

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ

МАСЛЯНКО С. В., ВЕСЕЛОВ М. Ю.

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ СТАТУС ОСІБ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

Монографія

 ПРАВОВА
ЄДНІСТЬ
РЕДАКЦІЯ
ЮРИДИЧНИХ
ВИДАНЬ

Київ • Алерта • 2025

*Рекомендовано до друку Вченою радою
Донецького державного університету внутрішніх справ
(протокол № 7 від 26 лютого 2025 р.)*

Рецензенти:

Гуржій Тарас Олександрович – завідувач кафедри адміністративного, фінансового та інформаційного права Київського національного торговельно-економічного університету, доктор юридичних наук, професор;

Калініна Аліна Владиславівна – старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України, кандидат юридичних наук, старший дослідник.

Автори:

Маслянюк Сергій Вікторович – доктор філософії у галузі права (розділи 1 та 3)

Веселов Микола Юрійович – доктор юридичних наук, професор (розділ 2)

Маслянюк С. В., Веселов М. Ю.

МЗ1 Адміністративно-правовий статус осіб, які керують транспортними засобами: монографія. Київ: Алерта, 2025. 234 с.

ISBN 978-617-566-910-5

Монографія є однією з комплексних наукових праць, в якій на доктринальному рівні досліджено теоретичні та прикладні аспекти адміністративно-правового статусу осіб, які керують транспортними засобами, а також вироблено науково обґрунтовані пропозиції щодо вдосконалення чинного законодавства з цього питання.

Монографія підготовлена з урахуванням міжнародного досвіду правового регулювання статусу осіб, які керують різними видами транспортних засобів в інших країнах світу, практики вітчизняного правосуддя з окремих питань реалізації адміністративно-правового статусу даної категорії осіб. У роботі надається визначення основних термінологічних одиниць, які розкривають зміст адміністративно-правового статусу особи, яка керує транспортним засобом; окреслюються підстави для керування та допуску до керування різними категоріями та видами транспортних засобів; з'ясовується правовий статус інтелектуальних транспортних засобів з автономним програмним управлінням (штучним інтелектом) тощо. Монографія містить низку пропозицій щодо удосконалення адміністративного законодавства, які мають теоретичне та прикладне значення.

Видання розраховане на викладачів і здобувачів закладів вищої юридичної освіти. Може бути корисним для удосконалення національної правової бази та покращення правозастосування.

УДК 342.95:656.052.4(477)(02)

ЗМІСТ

Вступ	4
-------------	---

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

§ 1.1. Поняття та правові підстави керування транспортними засобами	6
§ 1.2. Поняття та класифікація осіб, які керують транспортними засобами	25
§ 1.3. Права та обов'язки осіб, які керують транспортними засобами	49
Висновки до розділу 1	74

РОЗДІЛ 2. АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ СТАТУС ОСОБИ, ЯКА КЕРУЄ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ: СУТНІСНО- ПОНЯТІЙНА ХАРАКТЕРИСТИКА

§ 2.1. Адміністративно-правовий статус та загальна характеристика адміністративної правосуб'єктності особи, яка керує транспортним засобом	76
§ 2.2. Адміністративна правоздатність особи щодо керування транспортним засобом	95
§ 2.3. Адміністративна дієздатність особи, яка керує транспортним засобом	117
§ 2.4. Адміністративна деліктоздатність особи, яка керує транспортним засобом	138
Висновки до розділу 2	157

РОЗДІЛ 3. АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО СТАТУСУ ОСОБИ, ЯКА КЕРУЄ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

§ 3.1. Міжнародно-правові вимоги та закордонний досвід підготовки та допуску до керування транспортними засобами ...	159
§ 3.2. Правовий статус інтелектуальних транспортних засобів з автономним програмним управлінням (штучним інтелектом) ..	176
Висновки до розділу 3	201

Висновки	203
-----------------------	-----

Список використаних джерел	207
---	-----

ВСТУП

Здійснюючи функцію регулювання суспільних відносин у сфері дорожнього руху, держава визначає зміст прав і свобод фізичних і юридичних осіб, межі їх здійснення, встановлює заборони та відповідальність за їх порушення. Одними з основних учасників дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди, керуючи транспортними засобами (далі – ТЗ). На сьогодні з цієї категорії українське законодавство згадує лише про водіїв, велосипедистів, осіб, які рухаються в кріслах колісних (прирівнюючи останніх частково до пішоходів), закріплюючи їх правовий статус. Згідно з Правилами дорожнього руху України (далі – ПДР) водій, якщо стисло, – це особа, яка керує ТЗ і має посвідчення водія відповідної категорії. До речі в Україні щороку видається кілька сотень тисяч посвідчень водія вперше (429 131 – 2022 рік, 337 278 – 2023 рік), здійснюється близько 1 млн. обмінів/відновлень посвідчень водія (1,2 млн. – 2022 рік, 817,6 тис. – 2023 рік, 566 тис. – 2024 рік)¹²³ тощо. Також зараз набирають популярність й електронні документи. За 2024 рік було видано внаслідок обміну та відновлення 33 900 посвідчень водія виключно в електронній формі⁴. Закон України «Про дорожній рух» визначає основні положення щодо допуску до керування ТЗ. Але крім правових підстав доводиться говорити ще про фактичне керування ТЗ особами (незалежно від наявності чи відсутності відповідного права). Лише протягом 2023 року за даними патрульної поліції було складено 49 522 адміністративні матеріали за керування ТЗ особами, які не мали чи були позбавлені права керування таким ТЗ. До цього ще слід додати ту кількість осіб, що збільшується з року в рік, які керують легким персональним електричним транспортом, а також згадати про перспективний напрям розвитку ІТ-технологій і появу інте-

¹ У 2022 році в Україні видали більше водійських посвідчень ніж торік. Auto consulting: інформаційно-аналітична група. URL: <https://autoconsulting.ua/article.php?sid=52981>.

² Сервісні центри МВС. Звіт 2023. Вебсайт Головного сервісного центру МВС. URL: https://hsc.gov.ua/wp-content/uploads/2024/03/Zvit_2023.pdf.

³ За 2024 рік сервісні центри МВС обміняли понад півмільйона посвідчень водія. Вебсайт Головного сервісного центру МВС. URL: <https://hsc.gov.ua/2025/01/08/za-2024-rik-servisni-centri-mvs-obminyali-ponad-pivmilijona-posvidchen-vodiya/>.

⁴ Там само.

лектуальних ТЗ з автономним програмним управлінням (штучним інтелектом).

Утім правовий статус не всіх даних категорій осіб, які керують ТЗ, на сьогодні є достатньо дослідженим і чітко окресленим в українському законодавстві. Наявність теоретичних прогалів і колізій у нормативному регулюванні адміністративно-правового статусу особи, яка керує ТЗ, негативно позначається на характері реалізації ними прав і обов'язків, правозастосовної та судової практики. Крім того, у низці випадків ці прогалини опосередковано здатні негативно впливати і на безпеку дорожнього руху, стаючи об'єктивними та/чи суб'єктивними факторами маргіналізації учасників дорожнього руху чи безвідповідального ставлення ними до свої обов'язків щодо безпечного керування транспортними засобами тощо. Соціальні та технічні зміни, які з часом відбуваються в нашому житті, вимагають подальшого розвитку закладених у наявних працях вітчизняних та зарубіжних авторів уявлень про адміністративно-правовий статус осіб, які керують ТЗ, та його окремих елементів, адаптування національного адміністративного законодавства до сучасних реалій. З'ясування та вирішення наявних теоретичних та прикладних проблем адміністративно-правового статусу осіб, які керують ТЗ, у зазначеному контексті на доктринальному рівні в Україні дотепер не проводилося.

Наведене обумовлює актуальність обраної для монографічного дослідження теми та її науковий і практичний сенс.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

§ 1.1. Поняття та правові підстави керування транспортними засобами

Сучасне цивілізоване суспільство не може існувати без належного задоволення своєї потреби в наземних вантажно-пасажирських перевезеннях, зокрема тих, які здійснюються засобами автомобільного транспорту.

Дорожній рух є неодмінним атрибутом соціально-економічного життя будь-якої розвинутої розвиненої держави. Від його організації та безпеки залежить стабільність функціонування галузей народного господарства, публічно-адміністративного апарату, державних та соціальних інститутів. Водночас дорожній рух – це первісно небезпечне, заздалегідь аварійне явище, пов’язане з автомобілем як джерелом підвищеної небезпеки⁵.

Саме аварійність є показником ефективності державного управління у сфері організації діяльності із забезпечення БДР. Наскільки ця діяльність ефективна, можна судити зі статистичних даних.

У всьому світі понад 1,35 млн. людей щороку втрачають життя в автомобільних аваріях, ще десятки мільйонів отримують різного ступеня травми. З початку 2000-х років питання БДР міжнародною спільнотою було визнано першочерговим. До впровадження заходів долучилася й Україна⁶.

⁵ Развадовський В.Й. Адміністративна відповідальність за порушення норм, правил і стандартів, що торкаються забезпечення безпеки дорожнього руху : автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Одеса, 1998. С. 10; Долгополова М.М. Управління загальнодержавної системою забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2003. С. 4.

⁶ Єспринцев П.С., Червінчук А.В. Реалізація в Україні глобальних цілей десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху 2011–2020 рр. *Правовий часопис Донбасу*. 2021. № 2 (75). С. 25–34. DOI: <https://doi.org/10.32366/2523-4269-2021-75-2-25-34>.

З часів проголошення незалежності в Україні сформувалася організаційно-правова основа діяльності органів та підрозділів, що забезпечують БДР. Проте процес реформування й досі перебуває у стані тривання. Ми спостерігаємо постійне реформування правового регулювання тих відносин, які пов'язані з функціонуванням транспортних систем, підставами керування тими чи іншими транспортними засобами і механізмами, яке зазвичай покликане удосконалити арсенал заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення, запровадити нові форми і методи діяльності державних органів, а також способи захисту прав і свобод учасників дорожнього руху від незаконних дій та рішень як з боку учасників системи транспортних правовідносин, так і з боку суб'єктів владних повноважень, зокрема це стосується і питань притягнення до адміністративної відповідальності. Проте належного впливу на ситуацію у сфері забезпечення БДР (якщо казати про мету досягнення нульового травматизму чи створення так званих «партнерських відносин») вони не створили, про що свідчить як кількість порушень ПДР, ДТП, так і скарги учасників дорожнього руху на дії поліцейських⁷. На сьогодні реалізації багатьох інженерно-технічних проєктів, спрямованих на удосконалення БДР завадила повномасштабна війна в нашій країні.

Власний досвід служби у правоохоронних органах свідчить, що існує низка питань під час притягнення до адміністративної відповідальності осіб, які керують ТЗ та порушують встановлені й санкціоновані на державному рівні вищевикладені обов'язки, оскільки законодавець фактично визначає лише поняття водія, хоча досить розповсюдженим порушенням ПДР є керування ТЗ особою, яка не має права керування, що передбачене ч. 2 ст. 126 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП).

Відповідно до статистичних даних у перші три квартали 2021 року патрульною поліцією в Україні було винесено 92911 постанов про накладення адміністративного стягнення у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення БДР, зафіксоване не в автоматичному режимі на осіб, які керували ТЗ різних категорій, при цьому, не набувши відповідного спеціального права у встановле-

⁷ Пастух І.Д., Червінчук А.В. Дії та рішення підрозділів МВС України, що забезпечують безпеку дорожнього руху, в адміністративно-деліктному провадженні та їх оскарження. Київ, 2015. 227 с.

ному законом порядку чи були позбавлені такого права. Також слід звернути увагу на 21 025 випадків притягнення до адміністративної відповідальності осіб, за керування ТЗ особами, позбавленими права керування ТЗ, за що передбачена відповідальність ч. 4 ст. 126 КУпАП. Наведені статистичні дані чітко вказують на те, що навіть не маючи юридичного права керування (відсутні правові підстави для такого виду діяльності), дані особи фактично здійснюють керування ТЗ, стаючи учасниками дорожнього руху і виникаючих при цьому правовідносин. Але законодавець жодним чином не згадує про правовий статус даної категорії осіб, оскільки з формального боку водіями (через відсутність права керування, як то передбачено у ПДР України) вони не є. Закон лише передбачає адміністративну відповідальність за факт керування без відповідного права, водночас залишає у колі правового вакууму низку інших суспільних відносин, які так чи інакше виникають з моменту сідання за кермо транспортного засобу таких осіб. Відсутність у правовому просторі визначення поняття особи, яка керує ТЗ, та поняття керування ТЗ у цілому створюють неналежні правові умови кожній зі сторін, яка бере участь у соціально-правових процесах, задовольняючи власні та публічні потреби.

Поглянемо більш детально на зазначену проблему! Відповідно до чинного законодавства України у сфері забезпечення БДР поняття «особа, яка керує ТЗ» не має свого офіційного закріплення в нормативно-правових актах, проте надається визначення поняття «водій». Так, 10.10.2001 р. Кабінетом Міністрів України (далі – КМУ) була прийнята постанова № 1306 «Про правила дорожнього руху», відповідно до якої *водієм* визнавалась особа, яка керує ТЗ. Вершник, візник, погонич тварин, який веде їх за повід, прирівнювався до водія. Водієм також визнавалась особа, яка навчає керуванню, знаходячись безпосередньо у транспортному засобі. Однак, із прийняттям 26.09.2011 р. КМУ постанови № 1029 «Про внесення змін до Правил дорожнього руху», визначення особи «водія» дещо змінилось, і ним стала визнаватись особа, яка керує ТЗ і має посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню ТЗ, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі⁸.

⁸ Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2021 р. № 1306. Дата оновлення: 04.05.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>.

Тобто визначення поняття «водій» в українському законодавстві стало більш вузьким – ним визнається особа не лише за умови фактичного керування ТЗ, а й у поєднанні з правовими підставами – наявності посвідчення на право керування ТЗ відповідної категорії. Отже, керуючись цим положенням та враховуючи, що не всі особи, які керують ТЗ, мають посвідчення водія, можна цілком обґрунтовано стверджувати, що не кожна така особа може вважатися водієм. Більш того, не кожна особа, яка керує ТЗ, також може вважатися учасником дорожнього руху, оскільки, відповідно до зазначеної вище постанови КМУ України від 26.09.2011 р. № 1029 «Про внесення змін до правил дорожнього руху», учасником дорожнього руху може бути особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин. Знову ж таки в наведеному прикладі мова йде не про особу, яка керує ТЗ, а тільки про водія. Нами ж зазначалося раніше про те, що водієм вважається тільки особа, яка має відповідне посвідчення. А тому якщо особа, яка керує ТЗ, не має посвідчення водія взагалі, то у жодному разі не може вважатися ані водієм, ані учасником дорожнього руху, враховуючи сучасний стан юридичної доктрини в цій галузі.

У зв'язку з цим виникає серйозна проблема щодо притягнення особи, яка керує ТЗ та не має посвідчення водія (тобто не є водієм), до адміністративної відповідальності за вчинення правопорушення у сфері БДР⁹. Не є зрозумілим, які права та обов'язки має така особа у разі, якщо вона попри відсутність законних підстав усе ж таки здійснює фактичне керування ТЗ. Отже, для повного та всебічного розуміння та класифікації осіб, які можуть перебувати за кермом механічного ТЗ та керувати ним, необхідно чітко визначити поняття «керування ТЗ» та підстави, відповідно до яких і набувається відповідне право і можливість.

Що означає «*вміти керувати автомобілем*» і що саме варто опановувати? Що взагалі означає бути водієм? На нашу думку, вміти керувати автомобілем – це налаштуватися на певну хвилю, перебувати в такому стані, коли все відбувається само собою, тобто автомобіль сам повертає, сам сповільнюється там, де це потрібно, сам підтримує певну швидкість руху, маневрує тощо. Якщо водій

⁹ Пилипенко Є.О. Проблемні питання притягнення до адміністративної відповідальності особи, яка керує транспортним засобом. *Актуальні проблеми вдосконалення нормативно-правового забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху* : зб. матер. круглого столу. Кривий Ріг, 2015. С. 36–39.

очима обрав місце призначення, то його руки і ноги самі скерують автомобіль туди, куди треба дістатися. Саме цього ми повинні досягти, оскільки розмірковувати за кермом – недозволена розкіш. Один мудрець зауважив: *«Усе найцінніше вимагає часу»*. Варто усвідомлювати, що потрібно провести за кермом певний час, щоб набути умінь і навичок водіння: вміти реагувати на дорожню ситуацію, вправно керувати автомобілем у певній ситуації. При цьому увага не повинна розпорошуватися на те, якою ногою – правою чи лівою – треба тиснути на педаль, якою рукою і як повертати кермо. Уся увага повинна бути зосереджена на розв’язанні питань, які виникають під час руху. Відповідно, керування автомобілем – це одноманітна дія, яка не потребує певного осмислення. Нічого складного не має – лише відпрацьовані й доведені до автоматизму прийоми, так звані «цеглинки», закладання фундаменту. Цих «цеглинок» водій-початківець має набути в автошколі. Автошкола – це лише перша сходинка на шляху до успіху. Надалі, залежно від індивідуальних якостей людини, її характеру, ставлення до життя та оточуючих, з таких «цеглинок» формуватиметься власний стиль водіння¹⁰.

Одним із перших нормативно-правових актів, який на міжнародному рівні врегулював правовідносини між учасниками дорожнього руху, є Віденська конвенція про дорожній рух – міжнародна угода, створена для полегшення міжнародного дорожнього руху і підвищення БДР шляхом впровадження стандартних ПДР.

Ця Конвенція була узгоджена на конференції Економічної і Соціальної Ради ООН з БДР, яка проходила з 7 жовтня до 8 листопада у 1968 році та була укладена у Відні 8 листопада 1968 року. Конвенція набула чинності 21 травня 1977 року. Цей міжнародний правовий акт ратифікувало 74 країни, серед яких і Україна. На конференції також підготували конвенцію про дорожні знаки і сигнали¹¹.

Але, знову ж таки, жодного визначення щодо «особи, яка керує ТЗ», «керування ТЗ» або визначень близьких за значенням у міжнародній угоді, яка стала основоположною та визначальною під час прийняття власних ПДР, країнами-учасницями конференції визначено не було. Визначення поняття «водій», згідно з даною конвенцією, «означало будь-яку особу, що керує ТЗ, автомобілем і т. д.

¹⁰ Казаков Є. О. Підручник з водіння автомобіля та безпеки дорожнього руху. Дніпро, 2018. С. 6–7.

¹¹ Віденська конвенція про дорожній рух. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text.

(включаючи велосипеди) або худобу, стада, упряжних, в'ючних або верхових тварин, що веде по дорогах»¹². Відповідно до ст. 14 Закону України «Про дорожній рух» учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою ТЗ. Нагадаємо, що до учасників дорожнього руху українське законодавство відносить водіїв та пасажирів ТЗ, пішоходів, осіб, які рухаються в кріслах колісних, велосипедистів, погоничів тварин¹³.

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» водій – це особа, яка керує ТЗ і має відповідне посвідчення встановленого зразка¹⁴. Як уже було наведено, згідно з ПДР України водій – це також особа, яка керує ТЗ і має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом, тимчасовий талон на право керування транспортним засобом) відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню ТЗ, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі¹⁵. ПДР України наголошують про те, що водієм може бути особа, яка керує будь-яким ТЗ і має посвідчення водія, що дає право керування цим ТЗ. Категорії ТЗ, якими дозволено керувати, маючи при собі посвідчення водія, наведені у п. 2.13 ПДР України.

Під час службової діяльності, а саме несення служби із забезпечення БДР та публічного порядку, відпрацювання звернень громадян, а також розгляду скарг на оскарження постанов про накладення адміністративного стягнення по справі про адміністративне правопорушення у зазначеній сфері правовідносин, для більш широкого та поглибленого визначення та розуміння доводилося неодноразово звертатися по допомогу до тлумачних словників української мови, оскільки ті законодавчі прогалини або синонімічні повторення, що стосуються термінології, якої неможливо чітко визначити в нормативних документах та юридичних джерелах, можливо визначити та ви-

¹² Віденська конвенція про дорожній рух. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text.

¹³ Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ. Дата оновлення: 05.01.2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>.

¹⁴ Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-ІІІ. Дата оновлення: 15.11.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.

¹⁵ Див.: Про правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2021 р. № 1306. Дата оновлення: 04.05.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>.

користувати в службовій діяльності, посилаючись на вищевказане джерело, яке є повноцінним носієм інформації, яка у свою чергу є обов'язковою до уваги. Саме тому ми наголошуємо на наступному.

Великий тлумачний словник сучасної української мови надає таке визначення поняття «водій» – це той, хто водить машину, керує нею; шофер, той хто вказує шлях кому-небудь; керманіч. У свою чергу слово «керувати» у словниках трактується як: а) правити волами, кіньми тощо; б) спрямовувати процес, впливати на розвиток, стан чого-небудь; в) спрямовувати що-небудь кудись, до чогось; г) спрямовувати діяльність кого, – чого-небудь; д) бути на чолі когось, чогось. Пов'язаний з дієсловом «керувати» іменник «керування» означає дію за значенням; систему або сукупність приладів, за допомогою якими керують машинами, механізмами тощо¹⁶. Новий словник української мови визначає поняття «керування» таким чином: користуючись кермом та іншими пристроями, спрямовувати рух, хід, роботу чогось¹⁷.

Отже, начебто щодо керування ТЗ усе є зрозумілим, але коли потрібно визначити більш конкретно те чи інше визначення (наведене вище), то в наявних нормативно-правових актах вони або взагалі відсутні, або мають, хоча і синонімічні, але різні визначення. Вказані недоліки, в значеннях наведених термінів професійної мовної етики, становлять проблеми не лише для працівників правоохоронних органів, зокрема патрульної поліції, під час виконання владних повноважень, а й інших гілок державної влади, зокрема судової¹⁸.

За статистичними даними Національної поліції України (далі – НПУ) у 2021 році в нашій державі було виявлено понад 124 тис. адміністративних правопорушень, пов'язаних з керуванням ТЗ у стані сп'яніння, що становить 2,53% від загальної кількості всіх виявлених адміністративних проступків. Відсоток прийнятих судами рішень щодо накладення адміністративних стягнень за цими матеріалами в середньому становить 58–60%¹⁹. Причинами такого

¹⁶ Бусел В. Т. Великий тлумачний словник сучасної української мови. Ірпінь, 2003. 1440 с.

¹⁷ Новий тлумачний словник української мови: 42000 слів: у 4 т. / уклад. В. Яременко, О. Сліпушко. Київ : Аконті, 1998. Т. 1 : А-С. 910 с.

¹⁸ Маслянюк С. В. Поняття та правові підстави керування транспортним засобом в Україні. *Таверійський науковий вісник. Серія: Публічне управління та адміністрування*. 2021. № 4. С. 110–116. DOI: <https://doi.org/10.32851/tnv-pub.2021.4.16>

¹⁹ Стан здійснення правосуддя у кримінальних провадженнях та справах про адміністративні правопорушення судами загальної юрисдикції у 2020 році. Київ : Державна судова адміністрація України, 2021. С. 99.

стану є як об'єктивні недоліки в оформленні поліцейськими адміністративних матеріалів за ст. 130 КУпАП, так і відсутність чіткої позиції суддів щодо окремих спірних питань (юридичної визначеності у правовому регулюванні), які виникають під час правосуддя.

Як зазначається в одному з рішень Верховного Суду, наявність усіх ознак адміністративного правопорушення є єдиною підставою для притягнення правопорушника до відповідальності. Якщо відсутня хоча б одна з ознак правопорушення, особа не може бути притягнута до відповідальності²⁰. Основним складом правопорушень, передбачених у частинах 1–4 ст. 130 КУпАП, є «керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння...». А відповідно, під час прийняття рішення у таких справах у судді не має виникати жодного сумніву щодо доведеності на підставі належних, допустимих та достатніх доказів обох вказаних обставин.

Отож, що є початком «керування» ТЗ? У Постанові Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р. № 14 зазначалося, що під керуванням ТЗ слід розуміти «виконання функцій водія під час руху такого засобу ... незалежно від того, керує особа ТЗ, який рухається своїм ходом чи за допомогою буксирування»²¹. Вже у більш наближеному до сьогодення рішенні Верховного Суду (у складі колегії суддів Касаційного адміністративного суду) – Постанові від 20.02.2019 р. № 404/4467/16-а зазначено, що «само по собі керування ТЗ розуміється, як технічна дія водія з метою приведення ТЗ в рух, зворушення з місця і, як наслідок, переміщення його в просторі»²². Тож можна погодитися, що керування ТЗ – це умисне виконання особою функцій водія шляхом вчинення технічних дій для приведення ТЗ у рух та зворушення з місця, а під час руху – для зміни напрямку руху та/чи швидкості ТЗ. З наведеного випливає, що виявленню ознак правопорушення (керування ТЗ у стані сп'яніння) обов'язково має передувати факт руху цього ТЗ та його зупинення. Наприклад, з Постанови судді Автозаводського районного

²⁰ Постанова Верховного Суду від 19.02.2020 р. у справі № 204/8036/16-а. URL: https://jurliga.ligazakon.net/news/196475_10-rshen-verkhovnego-sudu-yak-potrбно-vrakhuvati-vodyam.

²¹ Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті: Постанова Верховного суду України від 23.12.2005 р. № 14. Дата оновлення: 19.12.2008. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text>.

²² Постанова Верховного Суду від 20.02.2019 р. у справі № 404/4467/16-а(2-ic/811/3/17). URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/79997722>.

суду м. Кременчука Полтавської області від 20.03.2019 р. у справі № 401/3492/18 впливає, що під час судового розгляду справи про адміністративне правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 130 КУпАП, захисник заперечував факт керування ТЗ його підзахисним. З наданого підрозділом поліції відеозапису вбачалося, що цей відеозапис починається з моменту, коли особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, стоїть біля свого автомобіля, а поліцейські відразу висловлюють йому підозру в тому, що він керував ТЗ у стані алкогольного сп'яніння і пропонують пройти огляд за допомогою приладу «Драгер». Таким чином, урахувавши позицію сторони захисту, в судовому засіданні було встановлено, що особа, яка притягалася до адміністративної відповідальності в контексті п. 27 Постанови Пленуму Верховного суду України від 23.12.2005 р. № 14 (зі змінами), не керувала ТЗ, а поліцейські під'їхали до власника цього ТЗ, коли він стояв біля свого автомобіля та не виконував функції водія, оскільки ТЗ знаходився у нерухомому стані, що вбачається із наданого поліцією відеозапису²³. Звісно, що не доведений належним чином факт керування ТЗ зводить нанівець усі інші докази перебування особи у стані того чи іншого виду сп'яніння під час керування автомобілем.

Наступним аргументом, який намагаються використовувати адвокати на користь своїх клієнтів, які притягаються до адміністративної відповідальності, – це не дуже досконале визначення у законодавстві, знову ж таки, терміна «водій». У ПДР, повторимо, саме водію забороняється керувати ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції (п. 2.9 «а»). Згідно з п. 1.10 тих самих Правил водієм є особа, яка керує ТЗ і має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий дозвіл на право керування ТЗ, тимчасовий талон на право керування ТЗ) відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню ТЗ, перебуваючи безпосередньо в ТЗ²⁴. Чи є наявність посвідчення водія обов'язковою умовою для визначення особи як «водія»? І чи розповсюджуються у такому разі обов'язки водія на керманічів, які не мають права керування чи позбавлені

²³ Постанова судді Автозаводського районного суду м. Кременчука Полтавської області від 20.03.2019 р. у справі № 401/3492/18. URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/80602634>.

²⁴ Див.: Про правила дорожнього руху: Постанова КМУ від 10.10.2001 № 1306.

його у встановленому законом порядку? В одній зі своїх публікацій (у співавторстві з О.М. Нестеренком) ми намагаємось проаналізувати наявну семантичну, правову базу та судову позицію з цього приводу²⁵.

Адвокат Г.Г. Суботін в авторському блозі (в Інтернеті) зауважує, що таке визначення терміна «водій» у ПДР суттєво обмежує його правозастосування в контексті правопорушень, передбачених ст. 130 КУпАП, оскільки суттєво зменшує коло осіб, які можуть бути призначені до відповідальності за керування у нетверезому стані²⁶.

У Конвенції про дорожній рух у п. 1 ст. 8 зазначено, що кожен ТЗ, який перебуває у русі, повинен мати водія. Згідно з п. «v» ч. 1 ст. 1 цієї ж Конвенції термін «водій» («погонич») означає будь-яку особу, яка керує ТЗ, автомобілем і т. ін. (включаючи велосипеди) чи веде по дорогах худобу, стада, упряжних, в'ючних або верхових тварин²⁷. Нагадаємо, що міжнародно-правові норми (які ратифіковано Україною у встановленому порядку) порівняно з нормами національного законодавства мають пріоритетне застосування. Таким чином, будь-яка особа, яка керує ТЗ, за міжнародним правом визнається водієм, тож однаково зобов'язана виконувати обов'язки, визначені ПДР України, а відтак у разі їх невиконання чи недотримання стає суб'єктом правопорушення. Зокрема, суб'єктом проступку, передбаченого ст. 130 КУпАП, може бути будь-яка особа, що досягла віку адміністративної відповідальності на момент керування ТЗ у стані сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, які знижують їх увагу та швидкість реакції, незалежно від наявності чи відсутності у неї посвідчення водія (права керування відповідним ТЗ)²⁸.

За роки незалежності в Україні створено відповідну нормативну базу та організаційну структуру, що забезпечують БДР. З моменту прийняття законів та створення організаційних структур внесено

²⁵ Веселов М.Ю., Нестеренко О.М., Маслянюк С.В. Проблеми юридичної визначеності під час розгляду судами справ про адміністративні правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння. *Правовий часопис Донбасу*. 2022. № 2 (79). С. 51. DOI: <https://doi.org/10.32366/2523-4269-2022-79-2-48-57>.

²⁶ Суботін Г. Стаття 130 КУпАП: визначення термінів для звинувачення за практикою ЄСПЛ. URL: <https://blog.liga.net/user/gsubbotin/article/34127>.

²⁷ Конвенція про дорожній рух : Міжнародний документ ООН від 08.11.1968 р. (зі змін. та доповн. від 01.05.1971, поправками від 28.09.2004). URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU70K01U.html.

²⁸ Див.: Веселов М.Ю., Нестеренко О.М., Маслянюк С.В., 2022. С. 53.

численні зміни та доповнення до чинного законодавства та у структуру й функціональну спрямованість органів, які забезпечують БДР. Здійснювалися спроби законодавця як лібералізувати, так і посилити адміністративну відповідальність за порушення у цій сфері, однак суттєвих позитивних зрушень це не дало.

З огляду на рівень розвитку соціально-політичних і державотворчих процесів, розвиток «людиноцентристської» ідеології, згідно з якою держава має «служити» інтересам громадян шляхом усебічного забезпечення прав і свобод та законних інтересів, провідна роль у них відводиться як громадянському суспільству загалом, так і окремій особі – громадянину зокрема. Адміністративно-правовий статус особи відображає взаємовідносини особи з державою та індивідів між собою, які зафіксовані в юридичній формі прав, свобод та обов'язків. Саме з таких позицій нами здійснюється спроба розкрити сутність адміністративно-правового статусу особи у сфері БДР як відповідного режиму «функціонування суспільних відносин, що виникають у процесі переміщення людей і вантажів за допомогою транспортних засобів, які забезпечуються комплексом правових засобів впливу, з метою попередження ДТП, зменшення кількості порушень правил дорожнього руху»²⁹.

Норми адміністративного права, які здійснюють регулятивну функцію, використовують певну кількість правових засобів та способів, які регулюють вплив цих норм на управлінські відносини, на поведінку їх учасників (зокрема до них належать і учасники дорожнього руху), які об'єднуються поняттям механізму адміністративно-правового регулювання суспільних відносин. Механізм адміністративно-правового регулювання – це сукупність правових засобів, за допомогою яких здійснюється правове регулювання суспільних відносин у сфері адміністративного права³⁰. Частина таких адміністративно-правових відносин реалізовується через здійснення ліцензійно-дозвільної діяльності. Ліцензійно-дозвільна діяльність як об'єкт адміністративно-правового регулювання являє собою перелік видів діяльності, здійснення яких можливо лише після одержання ліцензії або дозволу. Як зазначає Г.С. Усенко: «до ліцензійно-дозвільної діяльності відносяться такі види діяльності, здійс-

²⁹ Мінка Т.П. Адміністративно-правові режими та їх забезпечення органами внутрішніх справ: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ, 2011. С. 23.

³⁰ Коломоець Т.О. Адміністративне право України. Академічний курс: підручник. Київ: Юрінком Інтер, 2011. С. 32.

нення яких може викликати завдання збитків правам, законним інтересам, здоров'ю громадян, обороні й безпеці держави, культурній й регулювання яких не може здійснюватися іншими методами»³¹.

У разі, коли індивідуальний чи колективний суб'єкт не епізодично, а на певний час потрапляє у сферу дозвільної системи, він стає власником спеціального адміністративно-правового статусу. Цей статус передбачає обов'язок необхідного оформлення заяви та необхідних документів, визнання відповідного контролю з боку публічної адміністрації та відповідних її органів чи посадових осіб, сприяння такому контролю, дотримання правил здійснення дозвільних дій. Крім додаткових обов'язків, з цим статусом пов'язане розширення адміністративної деліктоздатності, а також отримання прав, заради яких громадянин і стає суб'єктом відповідної дозвільної системи. Основними видами дозвільної системи є реєстрація, сертифікація, ліцензування, видача дозволів³². Повертаючись від загальнонаукових тверджень до безпосередньої теми нашого дослідження, зазначимо, що у сфері забезпечення БДР використовуються всі наведені вище форми дозвільної системи.

За твердженням Є.В. Скрипи, дозвільні процедури є доволі поширеною практикою забезпечення БДР. При цьому ця сфера адміністративної діяльності пов'язана з прийняттям рішень, які суттєво впливають на правовий статус окремих суб'єктів³³. На думку вченого, дозвільна процедура у сфері забезпечення БДР – це послідовний комплекс адміністративних дій, що реалізуються у діяльності спеціально уповноважених органів державної влади, спрямованих на вирішення питання стосовно надання чи відмови в наданні фізичній або юридичній особі виключного масиву правомочностей щодо можливості провадження певної діяльності у сфері, яка безпосередньо стосується БДР, та видання на основі цього індивідуального адміністративного акта³⁴.

У контексті підстав керування ТЗ, а саме – права на керування ТЗ, зазначимо, що такі дозволи видаються для здійснення певних

³¹ Усенко Г.С. Поняття та зміст ліцензійно-дозвільної діяльності в сфері підприємництва. *Форум права*. 2010. № 2. С. 531.

³² Джафарова О.В. Види дозвільної діяльності органів публічної адміністрації в Україні. *Наукові праці Національного університету «Одеська юридична академія»*. 2015. Т. 16. С. 105–114.

³³ Скрипа Є.В. Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2020. С. 165.

³⁴ Там само. С. 170.

дій та слугують їх легальною підставою. Їх видача здійснюється спеціальними органами публічного адміністрування. Без відповідних дозволів такі дії нібито не є юридично дійсними. Саме до цього виду відноситься дозвільна система допуску до керування ТЗ. З огляду на це доречним є з'ясування сутності, особливостей та правових підстав даного прояву дозвільної системи (з урахуванням наведених вище загальних характеристик).

У тлумачних словниках слово «підстава» у переносному значенні означає те головне, на чому базується, ґрунтується що-небудь; те, чим пояснюються, виправдовуються вчинки, поведінка і т. ін. кого-небудь³⁵. Відповідно *правові підстави* – це закріплені у певному нормативно-правовому акті обставини, вимоги виконання чи дотримання яких є умовою реалізації певних прав або здійснення певної діяльності.

Надання права керування ТЗ здійснюється в порядку, передбаченому ст. 15 Закону України «Про дорожній рух», яка закріпила основні положення щодо допуску до керування. Цією нормою встановлено, що кожен громадянин, який досяг встановленого віку і не має медичних протипоказань, може у встановленому порядку отримати право на керування відповідної категорії, тобто стати водієм. Вік, після досягнення якого громадянин може набути зазначеного права, залежить від виду ТЗ: для керування мототранспортом і мотоколясками – це шістнадцять років, автомобілями всіх видів і категорій (за винятком автобусів і вантажних автомобілів, обладнаних для перевезення більше восьми пасажирів), трамваями і тролейбусами – вісімнадцять років, автобусами і вантажними автомобілями, обладнаними для перевезення більше восьми пасажирів, – дев'ятнадцять років.

Досягнення одного лише віку недостатньо для одержання права керування. Підготовка та підвищення кваліфікації водіїв здійснюються у навчальних закладах незалежно від форм власності та господарювання, що отримали у встановленому порядку ліцензію на цю діяльність. Підготовка та підвищення кваліфікації здійснюються спеціалістами, які відповідають встановленим кваліфікаційним вимогам, із застосуванням необхідних технічних засобів

³⁵ Словник української мови: в 11 т. / АН Української РСР, Ін-т мовознав. ім. О.О. Потебні; редкол.: І.К. Білодід (гол.) та ін. Київ: Наук. думка, 1970–1980. Т. 6: П-Поїти / ред. тому: А.В. Лагутина, К.В. Ленець. Київ, 1975. С. 505.

навчання. В особливих випадках допускається самопідготовка водіїв окремих категорій ТЗ. Порядок і типові програми підготовки та підвищення кваліфікації водіїв, кваліфікаційні вимоги до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку, мінімальний перелік технічних засобів навчання, а також випадки допуску для засвоєння програми підготовки водіїв в індивідуальному порядку, визначаються Міністерством освіти і науки України (далі – МОН)³⁶.

Право на керування ТЗ підтверджується відповідним посвідченням. На території України діють національні і міжнародні посвідчення на право керування, що відповідають Конвенції про дорожній рух. Але мусимо констатувати, що якість законодавчої регламентації не повністю відповідає соціальній та економічній значущості проблеми. Забезпечення надійності роботи водіїв як головного фактора БДР – це лише одна складова. Отримання права на керування ТЗ є відображенням об'єктивної реальності, оскільки ця діяльність спрямована на задоволення суспільної «потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях». Водночас, як зауважує В.В. Гаркуша, професія водія є однією з масових професій, а в особистому користуванні громадян перебуває більше десяти мільйонів транспортних засобів³⁷.

Як зазначив канадський дослідник Дж. Уайд: *«Кожне суспільство має ту кількість ДТП, котру населення суспільства бажає мати, ні більше, ні менше. Саме тому обгрунтованість обмежень, які обумовлюють можливість отримання бажаного права на керування та припинення його дії, регламентація відповідних процедур у сучасних умовах торкається інтересів більшості населення. Тому законодавство в цій сфері має бути удосконалено, з урахуванням виникненням та розширенням спектру існуючих суспільних відносин, які виникають у зв'язку з реалізацією дозвільної системи допуску до керування»*³⁸.

Порядок отримання посвідчення водія визначає Постанова КМУ від 08.05.1993 р. № 340 «Про затвердження Положення про

³⁶ Гаврилук Р.В. Щодо сутності дозвільної системи допуску до керування транспортними засобами. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки.* 2014. № 2. С. 126.

³⁷ Гаркуша В.В. Адміністративно-правова діяльність працівників ДАІ щодо контролю за правомірністю експлуатації транспортних засобів: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2012. 16 с.

³⁸ Див.: Гаврилук Р.В., 2014. С. 126.

порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами». Вказаний нормативно-правовий акт встановлює порядок приймання іспитів для отримання особами права керування ТЗ, оформлення, видачі, обміну, повернення, зберігання, анулювання та знищення національного посвідчення водія України на право керування ТЗ відповідної категорії (далі – посвідчення водія) територіальними сервісними центрами МВС (далі – ТСЦ МВС)³⁹. Своєю чергою на виконання зазначеної Постанови КМУ, порядок приймання іспитів для отримання особами права керування ТЗ, оформлення, видачі, обміну, повернення, зберігання, анулювання та знищення національного посвідчення водія України на право керування ТЗ відповідної категорії ТСЦ МВС визначено у відповідній Інструкції, затвердженій наказом МВС України від 07.12.2009 р. № 515 (з подальшими доповненнями)⁴⁰. Таким чином, кожен мешканець будь-якого міста України, який досягнув чітко визначено віку та має бажання, умовно кажучи, сісти за кермо ТЗ на законних підставах, може звернутися до спеціалізованого навчального закладу, пройти курс навчання, як теоретичного, так і практичного, після чого в чітко передбаченому порядку звернутися із письмовою заявою до ТСЦ МВС для складання іспитів, алгоритм прийняття яких повною мірою передбачено у встановленому порядку. Після успішного тестування за допомогою комп'ютерної техніки та практичного водіння транспортним засобом суспільство отримує повноцінного учасника дорожнього руху – водія ТЗ. Останній повинен дотримуватися обов'язків, закладених в діючу юридичну доктрину українського законодавства⁴¹.

Другою умовою керування ТЗ є належний стан здоров'я особи, яка керує. Перелік захворювань і вад, при яких особа не може бути допущена до керування відповідними ТЗ, визначається Міністерством охорони здоров'я України (далі – МОЗ). Крім цього, громадянин, який бажає отримати право на керування ТЗ, зобов'язаний

³⁹ Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами : Постанова Кабінету Міністрів України від 08.05.1993 р. № 340. Дата оновлення: 22.11.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws>.

⁴⁰ Інструкція про порядок приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами та видачі посвідчень водія : наказ МВС України від 07.12.2009 р. № 515. Дата оновлення: 01.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0074-10#Text>.

⁴¹ Маслянюк С.В. Поняття та правові підстави керування транспортним засобом в Україні. *Таврійський науковий вісник. Серія: Публічне управління та адміністрування*. 2021. № 4. С. 115. DOI: <https://doi.org/10.32851/tnv-pub.2021.4.16>.

пройти підготовку в обсязі, передбаченому програмою підготовки водіїв ТЗ відповідної категорії чи типу. Відповідно до п. 2.9 ПДР України водієві забороняється:

а) керувати ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції;

б) керувати ТЗ у хворобливому стані, у стані стомлення, а також перебуваючи під впливом лікарських препаратів, що знижують швидкість реакції і увагу⁴².

Вагомою правовою підставою для навчання та отримання посвідчення водія є відповідний стан кандидата у водії, оскільки наявність медичних заборон та розладу здоров'я може наразити на небезпеку будь-якого учасника дорожнього руху. Медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів проводиться з метою визначення придатності особи до безпечного керування ТЗ⁴³.

Але не менш важливим, з огляду на забезпечення БДР, є питання контролю за станом здоров'я і тієї особи, яка вже отримала відповідне право, тобто є водієм. За законом, періодичність оглядів, порядок їх проведення і направлення водіїв на позачергові огляди визначаються спільним актом центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я, і МВС України. Стаття 46 Закону України «Про дорожній рух» зобов'язує адміністрації підприємств, установ і організацій проводити заходи щодо охорони здоров'я і контролю за умовами праці водіїв ТЗ. Для медичного контролю обслуговування водіїв та їх оздоровлення підприємствами, установами, організаціями незалежно від форм власності та господарювання при чисельності водіїв 100 і більше чоловік створюються відомчі спеціалізовані медичні, фельдшерські та оздоровчі пункти, медико-санітарні частини, поліклінічні відділення та заклади охорони здоров'я, а при чисельності водіїв менше 100 чоловік – з територіальними медичними закладами укладаються договори на їх медичне обслуговування⁴⁴.

⁴² Див.: Про правила дорожнього руху: Постанова КМУ від 10.10.2001 р. № 1306.

⁴³ Про затвердження Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів: наказ МВС/МОЗ від 31.01.2013 р. № 65/80. Дата оновлення: 20.11.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0308-13#Text>.

⁴⁴ Див.: Закон України «Про дорожній рух», ст. 40.

Згідно з положеннями спільного наказу МОЗ та МВС України від 31.01.2013 р. № 65/80 періодичному медичному огляду підлягають водії ТЗ для підтвердження права на керування ТЗ:

- віком до 55 років (включно) – один раз на 10 років;
- віком від 56 до 75 років (включно) – один раз на 3 роки;
- віком від 76 років і більше – один раз на рік.

Водії, які виконують роботи з перевезення пасажирів та вантажів, підлягають періодичному медичному огляду один раз на рік.

Щозмінному передрейсовому та післярейсовому медичним оглядам підлягають водії ТЗ підприємств, установ та організацій незалежно від форми власності, фізичних осіб-підприємців, що здійснюють перевезення пасажирів та вантажів. Позачерговому медичному огляду підлягають водії ТЗ перевізника за направленням власника або посадової особи, що відповідає за експлуатацію транспортних засобів перевізника, за інформацією медичного працівника про стале погіршення стану здоров'я водія, що перешкоджає безпечному керуванню ТЗ, а також на вимогу та/або за рішенням уповноваженої посадової особи поліції за наявності підстав⁴⁵.

Наприклад, підставами для визнання водія непридатним до безпечного керування ТЗ є такі відхилення в стані здоров'я: підвищення або зниження артеріального тиску, частоти скорочень серця або значні відхилення від індивідуальної норми кожного водія; перебування водія в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Результати проведених медичних оглядів носяться до Журналу щозмінного передрейсового та післярейсового медичних оглядів водіїв. Медичний працівник власноруч заповнює усі графи Журналу, а водій ставить свій підпис у графі «Підпис водія про відсутність скарг». За наявності дорожнього листа медичним працівником робиться запис у ньому про результат контролю стану здоров'я водія автотransпортного засобу. У разі виявлення ознак тимчасової непрацездатності водій не допускається до керування транспортним засобом відповідної категорії. Відсторонені від роботи за станом здоров'я водії направляються для дообстеження до закладу охорони здоров'я. При виявленні ознак захворювання або вади, включених до Переліку, перевізник за поданням медичного працівника направляє водія на позачерговий медичний огляд⁴⁶.

⁴⁵ Див.: Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів.

⁴⁶ Там само.

Це вказує на те, що наявність посвідчення на право керування ТЗ відповідної категорії є не єдиною правовою підставою. Слід визнати, що українське законодавство, включаючи і ту його частину, яку становлять підзаконні нормативно-правові акти, не містить абсолютного механізму перевірки та контролю стану здоров'я осіб, які керують ТЗ. Як видно зі змісту наказу МОЗ та МВС України від 31.01.2013 р. № 65/80, обов'язковість та періодичність медичних оглядів встановлюється за умови:

- а) віку водія;
- б) характеру перевезень (пасажирів та окремих категорій вантажів)⁴⁷.

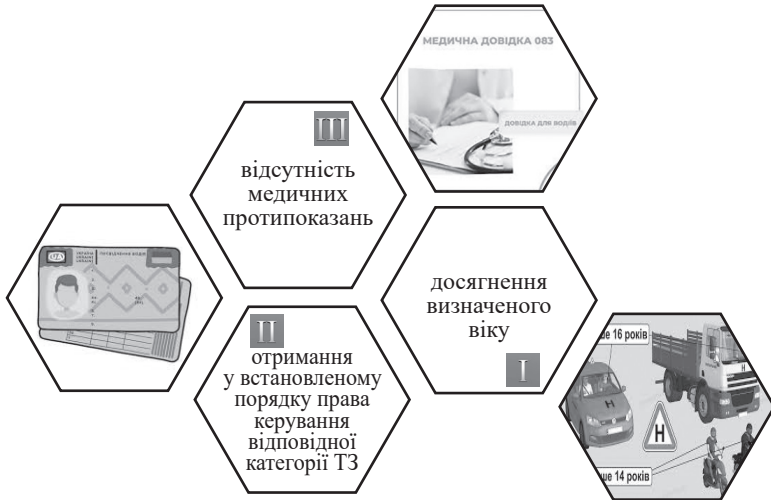
Проте стосовно першої з наведених категорій осіб українське законодавство не встановлює реального механізму контролю дотримання цієї вимоги, а слід наголосити, що це найбільша кількість осіб, які керують ТЗ, їх можна назвати приватними керманічами. При цьому стан здоров'я населення суттєво погіршується, серцеві хвороби в країні молодшають тощо. А відтак, маючи формальне право на керування, водій може не мати фактичної можливості безпечно керувати через певні захворювання (постійного чи тимчасового характеру). І якщо особа, яка не має чи позбавлена відповідного права під час фактичного керування ТЗ, перебуває в очевидному конфлікті із законом і може бути притягнута до адміністративної відповідальності, то контроль чи врахування стану здоров'я водія здебільшого залежить від його власної сумлінності та свідомості (крім випадків керування у стані алкогольного чи іншого виду сп'яніння, чи під впливом лікарських засобів, що знижують увагу).

Таким чином, для теоретичного вивчення та правової оцінки підстави керування ТЗ слід поділити на правові та фактичні. Правові підстави керування ТЗ – це закріплені у певному нормативно-правовому акті обставини, вимоги, виконання чи дотримання яких є умовою для допуску особи до керування ТЗ тієї чи іншої категорії. Фактичні підстави – це свідоме приведення конкретного ТЗ, до якого людина має доступ, у рух і зворушення з місця, а під час руху – для зміни напрямку руху та/чи швидкості цього ТЗ. У свою чергу фактичні підстави можуть бути законними чи незаконними, і це залежатиме від дотримання правових підстав. Законні підстави

⁴⁷ Див.: Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів.

для керування особою ТЗ в Україні наведено на мал. 1. Усі підстави є необхідними для керування та взаємозалежними⁴⁸.

У свою чергу особа, яка керує ТЗ, не маючи відповідного права (незаконно), створює правову колізію: з одного боку, вона автоматично перебуває поза законом і у зв'язку з цим у неї виникає обов'язок понести адміністративну відповідальність (але це не позбавляє автоматично таку особу фактичної можливості керувати ТЗ), а відтак, з іншого боку, вона залишається учасником тих правовідносин, які при цьому утворюються, як і будь-який водій⁴⁹.



Мал. 1. Законні підстави для керування особою транспортними засобами

Тож, підтримуючи позицію М.О. Бояринцевої з приводу того, що «формування сучасного погляду на адміністративно-правовий ста-

⁴⁸ Маслянюк С.В. Правові та фактичні підстави керування транспортними засобами в Україні. *Забезпечення публічної безпеки і порядку в умовах воєнного стану*: матеріали Всеукр. наук.– практ. конф. (м. Кропивницький, 1 лип. 2022 р.). Кропивницький : ДонДУВС, 2022. С. 243–245.

⁴⁹ Маслянюк С.В. Поняття «водій» та «особа, яка керує транспортним засобом»: їх співвідношення та проблеми нормативно-правового визначення. *Партнерство та взаємодія підрозділів системи МВС з органами державної влади та громадськістю*: матеріали Наук. конф. молодих вчених, (м. Кривий Ріг, 17 листоп. 2021 р.). Кривий Ріг: ДонДУВС, 2021. С. 133–136.

тус громадянина України має відбуватися на нових концептуальних засадах, які випливають з принципу верховенства прав і свобод людини та громадянина у визначенні змісту та спрямованості діяльності держави (ч. 2 ст. 3 Конституції України)»⁵⁰, зазначимо важливість оновлення змісту спеціального статусу будь-якої особи, яка на законних або фактичних підставах керує ТЗ з урахуванням перспектив, які виникають у зв'язку з соціально-політичними змінами в державі. Подальший розвиток наукової розробки цієї тематики є очевидним, адже реформування адміністративно-правових відносин у сфері БДР перебуває в стані активного реформування і потребує змістовної теоретичної основи, формулювання обґрунтованих пропозицій.

§ 1.2. Поняття та класифікація осіб, які керують транспортними засобами

Звернувши увагу на автомобіль, який рухається вулицею міста, селища чи автомобільної дороги (як територіального, так і державного значення) нашої країни, виникає питання щодо особи, яка безпосередньо призводить у дію (рух) надскладний механізм (ТЗ), існування без якого цивілізоване суспільство в умовах сьогодення навіть не може себе уявити. Тому ключовими елементами, які ми маємо досконало дослідити, є підстави, які на державному рівні забезпечують можливість та бажання в законний спосіб, приєднатися до багатомільйонної аудиторії водіїв – громадян, які є як аматорами, так і професіоналами у вказаному напрямку діяльності.

Перелічені в ПДР категорії ТЗ та вікові вимоги до водіїв відповідають нормам міжнародної Конвенції про дорожній рух. Будь-який громадянин України має право здобути у своєму водійському посвідченні декілька відкритих категорій, що дають право на керування чітко визначеними ТЗ. Доросла особа може відкривати додаткові категорії – нижчі або вищі. Вказаний порядок детально прописано чинному законодавстві⁵¹.

⁵⁰ Бояринцева М.А. Адміністративно-правовий статус громадянина України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2005. 21 с.

⁵¹ Караваєв В.О., Будник С.І. Правила дорожнього руху. Коментарі. Основні вимоги до міжнародного руху: практ. посіб. Київ, 2014. С. 62.

Для більш повного визначення поняття та класифікації осіб, які керують ТЗ, необхідно звернути увагу на термін, що наведений у ПДР та має таке значення, а саме: *учасник дорожнього руху* – це особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному. Термін «учасник дорожнього руху» чітко визначає коло осіб, які беруть участь у дорожньому русі, і виключає випадки більш широкого тлумачення даного терміна⁵².

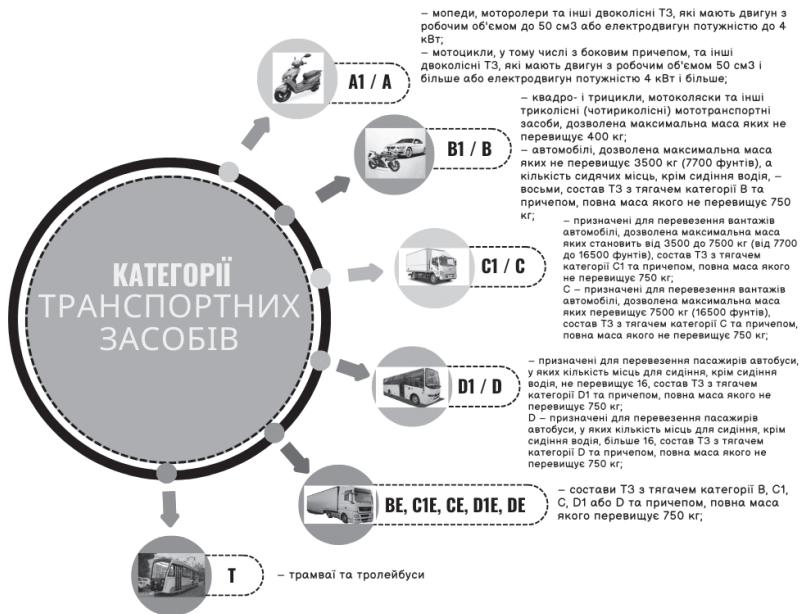
Враховуючи викладене, пішохода, пасажир, погонича тварин, а також особу, яка рухається у кріслі колісному, до осіб, які керують ТЗ, посилаючись на юридичний аспект, ми не відносимо. Що стосується таких учасників дорожнього руху, як велосипедист та водій (виділяючи з останнього поняття водіїв зі стажем керування до двох років, фахівців з навчання (інструкторів з водіння), трактористів-машиністів, осіб, які керують громадським транспортом загального користування, що приводиться в дію за допомогою електродвигунів та рухається за встановленими маршрутами, водіїв, які здійснюють пасажирські перевезення, перевезення небезпечних, великовагових та великогабаритних вантажів, водіїв-військовослужбовців Збройних сил України (далі – ЗСУ), які захищаючи державу від російських загарбників, рухаються вулично-шляховою мережею, скеровуючи військову техніку за місцем її безпосереднього призначення), а також особа, яка навчається водінню, – то на цих категоріях маємо зупинитися більш детально. Водночас навіть наведені категорії не вичерпують усіх осіб, яких можна вважати такими, що керують ТЗ.

За українським законодавством водієм є особа, яка керує ТЗ і має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий дозвіл на право керування ТЗ, тимчасовий талон на право керування ТЗ) відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню ТЗ, перебуваючи безпосередньо в ньому. Враховуючи вказане, водієм є особа, яка керує автомобілем, скутером, мопедом, мотоциклом, сільськогосподарською технікою, громадським електротранспортом, вантажними засобами різних марок та моделей, військовою технікою, навчає водінню ТЗ, перебуваючи безпосередньо в ньому, за умови, що в останніх фактично є в наявності посвідчення водія встановленого зразка. Доречно заува-

⁵² ПДР України 2020 з коментарями та ілюстраціями: навч. посіб. Дніпро, 2020. С. 26.

жити, що ми наразі маємо можливість змінювати десятиліттями встановлені першочергові правила перебування за кермом у частині постійного самоконтролю за наявністю дозвільних документів на право керування та користування ТЗ, оскільки водій має законне право пред'явити поліцейському (лише на законних підставах) електронне посвідчення водія та електронне свідоцтво про реєстрацію ТЗ, чинний внутрішній електронний договір зазначеного виду обов'язкового страхування у візуальній формі страхового поліса (на електронному або паперовому носії, або відображення інформації про його наявність в електронному свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу)⁵³.

Сьогодні ТЗ розподіляються за категоріями залежно від технічних характеристик та цільового призначення (див. мал. 2).

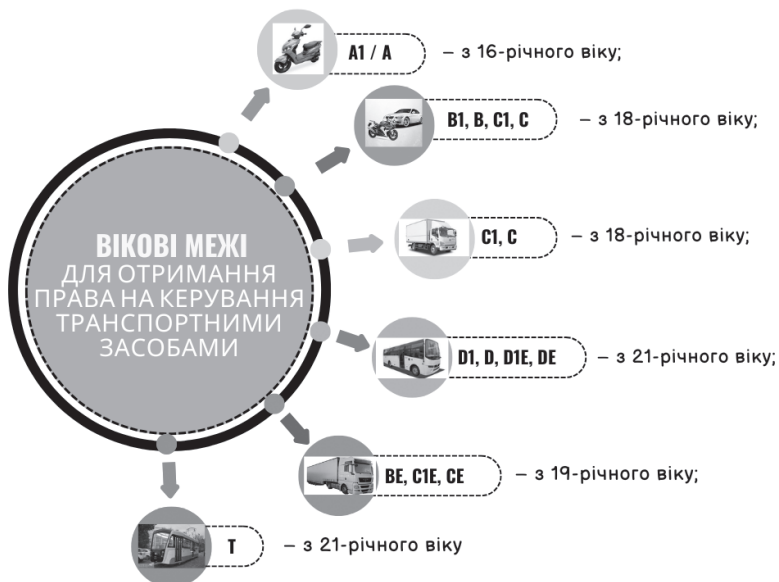


Мал. 2. Категорії транспортних засобів⁵⁴

⁵³ Див.: Закон України «Про дорожній рух», ст. 16.

⁵⁴ Див.: Про правила дорожнього руху: Постанова КМУ від 10.10.2001 № 1306.

Залежно від категорії ТЗ законодавство встановлює певні вікові межі для отримання права на керування тим чи іншим ТЗ (див. мал. 3).



Мал. 3. Вікові межі для отримання права на керування тим чи іншим ТЗ⁵⁵

Пленум Верховного Суду України у своїй постанові «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» зазначає, що при визначенні поняття «транспортні засоби» у кримінальних провадженнях суди повинні керуватися приміткою до ст. 286 Кримінального кодексу України (далі – КК України) та п. 1.10 ПДР України. Згідно з приміткою до ст. 286 КК України під ТЗ слід розуміти види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні ТЗ. Відповідно до п. 1.10 ПДР механічний ТЗ – це ТЗ, що приводиться в рух за допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси

⁵⁵ Див.: ПДР України 2020 з коментарями та ілюстраціями, 2020. С. 25.

та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт.

Незрозумілою є позиція законодавця щодо диференціації правового статусу ТЗ з електродвигуном (які є предметом злочинів у сфері БДР лише за умови, якщо потужність їхнього двигуна перевищує 3 кВт) порівняно з ТЗ, що мають двигун іншої конструкції (які незалежно від потужності чи об'єма двигуна в будь-якому випадку є предметом відповідних злочинів). На практиці це призводить до неоднакового тлумачення судами норм законодавства і ситуацій, коли вчинення, наприклад, незаконного заволодіння одним із малопотужних ТЗ (мопедом) одними судами кваліфікується як незаконне заволодіння ТЗ (ст. 289 КК України), а іншими – як крадіжка (ст. 185 КК України). Тобто не всі суди визнають такі ТЗ предметом злочинів у сфері БДР. Крім цього, останнім часом набуває популярності переобладнання мопедів та скутерів із двигуном внутрішнього згоряння на електропривод (шляхом встановлення електродвигуна невеликої потужності до 3 кВт). Складається парадоксальна ситуація: один і той самий мопед, обладнаний двигуном внутрішнього згоряння може бути визнаний предметом злочину у сфері БДР, а обладнаний електродвигуном – ні. Хоча інші технічні характеристики (максимальна швидкість, вантажопідйомність тощо) у нього суттєво не змінюються. Сучасний розвиток науково-технічного прогресу зумовив появу ТЗ не з одним, а з кількома двигунами (іноді навіть різних конструкцій): різноманітні гібриди, автомобілі з двигунами, розташованими у кожному колесі, з концептуальних моделей перетворюються на звичайне явище. Визначення ж механічних ТЗ у вітчизняному законодавстві може бути застосоване тільки до ТЗ з одним двигуном⁵⁶.

Таким чином, використовуючи посилання на ПДР, нами встановлено, які саме категорії ТЗ існують у площині українських правових джерел, а також віковий ценз, якого повинна досягнути людина для безпосереднього використання наданого їй права для керування тією чи іншою категорією ТЗ. Водночас реалії сучасного життя, зумовлені розвитком різноманітних технологій змушують нас визнати той факт, що існує певна кількість категорій осіб, які де-факто керують ТЗ, але не мають встановленого правового ста-

⁵⁶ Данилевський А.О. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Правовий часопис Донбасу*. 2018. № 2 (63). С. 142–149.

тусу, закріпленого в українському законодавстві. До такої категорії керманичів відносимо тих, хто керує електросамокатами, гіробордами, електровелосипедами, гіроскутерами, дрифт-картами, гіро-роликами, моноколесами, електроскейтами та іншими інноваційними ТЗ, які в умовах надшвидкого розвитку та сучасної інженерії майже щодня дивують своєю появою пересічних громадян.

Для того, щоб правильно визначити належність наведених вище пристроїв та статус осіб, які ними користуються, почати слід з розгляду категорії осіб, які керують велосипедами (велосипедистів). *Велосипедист* – це людина, яка використовує велосипед у власних потребах. Необхідно наголосити, що згідно з Конвенцією ООН про дорожній рух (1968 року) велосипедист є водієм, незважаючи на те, що в термінології ПДР України використовується інше поняття «водій»⁵⁷.

Велосипед, відповідно, це ТЗ, крім крісел колісних, що приводиться в рух мускульною силою людини, яка знаходиться на ньому. Велосипед (від лат. *velox* – «швидкий» і *pedis* – «ноги») – колісний ТЗ, який приводить у рух сила людських м'язів через ножні педалі або (рідко) через ручні важелі, при цьому кількість коліс не має принципового значення. Якщо на велосипед встановлюється електродвигун, то перший автоматично стає мопедом. У зв'язку з відсутністю двигуна велосипеди не зараховані до механічних ТЗ, але, незважаючи на це, особи, що керують велосипедами, зобов'язані виконувати не тільки вимоги п. 6 ПДР, а й інших пунктів, що стосуються порядку руху ТЗ⁵⁸. За порушення ПДР велосипедистами КУпАП чітко передбачає відповідальність, яка визначена ст. 127 вказаного Кодексу.

Що стосується Європейських країн, до 2030 року останні планують удвічі збільшити кількість велосипедистів. Таку ціль поставили представники 56 країн, підписавши Пан'європейський план з популяризації їзди на велосипедах. Ініціатором розробки плану стала Австрія. В країні перебудують транспортну систему і змістять акцент на велосипедний транспорт і ходьбу пішки. В уряді впевнені, що «ці способи пересування зменшують ризик серцево-судинних захворювань і поліпшують загальний стан людини». Згідно з планом до 2030 року підписанти повинні розробити національну політику і національні плани велосипедного руху, зміцнити безпеку

⁵⁷ Див.: ПДР України 2020 з коментарями та ілюстраціями, 2020. С. 8.

⁵⁸ Там само. С. 7–8.

в цій сфері так, щоб удвічі скоротити число травм і смертельних випадків у результаті ДТП за участю велосипедистів, інтегрувати велосипедний рух у міське планування і в національні плани охорони здоров'я. Крім цього, реалізація плану з просування їзди на велосипедах, зокрема, дозволить створити 400 тис. нових робочих місць. На сьогодні в європейському регіоні на такій роботі зайняті 750 тис. осіб. Передбачені заходи також дозволять на 8 млн. тонн скоротити викиди парникових газів, позбутися пробок на дорогах і більш ефективно використовувати міський простір. Наприклад, на паркування велосипеда потрібно у вісім разів менше місця, ніж на паркування автомобіля. Економічні вигоди лише від скорочення числа заторів на дорогах складуть близько 4,9 млрд. доларів США⁵⁹.

Слід наголосити, що до категорії велосипедистів не відноситься особа, яка рухається у кріслі колісному. Такими учасниками дорожнього руху є особи з інвалідністю або особи, яка відноситься до інших мало мобільних груп населення і самостійно рухаються на дорозі в кріслі колісному⁶⁰. ПДР України даним терміном було доповнено у 2018 році, згідно з чим така особа була прирівняна до пішохода⁶¹.

До сьогодні ті учасники дорожнього руху, які є користувачами електросамокатів, гіробордів, електровелосипедів, гіроскутерів, сігвеїв, дрефт-картів, гіророликів, моноколес та електроскейтів, фактично ототожнюються з пішоходами чи велосипедистами. Використання наведених пристроїв не потребує наявності жодного документа на кшталт посвідчення водія на право керування чи дозволу тощо. Натомість, що суттєво відрізняє цих учасників від пішоходів – це те, що їх рух на вказаних пристроях здійснюється не завдяки силі м'язів чи інерції. Як слушно підкреслюють А.В. Червінчук та Ю.Ю. Атаманенко, загальною ознакою вказаних пристроїв є те, що всі вони приводяться в рух за допомогою електродвигунів, потужність яких не перевищують 3 кВт⁶².

⁵⁹ У Європі до 2030 року планують вдвічі збільшити число велосипедистів. URL: <http://surl.li/jbnhga>.

⁶⁰ Див.: ПДР України 2020 з коментарями та ілюстраціями, 2020. С. 20.

⁶¹ Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 від 17 грудня 2008 р. № 1102 : Постанова Кабінету Міністрів України від 11.07.2018 р. № 553. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/553-2018-%D0%BF#Text>.

⁶² Червінчук А.В., Атаманенко Ю.Ю. Легітимізація персонального легкого електротранспорту в Україні в умовах правового режиму воєнного стану. *Забезпечення публічної безпеки і порядку в умовах воєнного стану*: матеріали Всеукр. наук.– практ. конф. (м. Кропивницький, 1 лип. 2022 р.). Кропивницький : ДонДУВС. 2022. С. 372–373.

Так, на початку 2023 року вказані прилади отримали, власне, законодавчо врегульоване визначення в Законі України «Про автомобільний транспорт» як легкий персональний електричний транспортний засіб та низькошвидкісний легкий електричний транспортний засіб⁶³, але ПДР на сьогодні не зобов'язують їх користувачів набувати права керування шляхом отримання посвідчення водія відповідної категорії. Наразі, визначення термінів «пішохід» чи «велосипедист» нівелює наявність у таких осіб посвідчення водія на дані засоби пересування. Втім вочевидь всіх таких «користувачів» можна віднести до поняття особи, які керують ТЗ. Як наголошує П. М. Хоробрих: «...швидко прискорюючись і маневруючи врізнобіч, не подаючи жодних попереджальних знаків/жестів, такі учасники дорожнього руху спричиняють небезпечні ситуації, що загрожують життю та здоров'ю як їх самих, так і оточуючих. Подібна поведінка може призвести до тілесних ушкоджень, а іноді, на жаль, – і до летального фіналу»⁶⁴. Вказаний автор вважає, що, наприклад, такі засоби для переміщення, як електросамокати та гіроборди, можна вважати ТЗ категорії А 1 – згідно з вимогами ПДР. Їх експлуатація потребує від водія досягнення певного віку та наявності відповідної категорії. Моноколеса, маючи електропривід потужністю менше ніж 3000 Вт, відповідають тільки одному із наведених вище термінів – «транспортний засіб». Однак моноколесо не підпадає під жодну із кваліфікацій, наведених у вимогах ПДР, тому цей ТЗ не належить до будь-якої із наявних нині категорій транспортних засобів. У зв'язку з цим, на думку П. М. Хоробрих, його експлуатація в Україні «де-юре» взагалі суперечить терміну «учасник дорожнього руху», яке закріплене в українському законодавстві.

Отже, усі ці засоби пересування є транспортними засобами, але не є механічними ТЗ у розумінні ПДР. Водночас кожен вид електротранспорту має суттєві відмінності за ключовими характеристиками, зокрема, такими як потужність, швидкість руху, діаметр коліс

⁶³ Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів: Закон України від 30.06.2023 р. № 3220-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2023. № 61. Ст. 203.

⁶⁴ Хоробрих П. М. Проблеми експертної оцінки дорожньо-транспортної пригоди за участю громадян, які керують електросамокатами, гіробордами, моноколесом. *Державна політика у сфері забезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика*: матеріали Всеукр. наук.–практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.): електрон. наук. вид. / НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2021. С. 122. DOI: <https://doi.org/10.31359/978-966-998-313-8>.

та їх кількість тощо. Залежно від таких особливостей кожен із зазначених засобів потребує відповідних умов руху. Так, моноколеса зазвичай можуть розвивати максимальну швидкість до 35 км/год та мають потужність до 1000 Вт. Тоді як електромотоцикли здатні рухатися зі швидкістю понад 100 км/год та мати потужність до 3000 Вт. Таким чином, запровадження єдиних вимог до руху всіх видів персонального легкого електротранспорту є не лише нелогічним, а й небезпечним⁶⁵.

Дотепер ані міжнародне (Конвенція ООН про дорожній рух), ані українське законодавство не визначає статусу осіб, що рухаються на такому транспорті. Ця обставина створює відповідну нормативну прогалину й не сприяє загалом БДР. Існуюча прогалина у законодавстві призвела до того, що користувачі персонального легкого електротранспорту, не маючи конкретного, визначеного у законі правового статусу, не мають закріпленого за ними конкретного переліку основних прав, обов'язків та правил використання вулично-дорожньої мережі. Водночас згідно з висновком експертів термін «портативний транспортний засіб на електричній тязі» не є зовсім універсальним у цій ситуації, адже з огляду на ознаки портативності, якими традиційно вважаються невеликий розмір предмета, зручність для носіння, легкість пересування, виглядає сумнівною кваліфікація як портативного, наприклад, електричного скутера вагою до 300 кг, який може набирати швидкість до 150 км/год⁶⁶. До користувачів персонального легкого електротранспорту пропонується віднести осіб, які пересуваються з використанням одно-, дво- або триколісного механічного ТЗ, що приводиться в рух за допомогою електричного двигуна (електричні скутери, сігвеї, гірборди, гіроскутери тощо), окрім інвалідних колясок та велосипедів, обладнаних електродвигунами⁶⁷. Слово «персональний»

⁶⁵ Червінчук А.В., Атаманенко Ю.Ю. Легітимізація персонального легкого електротранспорту в Україні в умовах правового режиму воєнного стану. *Забезпечення публічної безпеки і порядку в умовах воєнного стану*: матеріали Всеукр. наук.–практ. конф. (м. Кропивницький, 1 лип. 2022 р.). Кропивницький : ДонДУВС, 2022. С. 372–373.

⁶⁶ Висновок Головного науково-експертного управління від 02.04.2020 р. на проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо організації дорожнього руху для осіб, які рухаються за допомогою портативних транспортних засобів на електричній тязі». URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=68192.

⁶⁷ Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та пішоходів) від 06.02.2020 р. № 3023. URL: <http://surl.li/meakme>.

у цьому понятті підкреслює його функціональну можливість індивідуального використання. Адже слід звернути увагу, що пропозиції, якими передбачається встановити правила користування даними пристроями, містять заборону перевезення інших осіб цими засобами. Вважаємо більш доречним застосування і подальше закріплення у законодавстві саме цього терміна. Обидва законопроекти наділяють нових учасників дорожнього руху правами та обов'язками, аналогічними до велосипедистів. Але така позиція ще не є офіційною, крім того, як нами зазначалося, погляди окремих учених щодо класифікації даних ТЗ є дискусійними. Огляд іноземного законодавства вказує на те, що інші країни не мають єдиного підходу до кваліфікації таких учасників дорожнього руху – деякі держави прирівнюють керманців такого транспорту до велосипедистів, деякі до пішоходів, а в деяких вони можуть бути прирівняні до велосипедистів чи водіїв мопедів, залежно від потужності персонального електротранспорту⁶⁸.

Отже, можна впевнено казати про те, що особи, які керують легким персональним електротранспортом та низькошвидкісним легким електричними ТЗ, «де-факто» належать до осіб, які керують ТЗ, а після належного врегулювання цього питання в законодавстві і «де-юре» мають посісти місце у відповідній класифікації. Це у свою чергу повинно визначити та закріпити їх правовий статус у всіх можливих правовідносинах, які виникають за участю цієї категорії учасників дорожнього руху.

Продовжуючи розгляд осіб, які керують ТЗ, повернемося до категорії водіїв. Нагадаємо, що до цієї категорії належать особи, які також мають посвідчення тракториста-машиніста. В контексті нашого дослідження вони становлять інтерес як підкатегорія осіб, які керують ТЗ.

У часи, коли придумали цю машину (трактор), більшість фахівців, що працювали зі складною технікою, називали машиністами. Це було нововведення і ніхто не відрізняв, яку роботу виконує машина, оскільки їх бачили не всі і дуже рідко. Трактор був винахідний у ХІХ столітті. Тоді ж з'явилися і перші машиністи. Винахідни-

⁶⁸ Цигилик Ю. Організаційно-правовий механізм удосконалення безпеки дорожнього руху шляхом включення персонального електричного транспорту до єдиної транспортної системи України. *Krakowskie Studia Malopolskie*. 2021. № 3 (31). С. 106. DOI: <https://doi.org/10.15804/ksm20210305>.

ки насамперед думали про те, як полегшити працю селян, а, отже, і трактори придумали для роботи в сільському господарстві. Така тенденція зберігалася аж до 30-х років ХХ сторіччя. Пізніше на таку техніку почали встановлювати й інші функціональні інструменти, які почали застосовувати в гірській промисловості і будівництві. Перелічити усі обов'язки тракториста не легко. Для нього протягом цілого року є робота. У тракторі втілилась споконвічна мрія хлібороба – знайти собі надійного помічника у нелегкій селянській праці. Трактор не просто виконує якусь одну роботу. Поєднуючись з іншими сільськогосподарськими машинами і знаряддями, він щоразу перетворюється: з плугом він орач, з причепом – транспортний засіб, з комбайном – збиральна машина. Трактор сіє, вносить добрива, жне, викачує воду, прокладає траншеї, корчує дерева, обслуговує ферми... Крім цього, він бере безпосередню участь у збиранні різних сільськогосподарських культур. Усе, що вирощено у полі, повинно бути зібрано в короткий термін, і тракторист – найактивніший учасник цього процесу⁶⁹.

В умовах динамічного реформування аграрного сектору економіки країни різко виріс попит на робітників, які вже з перших днів роботи за фахом здатні компетентно, ефективно й відповідально виконувати складні виробничі завдання, готові до постійного професійного зростання, соціальної та професійної мобільності. Визначені обставини детермінують певні зміни і в організації підготовки фахівців-аграрників. Нині навчально-виховний процес у вищому аграрному навчальному закладі має бути спрямований на формування особистості, здатної ефективно виконувати завдання та обов'язки продуктивного, творчого рівня професійної діяльності⁷⁰.

Основним нормативно-правовим актом, який встановлює порядок отримання посвідчень, є Положення про порядок видачі посвідчень тракториста-машиніста. Це Положення встановлює єдиний порядок видачі посвідчень тракториста-машиніста на право керування тракторами, в тому числі саморобними, самохідними сільськогосподарськими, меліоративними і дорожньо-будівельними машинами (далі – машинами) і є обов'язковим для всіх мі-

⁶⁹ Тракторист-машиніст сільськогосподарського виробництва. URL: <http://surl.li/uzimjw>.

⁷⁰ Недашківський Р.М. Зміст та структура професійної компетентності майбутніх трактористів-машиністів. *Вісник Глухівського національного педагогічного університету імені Олександра Довженка. Педагогічні науки*. 2018. Вип. 2(2). С. 132–139.

ністерств, відомств, підприємств (об'єднань), установ, організацій та громадян України, іноземних громадян, осіб без громадянства.

Категорії машин, керування якими здійснюється за наявності посвідчення тракториста-машиніста (залежно від їх типів і призначення), представлені в таблиці 1.

Таблиця 1

Типи тракторів та машин, у тому числі саморобних, самохідних сільськогосподарських, меліоративних і дорожньо-будівельних машин, керування якими здійснюється за наявності відповідної категорії посвідчення тракториста-машиніста⁷¹

Категорія	Тип / призначення / технічні характеристики ТЗ	Зображення
1	2	3
A1	– трактори з потужністю двигуна до 73,5 кВт;	
A2	– трактори з потужністю двигуна понад 73,5 кВт;	
B1	– самохідні зерно- і кукурудзозбиральні машини;	
B2	– самохідні кормозбиральні машини;	
B3	– самохідні машини для збирання коренеплодів, картоплі, овочів, фруктів і ягід;	
C	– самохідні дорожньо-будівельні машини;	

⁷¹ Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень тракториста-машиніста: Постанова Кабінету Міністрів України від 02.04.1994 р. № 217. Дата оновлення: 05.06.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/217-94-%D0%BF#Text>.

§ 1.2. Поняття та класифікація осіб, які керують транспортними засобами

1	2	3
D1	– екскаватори з об'ємом ковша до 4 куб. метрів;	
D2	– екскаватори з об'ємом ковша понад 4 куб. метри;	
E1	– навантажувачі з потужністю двигуна до 147 кВт;	
E2	– навантажувачі з потужністю двигуна понад 147 кВт;	
F1	– автогрейдер масою до 18 тонн;	
F2	– автогрейдер масою понад 18 тонн;	
G1	– бульдозери з потужністю двигуна до 73,5 кВт;	
G2	– бульдозери з потужністю двигуна понад 73,5 кВт;	
H	– інші самохідні машини, які підлягають реєстрації в територіальному органі Держпродспоживслужби. Примітка: у разі відкриття категорії «H» у графі посвідчення «Для особливих відміток» зазначається тип машини, на керування якою виданий дозвіл.	

Посвідчення видається особі, яка пройшла медичний огляд у порядку, встановленому МОЗ, а також здобула професійну (професійно-технічну) освіту відповідно до освітньої програми за про-

фесіями, що передбачають отримання навичок керування машинами тих категорій, які заявлені на отримання посвідчення, та склала теоретичний і практичний іспити екзаменаційній комісії територіального органу Держпродспоживслужби⁷². Враховуючи викладене, стає доволі зрозумілим те, чому тракториста-машиніста законодавець чітко відносить до водіїв ТЗ.

До наступної категорії осіб, які керують дещо «специфічними» ТЗ, віднесемо водіїв ЗСУ. З початком повномасштабних бойових дій в Україні (у зв'язку з військовим вторгненням країни-окупанта) українська армія суттєво потребує сучасної бойової техніки та озброєння. Але танк чи інша військова техніка без екіпажу – лише сукупність броні, двигуна, зброї та інших механізмів. Тож у складі будь-якої сучасної армії важливе місце відводиться професійним водіям, які забезпечують рух військових ТЗ та механізмів. Керування військовою технікою безумовно має свою специфіку. Наприклад, механік-водій зобов'язаний знати будову, технічні можливості, порядок експлуатації та обслуговування танка, встановлені правила руху і сигнали управління, проводити планово-попереджувальні огляди та ремонт ходової матеріальної частини⁷³.

Порядок допуску водіїв до керування ТЗ ЗСУ різних категорій, кваліфікаційні характеристики професій водіїв ТЗ та організацію підготовки водіїв та інших фахівців автомобільної служби ЗСУ, присвоєння військовослужбовцям ЗСУ кваліфікації водія регулюється Положенням по підготовці водіїв та інших фахівців автомобільної служби у ЗСУ та допуску їх до керування ТЗ, затвердженим наказом Міноборони України від 10.01.1997 р. № 5 (із наступними змінами).

Вказане Положення виділяє декілька підкатегорій: а) водії автомобілів; б) трактористи-машиністи; в) механіки-водії багатовісних спеціальних колісних шасі та тягачів; г) механіки-водії гусеничних машин, які мають право керувати лише ТЗ відкритих категорій. Водії ТЗ інших категорій допускаються до керування ними після перепідготовки та одержання посвідчення водія відповідної категорії:

⁷² Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень тракториста-машиніста: Постанова Кабінету Міністрів України від 02.04.1994 р. № 217. Дата оновлення: 05.06.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/217-94-%D0%BF#Text>.

⁷³ Військова професія – танкіст. URL: <http://surl.li/ozynzg>.

- до керування автомобілями, дозволена максимальна маса яких не перевищує 3500 кг (7700 фунтів), а кількість сидічих місць, крім сидіння водія, – вісім, допускаються водії, які мають у посвідченні водія відкриту категорію B;
- до керування вантажними та спеціальними автомобілями зі встановленим (змонтованим) на них озброєнням, обладнанням, санітарними автомобілями, виробництво яких ведеться на базі вантажних автомобілів, дозволена максимальна маса яких становить від 3500 до 7500 кг (від 7700 до 16500 фунтів), допускаються водії, які мають у посвідченні водія відкриту категорію C1;
- до керування вантажними та спеціальними автомобілями зі встановленим (змонтованим) на них озброєнням, обладнанням, санітарними автомобілями, виробництво яких ведеться на базі вантажних автомобілів, дозволена максимальна маса яких перевищує 7500 кг (16500 фунтів), допускаються водії, які мають у посвідченні водія відкриту категорію C;
- до керування автобусами, вантажними автомобілями, призначеними для перевезення пасажирів, в яких кількість місць для сидіння, крім сидіння водія, не перевищує 16, допускаються водії, які мають у посвідченні водія відкриту категорію D1;
- до керування автобусами, вантажними автомобілями, призначеними для перевезення пасажирів, в яких кількість місць для сидіння, крім сидіння водія, більше 16, допускаються водії, які мають у посвідченні водія відкриту категорію D;
- до керування ТЗ з тягачем категорій B, C1, C, D1 або D, які буксирують штатне озброєння та військову техніку (автопоїздами), сідельними тягачами з вантажними (спеціальними) напівпричепами допускаються водії, які мають у посвідченні водія відкриті категорії BE, C1E, CE, D1E, DE;
- до керування багатовісними спеціальними колісними шасі та тягачами допускаються водії категорії C, які мають посвідчення механіка-водія багатовісного спеціального колісного шасі (тягача), форма якого визначена додатком 1 до цього Положення;

- до керування важкими складами ТЗ (типу МАЗ-537) допускаються водії, які мають у посвідченні водія відкриту категорію СЕ і посвідчення механіка-водія багатовісного спеціального колісного шасі (тягача);
- до керування тракторами, самохідними шасі, дорожньо-будівельними машинами допускаються водії, які мають посвідчення тракториста-машиніста відповідної категорії;
- до керування гусеничними машинами допускаються водії, які мають посвідчення механіка-водія гусеничної машини за формою, визначеною додатком 2 до цього Положення;
- право на керування ТЗ, обладнаними спеціальними звуковими і світловими сигналами або призначеними для перевезення небезпечних вантажів, надається водіям, які останні три роки працюють водіями ТЗ відповідної категорії. Військовослужбовці строкової військової служби мають право на керування ТЗ, обладнаними спеціальними звуковими і світловими сигналами або призначеними для перевезення небезпечних вантажів, після проходження спеціальної підготовки і стажування протягом шести місяців.

Підготовка механіків-водіїв багатовісних спеціальних колісних шасі і тягачів, механіків-водіїв гусеничних машин проводиться в акредитованих навчальних центрах (військових частинах) за наявності відповідної навчальної матеріально-технічної бази та атестованих спеціалістів. До підготовки залучаються водії транспортних засобів категорії С. Водії ТЗ, які засвоїли відповідні програми підготовки, складають іспити та одержують відповідні посвідчення. Підготовка водіїв для керування ТЗ, обладнаними спеціальними звуковими та світловими сигналами, проводиться за планами видів ЗСУ у військових навчальних центрах (військових частинах) за відповідними програмами⁷⁴.

Наступний вид транспорту, без якого неможливо уявити будь-яке місто – це громадський транспорт. Водії маршрутних автобусів, трамваїв та тролейбусів, а також метрополітенів у великих містах займають важливе значення для забезпечення щоденної діяльності суспільства, оскільки кількість пасажирів рахується із відправних

⁷⁴ Про затвердження Положення по підготовці водіїв та інших фахівців автомобільної служби у Збройних Силах України та допуску їх до керування транспортними засобами : наказ Міноборони України від 10.01.1997 р. № 5. Дата оновлення: 07.11.2011. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0147-97/conv#Text>.

до кінцевих точок десятками, а то й сотнями тисяч щоденно. За інформацією мера м. Києва В. В. Кличка, щодня на маршрути столиці виходить: 350 автобусів, майже 330 тролейбусів та понад 260 трамваїв комунального підприємства «Київпастранс». Працюють і приватні перевізники⁷⁵. Щодня на маршрути виходить 400 автобусів різної місткості, 370 тролейбусів та 290 трамваїв. Послугами наземного пасажирського транспорту в середньому щоденно користуються 1,1 млн. мешканців та гостей столиці (397 млн. пасажирів за 2018 рік)⁷⁶.

Маршрутні такі забезпечують належне функціонування міст, а саме: дозволяють вирішити проблему перевезення людей (пасажирів) до місць призначення за невелику ціну в установленій термін. Автобуси, тролейбуси, трамваї та інші види громадського транспорту займають значну частку серед усього транспорту України⁷⁷. Крім того, що ці особи повинні мати відповідну категорію у посвідченні на право керування ТЗ, виконувати усі необхідні правила ПДР України, законодавство висуває до цієї підкатегорії водіїв ще й додаткові умови. Так, згідно з п. 1.3 та п. 1.4 Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів водії, які виконують роботи з перевезення пасажирів та вантажів, підлягають періодичному медичному огляду один раз на рік. До того ж ця категорія водіїв підлягає щозмінному передрейсовому та післярейсовому медичним оглядам⁷⁸. Відповідно до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту автомобільний перевізник проводить стажування водіїв (які здійснюють як регулярні, так і нерегулярні перевезення) перед переведенням їх на новий маршрут або на відмінну модель автобуса, видає паспорт маршруту із зазначенням схеми маршруту, графіка руху автобуса, графіка роботи та відпочинку водіїв. Організовані групи дітей повинні перевозитися досвідченими водіями, які мають стаж керування ТЗ не менш як п'ять років. Крім того, Правила надання послуг

⁷⁵ Віталій Кличко: «Кількість пасажирів громадського транспорту в столиці щодня збільшується». URL: <http://surl.li/svrfqa>.

⁷⁶ Київпастранс – транспорт для Києва. *Офіційний сайт КП «Київпастранс»*. URL: <https://kpt.kyiv.ua/>.

⁷⁷ Хрупович С. Е. Імплементация світового досвіду використання альтернативних джерел використання енергії при плануванні вантажопотоків міського транспорту. *Маркетингове забезпечення сталого розвитку міського громадського транспорту* : монографія / за ред. Т. М. Борисової, Г. Л. Монастирського. Тернопіль : Економічна думка, 2019. С. 141–158.

⁷⁸ Див.: Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів.

пасажи́рського авто́мобільного транспорту встановлюють додатковий перелік прав та обов'язків для водіїв автобусів та таксі⁷⁹. Наказ Мінінфраструктури України від 15.09.2014 р. № 444 (із змінами) встановлює вимоги до робочого часу і час відпочинку водіїв трамвая та тролейбуса. Робочий час водія – час, протягом якого водій зобов'язаний виконувати свої обов'язки, визначені трудовим договором і правилами внутрішнього трудового розпорядку підприємства, який включає: змінний період керування; підготовчо-заклучний період; час простоїв не з вини водія; час проведення щозмінного передрейсового та післярейсового медичних оглядів водія (перед виїздом на маршрут (лінію) та після повернення) тощо. Тривалість перерви між частинами робочого дня (зміни) повинна бути не менше двох годин без урахування часу для відпочинку і харчування. Тривалість щоденного (міжзмінного) відпочинку водія протягом будь-якого 24-годинного періоду, рахуючи від початку робочого дня (зміни), має бути не менше 10 послідовних годин і т. ін.⁸⁰

Закон України «Про міський електричний транспорт», який регулює відносини, пов'язані з діяльністю у сфері міського електричного транспорту загального користування, визначає поняття, а також (окремими нормами) права та обов'язки замовника транспортних послуг, перевізника, пасажирів. Але вивчаючи визначення основних термінів, викладених у вказаному правовому акті, виникає питання, чому законодавець не визначив додатково поняття водія рухомого складу (трамвайними вагонами, тролейбусами, вагонами метрополітену), а також не окреслив додаткових вимог до цієї категорії осіб⁸¹. Оскільки культура поведінки водіїв маршрутних ТЗ має свою специфіку, фахова підготовка кандидатів у водіїв категорії «Т» в обов'язковому порядку передбачає опанування ними таких дисциплін, як етика, конфліктологія, психологія, українська ділова мова та основи правових знань, щоб відповідати високому професійному рівню та бездоганно виконувати свої посадові інструкції в контексті займаної посади. Навчання

⁷⁹ Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту : Постанова Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 р. № 176. Дата оновлення: 06.05.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF/conv#Text>.

⁸⁰ Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв трамвая та тролейбуса : наказ Мінінфраструктури України від 15.09.2014 р. № 444. Дата оновлення: 06.01.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1181-14#n15>.

⁸¹ Про міський електричний транспорт: Закон України від 29.06.2004 р. № 1914-IV. Дата оновлення: 15.11.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15#Text>.

проводиться відповідно до планів та програм, затверджених МОН України⁸².

Подібно до водіїв, які здійснюють пасажирські перевезення, законодавство висуває додаткові умови й до водіїв, які здійснюють перевезення небезпечних вантажів. Вантажний автомобільний транспорт відіграє важливу роль у перевезенні небезпечних вантажів по всьому світу в цілому і зокрема Україною. На частку даного виду транспорту приходиться 65% від загального обсягу небезпечних вантажів. Затребуваність вантажного автомобільного транспорту обумовлена його маневреністю і мобільністю⁸³.

Правильні умови перевезення даного виду вантажу є основним завданням перевізника. Показники збереження вантажів в Україні на автомобільному транспорті встановлені такими державними стандартами, як: ДСТУ 4500–1, ДСТУ 4500–3, ДСТУ 4500–4, ДСТУ 4500–5, ДСТУ 3180–95, а незбереження вантажу входить до складу транспортних ризиків техногенної групи. Перевезення небезпечних вантажів повинно мати максимум чіткої організаційної роботи, наявність професійних фахівців, працівників охорони і досвідчених, кваліфікованих водіїв. Дана група водіїв цілком виправдано заслуговує на виділення до окремої підкатегорії осіб, які керують ТЗ, оскільки для перевезення будь-якого небезпечного вантажу від першого до дев'ятого класу небезпеки необхідно не тільки посвідчення водія відповідної категорії, а й цілий перелік інших дозвільних документів, відсутність яких унеможлиблює таку діяльність. Правові, організаційні, соціальні та економічні засади діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечних вантажів залізничним, морським, внутрішнім водним, автомобільним та авіаційним транспортом, визначає Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів». Законодавство з питань перевезення небезпечних вантажів складається з цього Закону, інших законів України, міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана ВР України, а також інших нормативно-правових актів, що визначають умови перевезення небезпечних вантажів, вимоги до типів та обладнання транспортних засобів, порядку підготовки, перепідготовки, навчання, підвищення та підтвердження кваліфікації працівників, зайнятих

⁸² Навчально-курсний комбінат. URL: <https://kpt-kyivua.translate>.

⁸³ Нефьодов В.М. Павленко О.В., Калініченко О.П. Методика формування ресурсозберігаючої технології доставки вантажів транспортно-логістичним центром. *Комунальне господарство міст*. 2018. Вип. 142. С. 96–102.

перевезенням небезпечних вантажів, порядку одержання дозволів на здійснення зазначених перевезень. Перевізник небезпечних вантажів зобов'язаний забезпечувати одержання водіями свідоцтв про допуск до перевезення небезпечних вантажів встановленого зразка після навчання та складання відповідних іспитів у територіальних органах МВС України (ч. 2 ст. 8 Закону)⁸⁴. Згідно з Правилами дорожнього перевезення небезпечних вантажів, при перевезенні небезпечних вантажів на транспортній одиниці мають бути, крім перелічених у ПДР, ще свідоцтво про підготовку водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі (далі – ДОПНВ). Свідоцтво ДОПНВ про підготовку водія передбачене розділом 8.2.1 додатка В до ДОПНВ⁸⁵.

Можливо, при визначенні поняття «водій» у ПДР при згадуванні про посвідчення водія серед іншого було б не зайвим згадати і про свідоцтво ДОПНВ про підготовку водія для осіб, що здійснюють перевезення небезпечного вантажу.

Під час визначення кола осіб, які керують ТЗ, а саме пристроями, призначеними для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів, особливу увагу необхідно звернути на особу, яка навчає керуванню ТЗ, перебуваючи безпосередньо в ТЗ.

Присутність фахівця з підготовки водіїв поруч із особою, яка навчається – обов'язкова! Оскільки саме інструктор з водіння дежуре вважається водієм цього ТЗ та несе відповідальність за порушення учнем ПДР. Особа, що навчає водінню, прирівнюється до водія ТЗ. Правила не визначають – хто саме є спеціалістом з підготовки водіїв. Теоретично ним може бути будь-який водій, що має достатні навички водіння. Однак до цього питання варто підходити дуже обачливо⁸⁶. Наприклад, відповідно до ст. 122 КУпАП суб'єктом правопорушення в цій статті є особа, яка керувала ТЗ у момент вчинення правопорушення, а в разі вчинення передбачених частинами 1–4 цієї статті правопорушень у виді перевищення обмеження швидкості руху ТЗ, проїзду на заборонний сиг-

⁸⁴ Про перевезення небезпечних вантажів : Закон України від 06.04.2000 р. № 1644-III. Дата оновлення: 01.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14#Text>.

⁸⁵ Про затвердження деяких нормативно-правових актів з питань дорожнього перевезення небезпечних вантажів : наказ МВС України від 04.08.2018 р. № 656. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1041-18#Text>.

⁸⁶ Караваев В.О., Будник С.І. Правила дорожнього руху. Коментарі. Основні вимоги до міжнародного руху: практ. посіб. Київ, 2014. С. 198.

нал регулювання дорожнього руху, порушення правил зупинки, стоянки, а також установлені для ТЗ заборони рухатися смугою для маршрутних ТЗ, тротуарами чи пішохідними доріжками, виїзду на смугу зустрічного руху, якщо зазначене правопорушення зафіксовано в автоматичному режимі, а також у разі порушення правил зупинки, стоянки ТЗ, якщо зазначене правопорушення зафіксовано в режимі фотозйомки (відеозапису), – відповідальна особа, зазначена у ч. 1 ст. 14–2 КУпАП, або особа, яка ввезла ТЗ на територію України.

На сьогоднішній день забезпеченню дорожнього руху приділяється неабияка увага з боку відповідних державних інституцій і це не випадково, адже вперше за останні десятиліття держава виявляє серйозну стурбованість надзвичайно високим рівнем смертності українців на дорогах країни. Аналіз ДТП показує, що однією з причин аварійності серед водіїв-початківців є низький рівень підготовки, який пов'язаний з невідповідністю матеріально-технічної бази освітніх установ вимогам, що пред'являються відповідними органами або їх неефективним використанням, недостатньою кваліфікацією спеціалістів-викладачів, невиконанням в повному обсязі програм навчання тощо. До цього слід додати й низький рівень правосвідомості серед кандидатів у водії. Особливу стурбованість викликає стан підготовки водіїв у значній частині комерційних автошкіл, які відкриваються, не маючи для цього достатньої навчальної бази і кваліфікованих викладацьких кадрів. Нині вимоги до спеціалістів, які здійснюють підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації водіїв ТЗ, а також безпосереднє навчання водінню, регулюються низкою нормативних актів, які у свою чергу потребують подальшого вдосконалення. Наприклад, у ч. 5 ст. 15 Закону України «Про дорожній рух»⁸⁷ зазначено, що *«підготовка, перепідготовка і підвищення кваліфікації водіїв здійснюються спеціалістами, які відповідають визначеним кваліфікаційним вимогам». У той же час, в частині 6 цієї ж статті міститься положення про те, що «міські ради та їх виконавчі органи, районних рад та районних державних адміністрацій створюють та ведуть реєстр закладів, які здійснюють підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів...».* Тобто про облік осіб, які навчають водінню,

⁸⁷ Див.: Закон України «Про дорожній рух», ст. 15.

створення єдиного реєстру, який містив би вичерпні дані щодо таких спеціалістів, взагалі відсутній. Наступний приклад – низка нормативних актів передбачає наявність певних критеріїв, які пред'являються до спеціалістів, які здійснюють підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації водіїв, проте жоден із них не деталізує вимоги щодо визначеної категорії осіб. Наприклад, у наказі МВС України від 07.09.2009 р. № 385 «Про затвердження Вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку»⁸⁸ зазначено, що для проведення занять з ПДР, основ безпеки руху будови та експлуатації ТЗ – вищу освіту, посвідчення водія на право керування ТЗ (п. 4.2 Наказу). Тобто, виходячи зі змісту коментованого наказу, можна зробити висновок, що викладачем в автошколі може бути спеціаліст із вищою освітою в будь-якій галузі (історія, біологія, математика, медицина тощо). Головною умовою тут має слугувати лише знання законодавства з питань організації перевезень пасажирів і вантажів (п. 4.3 Наказу). Такий підхід вважаємо помилковим, адже специфіка предмета викладання в автошколах відрізняється вузькою спрямованістю та вимагає від викладача наявності знань у чітко окресленій галузі – правового та технічного забезпечення управління ТЗ. Докладний аналіз нормативно-правових актів у згаданій сфері дозволив зробити висновок, що діяльність викладачів з підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв ТЗ, у тому числі інструкторів з навчання водінню, взагалі не ліцензується МОН. До того ж спеціалісти, які здійснюють таку підготовку, не несуть жодної відповідальності за якість навчання. Наслідком цього є підвищений стан аварійності саме серед молодих, недосвідчених водіїв. Слід акцентувати увагу на тому, що загалом на такі види автоаварій, як наїзд на пішохода, наїзд на велосипедиста, зіткнення, наїзд на перешкоду та перекидання, припадає близько 75% від їх загальної кількості, при чому, водії на першому році керування ТЗ скоюють найбільше ДТП. Водії, які мають стаж керування 2 роки, скоюють у середньому на 25% ДТП менше, ніж водії зі стажем

⁸⁸ Про затвердження Вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку: наказ МВС України від 07.09.2009 р. URL: <http://surl.li/aytzfy>.

1 рік. Ті водії, які за кермом 3 роки, скоюють у середньому на 20% ДТП менше, ніж водії зі стажем 2 роки. Водії, які мають стаж керування 4 і 5 років, скоюють у середньому приблизно стільки ж ДТП, скільки й водії зі стажем 3 роки⁸⁹. З наведеного можна зробити висновок, що найбільша кількість ДТП на першому році водіння говорить про те, що водії-початківці не отримують достатніх знань, умінь та навичок саме в автошколах, у зв'язку з чим їх навчання здійснюється на автомобільних дорогах, про що твердить поступове зниження ДТП упродовж наступних років⁹⁰.

Наведена інформація впевнено вказує на те, що особа, яка навчає керуванню ТЗ, має важливе значення в концептуальному фундаменті як для отримання першочергових основ перебування за кермом учня закладу з підготовки водіїв, так і для більшої частини суспільства взагалі, оскільки від якості навчання та інструктора залежить подальша безпека учасників дорожнього руху та оточуючих.

Враховуючи наведені вище підкатегорії осіб, а також окремі винятки та додаткові умови для таких категорій, як водії-інваліди (вони мають право відступати від деяких положень ПДР, до них не може застосовуватися таке адміністративне стягнення, як позбавлення права керування цими засобами у зв'язку з інвалідністю, за винятком випадків керування у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння тощо); водії зі стажем до 2 років (висуваються обмеження швидкості руху поза населеними пунктами – не більше 70 км/год), водії оперативних ТЗ, які виконують невідкладне службове завдання тощо, можна впевнено казати, що правовий статус категорії «водій» не є однорідним. Далі ми розглянемо ті категорії осіб, які можуть керувати механічними ТЗ на законних підставах без наявності права на керування.

Особи, які навчаються водінню автомобіля, також займають місце серед учасників дорожнього руху. Перед початком навчання водінню всі учні в автошколах зобов'язані пройти медичне обстеження з метою перевірки на наявність протипоказань

⁸⁹ Єннанов В. Чи відповідає підготовка водіїв в автошколах вимогам сьогодення? *Вісник Державної інспекції Міністерства внутрішніх справ України*. 2005. № 8. С. 8–9.

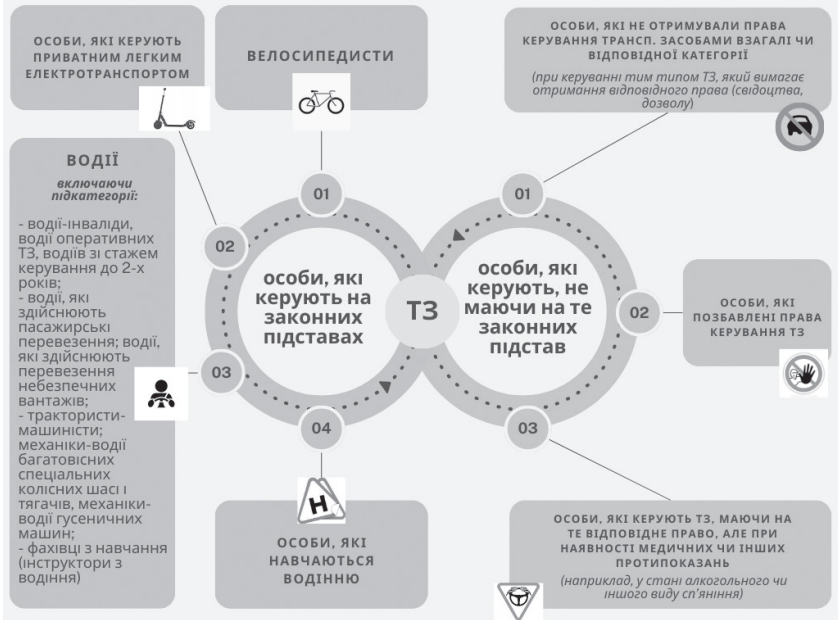
⁹⁰ Сахно А.П. Вдосконалення національного законодавства щодо підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів. *Актуальні проблеми адміністративно-правового забезпечення діяльності органів внутрішніх справ України*. Харків, 2015. С. 193–195.

для керування транспортним засобом. У разі відсутності в учнів протипоказань їм видається медичне свідоцтво, ксерокопію або оригінал якого учень зобов'язаний мати при собі, перебуваючи в транспортному засобі під час навчання водінню. ПДР встановлюють віковий ценз, з якого допускається навчання водінню автомобілів, мотоциклів або мопедів. Учень, перебуваючи за кермом транспортного засобу, на якому відбувається навчання, повинен мати при собі документ, що засвідчує його вік. Перш ніж приступити до відпрацювання навичок водіння, учень повинен вивчити основні положення ПДР та успішно скласти іспит за вказаним напрямком. Лише отримавши достатні знання щодо порядку руху проїзною частиною, він має право приступити до практичних занять на транспортному засобі. До навчальної їзди можуть допускатися тільки ті особи, які засвоїли основні навички керування ТЗ і не мають медичних протипоказань. Фактично особа, яка навчається водінню, має безпосередній доступ до керування ТЗ. Умовою правомірності такого керування є обов'язкова присутність фахівця з підготовки водіїв поруч з особою, яка навчається, оскільки саме інструктор з водіння зобов'язаний втручатися у процес керування у кризових чи аварійних ситуаціях з метою недопущення ДТП і «де-юре» несе відповідальність за порушення ПДР, скоєні особою, яка навчається.

Таким чином, *особа, яка керує транспортним засобом*, – це учасник дорожнього руху, який для власного пересування, перевезення людей (пасажирів) чи вантажу використовує ТЗ, керуючи ним.

Проведений нами аналіз дозволив зробити систематизацію та подальшу класифікацію осіб, які керують ТЗ, схематичний вигляд якої представлено на *малюнку 4*.

Наведений поділ обумовлений правовими підставами керування (чи їх відсутністю), типом ТЗ (а відповідно його технічними характеристиками, включаючи потужність та/або цільовим призначенням), що впливає на умови допуску до керування, обсяг прав та обов'язків цих учасників дорожнього руху, а у разі скоєння правопорушення – на вид та підстави юридичної відповідальності.



Мал. 4. Класифікація осіб, які керують транспортними засобами

§ 1.3. Права та обов'язки осіб, які керують транспортними засобами

У попередньому параграфі у загальних рисах нами було з'ясовано поняття особи, яка керує ТЗ. Проведена паралельно з цим систематизація та подальша класифікація цих осіб вочевидь демонструє їх різноманіття. Це, з одного боку, дозволяє стверджувати, що наведене поняття є збіральним і включає чимало ексклюзивних особливостей, властивих для окремих представників цієї категорії, а з іншого – створює передумови для виокремлення та дослідження низки спільних ознак, що характеризують осіб, які керують ТЗ у цілому.

Оскільки національне законодавство, зокрема ані Закони України «Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт», ані ПДР

України, не містять визначення поняття «особа, яка керує ТЗ», може створитися хибне уявлення про те, що приділення уваги правовому статусу таких осіб є надуманим і не потребує подальшого розгляду. Адже згадані вище нормативно-правові акти оперують термінами «учасник дорожнього руху», «водій», визначаючи перелік прав та обов'язків цієї категорії осіб. Водночас доречно згадати про КК України, який у якості суб'єктів кримінальних правопорушень, передбачених статтями 286 та 286–1, розглядає саме осіб, які керують ТЗ. Зазвичай науковці доходять спільної думки, що суб'єктом цих кримінальних правопорушень може бути фізична осудна особа, якій до моменту вчинення злочину виповнилося 16 років, яка керує ТЗ, незалежно від того, чи має вона право на керування ТЗ відповідної категорії, а також володіння чи користування цим ТЗ⁹¹.

Ми вже наголошували, що міжнародне право фактично не робить принципової різниці між поняттями «особа, яка керує транспортним засобом» і «водій». Водночас у літературі справедливо зазначається, що перший з наведених термінів є значно ширшим, оскільки на відміну від поняття «водій», що охоплює лише ту категорію осіб, що має посвідчення водія, під поняття «особа, яка керує ТЗ» підпадають усі особи, що керують ТЗ, незалежно від того, чи є в них право на керування, чи ні⁹². Тож на думку А. О. Данилевського, особа, яка керує ТЗ, як суб'єкт злочину – це фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку, контролює процес руху ТЗ (незалежно від того, чи рухається він своїм ходом, чи за допомогою буксирування) і має можливість втручання у цей процес шляхом зміни напрямку або швидкості руху ТЗ⁹³. Наведені погляди науковців цілком корелюються з практикою застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті: *«Суб'єктом злочину, передбаченого ст. 286 КК, визнають особу, яка керує ТЗ, незалежно від того, чи має вона на це право <...> і чи вміє ним керувати. За певних умов до відповідальності за цією статтею може бути притягнута особа, яка*

⁹¹ Харь І. О. Суб'єкт злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Юридична наука*. 2017. № 2. С. 110–111.

⁹² Печук І. С. Кримінально-правова характеристика суб'єкта злочину в складі порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні. *Право і суспільство*. 2015. № 1. С. 226.

⁹³ Див.: Данилевський А. О., 2018. № 2 (63). С. 145.

навчає водінню іншу особу і перебуває під час навчальної їзди поруч із учнем (майстер виробничого навчання, інструктор тощо)»⁹⁴.

Отже, якщо законодавець розглядає особу, яка керує ТЗ, спеціальним суб'єктом правопорушення, не виникає сумніву, що цілком чітко має бути визначено і перелік прав і обов'язків цієї категорії осіб.

Як слушно наголошує Я.О. Лакійчук: *«Права людини, як і її обов'язки, становлять найважливіший соціальний і політико-правовий інститут, який об'єктивно постає мірилом досягнень певного суспільства, показником рівня його цивілізованості, адже саме за допомогою цього інституту особа залучається до матеріальних і духовних благ, до законних форм волевиявлення і реалізації власних інтересів. Від рівня забезпеченості прав людини і громадянина значною мірою залежать життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека безпосередньо особистості... Це певною мірою стосується і проблеми забезпечення прав та свобод людини і громадянина у сфері дорожнього руху. Її розв'язання передбачає створення певних передумов, за яких реалізація прав і свобод особи є безперешкодною і максимально ефективною, а захист від вчиненого правопорушення сприяє їх відновленню і притягненню винуватої особи до відповідальності»⁹⁵.* Проте слід зауважити, що авторка чомусь акцентує увагу лише на проблемі реалізації прав громадян – учасників дорожнього руху, в той час як це питання є комплексним і включає так само проблеми реалізації обов'язків зазначеної категорії осіб. До того ж стосовно деяких з учасників дорожнього руху, а саме – осіб, які керують ТЗ, проблемою є не тільки реалізація, а й чітке окреслення та розуміння таких прав і обов'язків.

Спочатку необхідно визначити місце особи, яка керує ТЗ, у системі учасників дорожнього руху. Згідно зі ст. 14 Закону України «Про дорожній рух» учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою ТЗ. До таких осіб закон відносить водіїв та пасажирів ТЗ, пішоходів, осіб, які рухаються в кріслах колісних, ве-

⁹⁴ Див.: Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті.

⁹⁵ Лакійчук Я. Історико-правові засади розвитку адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху в Україні. *Адміністративне право і процес*. 2021. № 3 С. 185. DOI: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2021.3.29>.

лосипедистів, погоничів тварин⁹⁶. За відповідного формулювання в одній і тій самій нормі виникає логічна невідповідність, оскільки перша частина вказаної статті говорить про всіх користувачів автомобільних доріг вулиць і т. ін., а друга – серед осіб, які керують ТЗ, згадує лише про водіїв та велосипедистів, формально залишаючи поза увагою осіб, які керують приватним легким електротранспортом, осіб, які навчаються водінню, а також осіб, які керують ТЗ, не маючи на те законних підстав. Але така ситуація виникає виключно з урахуванням тлумачення терміна «водій» у ПДР України, яке, за нашим переконанням, є помилковим. Звісно, що всі ці категорії осіб де-факто стають учасниками дорожнього руху у разі використання ТЗ на вулично-дорожній мережі (див. мал. 5).

Тож особа, яка керує ТЗ, завжди є учасником дорожнього руху (будучи лише частиною цієї категорії), водночас не завжди буде вважатися водієм (враховуючи п. 1.10 ПДР України). А тому, з'ясовуючи права та обов'язки особи, яка керує ТЗ, необхідно розглянути визначення прав та обов'язків цих категорій осіб.



Мал. 5. Співвідношення понять:
«учасник дорожнього руху – особа, яка керує ТЗ – водій»

⁹⁶ Див.: Закон України «Про дорожній рух», ст. 14.

Фундаментальним нормативно-правовим актом, який визначає права та обов'язки учасників дорожнього руху, є Закон України «Про дорожній рух».

Відповідно до ст. 14 вказаного Закону учасники дорожнього руху мають право на: безпечні умови дорожнього руху; відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху; вивчення норм і правил дорожнього руху; своєчасне забезпечення екстреною медичною допомогою; отримання від гідрометеорологічних, дорожніх, комунальних та інших організацій, а також відповідних правоохоронних органів інформації про умови дорожнього руху. Учаснику дорожнього руху надається можливість оскаржити дії представників правоохоронних органів у разі порушення останніми чинного законодавства⁹⁷.

У свою чергу до зобов'язань учасників дорожнього руху закон відносить: знання і неухильне дотримання вимог національного законодавства з питань БДР; створення безпечних умов для дорожнього руху, включаючи обов'язок не завдавати своїми діями або бездіяльністю шкоди підприємствам, установам, організаціям і громадянам; виконання розпорядження органів державного нагляду та контролю щодо дотримання законодавства про дорожній рух; не створювати перешкод для проїзду спеціалізованого санітарного транспорту бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги, який рухається з включеними проблісковим маячком та спеціальним звуковим сигналом, у випадках, визначених Законом України «Про екстрену медичну допомогу»; надання необхідної домедичної допомоги та вжиття всіх можливих заходів для забезпечення надання екстреної медичної допомоги, у тому числі потерпілим внаслідок ДТП⁹⁸.

Далі детальніше щодо змісту та значення кожного з наведених прав та обов'язків.

1. *Право на безпечні умови дорожнього руху, на відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху.*

Аналізуючи енциклопедичні джерела, Д.С. Козар визначає *безпеку дорожнього руху* як комплекс та систему правил, заходів і засобів, що забезпечують умови безпечного дорожнього руху, які спрямо-

⁹⁷ Див.: Закон України «Про дорожній рух», ст. 14.

⁹⁸ Там само. Ст. 14.

вані на захист і збереження життя і здоров'я активним та пасивним учасникам дорожнього руху, а також захист і збереження довкілля та майна. Ця система включає: навчання, тестування та ліцензування водіїв (система надання водійських посвідчень), навчання, тестування, ліцензування персоналу навчальних закладів з підготовки водіїв та нагляд за їх діяльністю, забезпечення можливості надання першої медичної допомоги та швидкої медичної допомоги на дорогах, забезпечення відповідності конструкції нових транспортних засобів вимогам безпеки і екологічної безпеки та нагляд за їх дотриманням, забезпечення відповідності технічного стану транспортних засобів вимогам безпеки у процесі їх експлуатації і нагляд за їх дотриманням, організація дорожнього руху та дорожньої інфраструктури (включаючи місця зупинок для відпочинку, харчування, заправлення паливом чи електроенергією, технічної допомоги тощо), забезпечення відповідності доріг загального користування і оснащення їх технічними засобами для організації дорожнього руху вимогам безпеки і нагляд за їх дотриманням, нагляд за дорожнім рухом, правове забезпечення учасників дорожнього руху (розроблення і супровід законодавчих і нормативних документів та правил), юридичне забезпечення учасників дорожнього руху (оформлення і надання вихідних даних для покарання порушників, судових справ, співпраця із громадськістю та державними установами), система інформування учасників дорожнього руху, статистичний аналіз та дослідження для постійного вдосконалення системи з підтримування безпеки дорожнього руху на належному рівні, система навчання і популяризації ПДР та кодексу поведінки на дорогах серед широких мас населення (у тому числі, і у дошкільних закладах)⁹⁹.

У ПДР *дорожні умови* визначаються як сукупність факторів, що характеризують (з урахуванням пори року, періоду доби, атмосферних явищ, освітленості дороги) видимість у напрямку руху, стан поверхні проїзної частини (чистота, рівність, шорсткість, зчеплення), а також її ширину, величину похилів на спусках і підйомах, віражів і заокруглень, наявність тротуарів або узбіч, засобів організації дорожнього руху та їх стан¹⁰⁰. Більш вдале визначення, за на-

⁹⁹ Козар Д. Поняття та сутність безпеки дорожнього руху. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 12. С. 178–179.

¹⁰⁰ Див.: Про затвердження Правил дорожнього руху : Постанова КМУ від 10.10.2001 р. № 1306.

шим переконанням, надає ДСТУ 2935:2018 «Безпека дорожнього руху. Терміни та визначення понять»: *дорожні умови* – це сукупність транспортно-експлуатаційних та ергономічних характеристик дороги, її обладнання, технічних засобів регулювання дорожнього руху та інших факторів, які впливають на експлуатаційні властивості, режим та безпеку руху¹⁰¹. У словниках слово «*безпечний*» тлумачиться як такий, «що не має в собі небезпеки або захищає кого -, що-небудь від небезпеки»¹⁰².

Тож право на безпечні умови дорожнього руху полягає у створенні та підтриманні транспортно-експлуатаційних та ергономічних характеристик дороги, її обладнання, технічних засобів регулювання дорожнього руху та інших факторів, які усувають фактори небезпеки та/або створюють додаткові елементи захисту для учасників дорожнього руху. Право учасників дорожнього руху на безпечні умови участі у цьому процесі корелюється з відповідними обов'язками інших суб'єктів організації та забезпечення БДР. Забезпечення таких умов покладено на відповідні органи державної влади та місцевого самоврядування, власників автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, власників ТЗ, що впливає з положень законодавства про дорожній рух. А в разі невиконання чи неналежного виконання зазначеного обов'язку дані суб'єкти несуть відповідальність, включаючи матеріальну, за настання шкідливих чи суспільно-небезпечних наслідків викликаних небезпечними дорожніми умовами.

Відповідно до ст. 9 Закону України «Про дорожній рух» *відшкодування збитків*, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху, полягає у компенсації власниками автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів або уповноважених ними органів у сфері дорожнього руху витрат власникам ТЗ, якщо ДТП сталися з причин незадовільного експлуатаційного утримання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, за рішенням судових органів¹⁰³.

У випадку, якщо порушення правил, норм і стандартів при утриманні автомобільних доріг і вулиць, невжиття заходів щодо

¹⁰¹ ДСТУ 2935:2018 Безпека дорожнього руху. Терміни та визначення понять: Державний стандарт України. URL: http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=78224.

¹⁰² Словник української мови: в 11 т. / АН УРСР. Інститут мовознавства; за ред. І.К. Білодіда. Київ : Наук. думка, 1970–1980. Т. 1.1970. XXVII. С. 139.

¹⁰³ Див.: Закон України «Про дорожній рух», ст. 9.

своєчасної заборони або обмеження руху чи позначення на автомобільних дорогах і вулицях місць провадження робіт спричинили створення аварійної обстановки або пошкодження ТЗ, вантажів, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, відповідальну за це посадову особу буде приєднано до адміністративної відповідальності за ч. 4 ст. 140 КУпАП з накладанням стягнення у встановленому Законом порядку. Відшкодування шкоди, завданої посадовою особою/органом державної влади регламентовано Цивільним кодексом України (далі – ЦК України)¹⁰⁴.

Як впливає з постанови Верховного Суду від 17.02.2021 р. у справі № 468/477/18 при вирішенні спору (позову) про відшкодування шкоди, завданої внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, суд (першої, апеляційної та касаційної інстанції) з'ясовує причинно-наслідковий зв'язок між діями учасників ДТП, станом вулично-дорожньої мережі та наслідками, що настали. При цьому формальні підстави до керування ТЗ у контексті розв'язання цього питання до уваги не беруться. У наведеній постанові Верховного Суду зазначено: *«16.05.2016 р. близько о 04:30 год. Особа_1, рухаючись на автомобілі «Форд Транзит», на автодорозі Н-11 Дніпропетровськ–Миколаїв, 282 км+944 м, передньою частиною автомобіля зайняв у яму на проїзній частині дороги, внаслідок чого автомобіль виїхав на зустрічну смугу та зіткнувся з автомобілем ГАЗ, під керуванням Особа_2. ТЗ отримали механічні пошкодження. Постановою Бахтанського районного суду Миколаївської області від 07.06.2016 р. провадження у справі щодо позивача за ст. 124 КУпАП закрито у зв'язку з відсутністю у його діях складу адміністративного правопорушення. Суд дійшов висновку про відсутність причинно-наслідкового зв'язку між діями Особа_1 та ДТП, оскільки ДТП сталася з причин, незалежних від останнього (неналежне дорожнє покриття). <...> Загальні підстави відповідальності за завдану майнову шкоду наведено у ст. 1166 ЦК України, за змістом якої майнова шкода, завдана неправомірними рішеннями, діями чи бездіяльністю особистим немайновим правам фізичної або юридичної особи, а також шкода, завдана майну фізичної або юридичної особи, відшкодовується в повному обсязі особою, яка її завдала.*

¹⁰⁴ Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV. Дата оновлення: 10.01.2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.

Особа, яка завдала шкоди, звільняється від її відшкодування, якщо вона доведе, що шкоди завдано не з її вини. <...> Отже, у розумінні наведених положень у разі заподіяння власникам транспортних засобів збитків внаслідок ДТП, яка сталася через незадовільне утримання доріг, такі збитки має бути відшкодовано власниками доріг або уповноваженими ними органами. <...> Рішенням Баштанського районного суду Миколаївської області від 09.10.2019 р. позов Особи 1 щодо компенсації завданої шкоди задоволено частково. Стягнуто зі Служби автомобільних доріг у Миколаївській області на користь Особа 1 88339 грн. на відшкодування матеріальної шкоди та 1200 грн. на відшкодування витрат на експертне дослідження автомобіля. У задоволенні інших позовних вимог відмовлено»¹⁰⁵. Аналогічний правовий висновок наведений у постанові Верховного Суду від 16.04.2020 р. у справі № 904/5489/18¹⁰⁶. Окрім цього, адвокат Є.О. Морозов слушно наголошує, що цивільне законодавство в деліктних зобов'язаннях передбачає презумпцію вини завдавача шкоди, згідно з якою особа, яка завдала шкоду, буде вважатися винною, якщо вона не доведе відсутність своєї вини, зокрема у зв'язку з наявністю вини іншої особи або через дію об'єктивних обставин (аналогічна усталена правова позиція наведена, зокрема, у постанові Верховного Суду від 14.02.2018 р. у справі № 686/10520/15, від 08.05.2018 р. у справі № 922/2026/17, від 21.09.2018 р. у справі № 910/19960/15)¹⁰⁷. Таким чином, можна підсумувати, що кожний учасник дорожнього руху, включаючи й осіб, які керують будь-яким ТЗ, має право на безпечні умови дорожнього руху, а у випадку шкоди, отриманої через незадовільні (небезпечні) дорожні умови, – право на відшкодування збитків. При цьому до уваги беруться не формальні підстави для керування ТЗ, а безпосереднє діяння (дії чи бездіяльність) таких осіб та суб'єктів, які зобов'язані забезпечувати безпечні умови дорожнього руху.

2. Право учасників дорожнього руху на вивчення норм і правил дорожнього руху.

¹⁰⁵ Постанова Верховного Суду у складі колегії суддів Першої судової палати Касаційного цивільного суду від 17.02.2022 р. у справі № 468/477/18. *Єдиний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/95344645>.

¹⁰⁶ Постанова Верховного Суду у складі колегії суддів Касаційного господарського суду від 16.04.2020 р. у справі № 904/5489/18. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/88814527>.

¹⁰⁷ Морозов Є. Відшкодування збитків внаслідок незадовільного стану автомобільних доріг. URL: <http://surl.li/fusudq>.

Відповідно до Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схваленої розпорядженням КМУ від 21.10.2020 р. № 1360-р., яка спрямована на зниження ступеня тяжкості наслідків ДТП для учасників дорожнього руху, серед основних заходів її реалізації згадується про безпечну поведінку учасників дорожнього руху, що передбачає: обов'язкове включення до програм післядипломної освіти педагогічних працівників питання безпеки дорожнього руху, проведення соціальних кампаній з метою інформування населення про ризики на дорогах та необхідності дотримання ПДР – рекламні ролики на телебаченні, зовнішня реклама тощо, визначення органу, відповідального за координацію дій з проведення таких кампаній, та забезпечення доступу до такої інформації осіб з інвалідністю, проведення загальнонаціональних та регіональних досліджень щодо ставлення учасників дорожнього руху до ПДР та необхідності дотримання їх, перегляд навчальних програм з вивчення ПДР та правил безпечної поведінки на дорозі в системі дошкільної, загальної середньої освіти та стандартів професійної (професійно-технічної) освіти з професій, спеціалізації, пов'язаних з керуванням транспортними засобами, тракторами, в тому числі саморобними, самохідними сільськогосподарськими, меліоративними і дорожньо-будівельними машинами, з урахуванням потреб осіб з особливими освітніми проблемами, забезпечення проведення в комунальних дошкільних навчальних закладах, закладах освіти, зокрема працівниками НПУ, роз'яснювальної роботи з попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму, вивчення ПДР та безпечної поведінки на дорогах і з урахуванням потреб осіб з особливими освітніми проблемами, утворення дитячих майданчиків для проведення занять з питань безпеки дорожнього руху, розроблення та видання навчально-методичних і наочних посібників, навчальних фільмів з питань безпеки дорожнього руху з урахуванням потреб осіб з особливими освітніми проблемами, популяризацію необхідності створення умов для забезпечення доступності об'єктів транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення¹⁰⁸. У Державній програмі підвищення рівня безпеки дорожнього руху

¹⁰⁸ Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>.

в Україні на період до 2023 року, затвердженій Постановою КМУ від 21.12.2020 р. № 1287, також наголошується на необхідності та шляхах підвищення рівня обізнаності населення щодо безпеки дорожнього руху та знання ПДР¹⁰⁹. У контексті наведеного слід підкреслити, що ст. 20 Закону України «Про дорожній рух» створює правові передумови для навчання різних груп населення ПДР, що охоплює усі категорії осіб, які керують ТЗ (наведені нами у попередньому підрозділі).

3. *Право на своєчасне забезпечення екстреною медичною допомогою.* Відповідно до Закону України «Про екстрену медичну допомогу» *екстрена медична допомога* – медична допомога, яка полягає у здійсненні працівниками системи екстреної медичної допомоги невідкладних організаційних, діагностичних та лікувальних заходів, спрямованих на врятування і збереження життя людини у невідкладному стані та мінімізацію наслідків впливу такого стану на її здоров'я. Мусимо багатократно наголосити: «на території України кожен громадянин України та будь-яка інша особа мають право на безоплатну, доступну, своєчасну та якісну екстрену медичну допомогу!» Будь-яка особа має право: здійснити виклик екстреної медичної допомоги, звернутися за отриманням екстреної медичної допомоги до найближчого відділення екстреної (невідкладної) медичної допомоги чи іншого закладу охорони здоров'я, який може забезпечити надання такої допомоги, повідомити лікуючого лікаря або працівників найближчого закладу охорони здоров'я незалежно від форми власності та підпорядкування про свій невідкладний стан або про невідкладний стан іншої людини. Медичні працівники відділення екстреної (невідкладної) медичної допомоги зобов'язані надати екстрену медичну допомогу пацієнту, який її потребує, з моменту прибуття такого пацієнта до цього відділення незалежно від того, чи супроводжує його бригада екстреної (швидкої) медичної допомоги або інші особи. Відмова у прийнятті пацієнта, який потребує екстреної медичної допомоги, або несвоєчасне надання екстреної медичної допомоги пацієнту, який її потребує, не допускається і тягне за собою для осіб, які її допустили чи здійснили без поважних причин, відповідальність, визначену законом.

¹⁰⁹ Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 21.12.2020 р. № 1287. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text>.

Надання екстреної медичної допомоги людині у невідкладному стані на місці події, під час перевезення та у закладі охорони здоров'я здійснюється відповідно до медичних показань на основі клінічних протоколів і стандартів екстреної медичної допомоги, які затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері охорони здоров'я. Відповідно до вимог Закону України «Про екстрену медичну допомогу» у разі виявлення людини у невідкладному стані, яка не може особисто звернутися за наданням екстреної медичної допомоги, та за відсутності медичних працівників на місці події громадянин України або будь-яка інша особа, які виявили таку людину, зобов'язані: негайно здійснити виклик екстреної медичної допомоги або повідомити про виявлену людину у невідкладному стані та про місце події працівників найближчого закладу охорони здоров'я чи будь-яку особу, яка зобов'язана надавати домедичну допомогу та знаходиться поблизу місця події; за можливості надати виявленій людині у невідкладному стані необхідну допомогу, у тому числі шляхом перевезення такої людини до найближчого відділення екстреної (невідкладної) медичної допомоги чи іншого закладу охорони здоров'я, в якому може бути забезпечено надання необхідної медичної допомоги¹¹⁰.

Кожна особа, яка виявила постраждалу в ДТП людину в безпорадному стані, має право звернутися до підприємств, установ та організацій з проханням надати ТЗ для перевезення такої людини до найближчого до місця події відділення екстреної (невідкладної) медичної допомоги чи іншого закладу охорони здоров'я, в якому може бути забезпечено надання необхідної медичної допомоги. Підприємства, установи, організації незалежно від форми власності та підпорядкування, фізичні особи – підприємці, а також водії зобов'язані забезпечити безоплатне перевезення наявним у їх розпорядженні транспортом учасника дорожнього руху, який перебуває невідкладної медичної допомоги, до найближчого до місця події відділення екстреної (невідкладної) медичної допомоги чи іншого закладу охорони здоров'я. Крім того, необхідно також звернути увагу на осіб, які зобов'язані надавати домедичну допомогу людині у невідкладному стані, ними є: рятувальники аварійно-ря-

¹¹⁰ Про екстрену медичну допомогу : Закон України від 05.07.2021 р. № 5081-VI. Дата оновлення: 01.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5081-17#Text>.

тувальних служб, працівники державної пожежної охорони, поліцейські, фармацевтичні працівники, провідники пасажирських вагонів, бортпровідники та інші особи, які не мають медичної освіти, але за своїми службовими обов'язками повинні володіти практичними навичками надання домедичної допомоги¹¹¹. Тож будь-яку особу, яка керує ТЗ, закон наділяє правом у разі необхідності на своєчасне забезпечення екстреною медичною допомогою.

4. Право на *отримання* від гідрометеорологічних, дорожніх, комунальних та інших організацій, а також відповідних правоохоронних органів *інформації про умови дорожнього руху*.

Відповідно до Закону України «Про гідрометеорологічну діяльність» діяльність національної гідрометеорологічної служби, інших юридичних осіб, незалежно від форм власності та фізичних осіб, спрямована на здійснення спостережень за гідрометеорологічними умовами, геофізичними процесами в атмосфері, аналізу й узагальнення отриманих даних, активних впливів на гідрометеорологічні процеси, забезпечення гідрометеорологічною інформацією, прогнозами і попередженнями про небезпечні та стихійні гідрометеорологічні явища органів державної влади, органів місцевого самоврядування, населення, а також гідрометеорологічне обслуговування зацікавлених юридичних та фізичних осіб¹¹². Своєю чергою ст. 26 Закону України «Про дорожній рух» зобов'язує власників доріг, вулиць та залізничних переїздів або уповноважені ними органи при обмеженні або забороні дорожнього руху, у разі виконання робіт на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах, інформувати учасників дорожнього руху та здійснювати заходи щодо забезпечення їх безпеки¹¹³. НПУ відповідно до ст. 9 Закону України «Про Національну поліцію» забезпечує постійне інформування органів державної влади та органів місцевого самоврядування, а також громадськості про свою діяльність у сфері охорони та захисту прав і свобод людини, протидії злочинності, забезпечення публічної безпеки і порядку¹¹⁴. На додаток, ст. 52–3

¹¹¹ Про екстрену медичну допомогу : Закон України від 05.07.2021 р. № 5081-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5081-17#Text>.

¹¹² Про гідрометеорологічну діяльність: Закон України від 18.02.1999 р. № 443-XIV. Дата оновлення: 30.10.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/443-14#Text>.

¹¹³ Див.: Закон України «Про дорожній рух», ст. 26.

¹¹⁴ Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. Дата оновлення: 16.08.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text>.

Закону України «Про дорожній рух» визначає серед повноважень поліції у сфері забезпечення БДР інформування учасників дорожнього руху про фіксацію фактів правопорушень на транспорті в автоматичному режимі¹¹⁵.

Частина 4 ст. 14 Закону України «Про дорожній рух» згадує про право учасників дорожнього руху оскаржувати дії працівника відповідних підрозділів НПУ, військової інспекції БДР Військової служби правопорядку у ЗСУ (далі – ВСП) у разі порушення з його боку чинного законодавства. Відповідно до ст. 55 Конституції України кожному гарантується право на оскарження в суді рішень, дій чи бездіяльності органів державної влади, органів місцевого самоврядування, посадових і службових осіб¹¹⁶. Питання практичної реалізації громадянами України зазначеного конституційного права регулюється Законом України «Про звернення громадян», який визначає, що скарга – це звернення з вимогою про поновлення прав і захисту законних інтересів громадян, порушених діями (бездіяльністю), рішеннями державних органів, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ, організацій, об'єднань громадян, посадових осіб¹¹⁷. Скарга на дії чи рішення органу державної влади, органу місцевого самоврядування, підприємства, установи, організації, об'єднання громадян, ЗМІ, посадової особи подається у порядку підлеглості вищому органу або посадовій особі, що не позбавляє громадянина права звернутися до суду відповідно до чинного законодавства, а в разі відсутності такого органу або незгоди громадянина з прийнятим за скаргою рішенням – безпосередньо до суду. Оскарження рішень, дій чи бездіяльності суб'єктів владних повноважень та вирішення адміністративним судом спорів у сфері публічно-правових відносин з метою ефективного захисту прав, свобод та інтересів фізичних осіб, прав та інтересів юридичних осіб від порушень з боку суб'єктів владних повноважень здійснюється в межах адміністративного судочинства відповідно до норм Кодексу адміністративного судочинства України (далі – КАСУ). Відповідно до ст. 5 КАСУ, кожна особа має право звернутися до адміністративного суду, якщо вважає, що рішенням,

¹¹⁵ Див.: Закон України «Про дорожній рух», ст. 14.

¹¹⁶ Конституція України : Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. Дата оновлення: 01.01.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>.

¹¹⁷ Про звернення громадян: Закон України від 02.10.1996 р. № 393/96-ВР. Дата оновлення: 31.12.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/393/96-%D0%B2%D1%80#Text>.

дією чи бездіяльністю суб'єкта владних повноважень порушені її права, свободи або законні інтереси, і просити про їх захист. Ніхто не може бути позбавлений права на участь у розгляді своєї справи відповідно до норм КАСУ¹¹⁸.

Як зазначалося раніше, крім прав законодавець наділяє учасників дорожнього руху ще й обов'язками (певними зобов'язаннями), які покликані створити необхідні умови безпечної участі для них самих та інших учасників цього процесу, а також реалізації суб'єктами забезпечення БДР своїх завдань у цій сфері правовідносин. Обов'язки учасників дорожнього руху містить Закон України «Про дорожній рух», а також інші нормативно-правові акти національного законодавства. Зокрема, наказом Міністерства соціальної політики України від 29.08.2018 р. № 1240 «Про затвердження Правил охорони праці у сільськогосподарському виробництві» закріплюються обов'язки погоничів тварин та осіб, які керують гужовим транспортом¹¹⁹.

1. Обов'язок учасників дорожнього руху *знати і неухильно дотримувати вимог цього Закону, Правил дорожнього руху та інших нормативно-правових актів з питань безпеки дорожнього руху*. Цей обов'язок тісно пов'язаний з правом зазначеної категорії осіб вивчати норми і ПДР. Згідно з п. 1.3 ПДР України «учасники дорожнього руху зобов'язані знати й неухильно виконувати вимоги цих Правил, а також бути взаємно ввічливими»¹²⁰.

2. Обов'язок *створювати безпечні умови для дорожнього руху, не завдавати своїми діями або бездіяльністю шкоди підприємствам, установам, організаціям і громадянам*. Кожний учасник дорожнього руху має право розраховувати на те, що й інші учасники виконують ці Правила. Дії або бездіяльність учасників дорожнього руху та інших осіб не повинні створювати небезпеку чи перешкоду для руху, загрожувати життю або здоров'ю громадян, завдавати матеріальних збитків. Особа, яка створила такі умови, зобов'язана негайно вжити заходів до забезпечення безпеки дорожнього руху на цій ділянці дороги та вжити всіх можливих заходів до усунення

¹¹⁸ Кодекс адміністративного судочинства України: Закон України від 06.07.2005 р. № 2747-IV. Дата оновлення: 01.01.2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2747-15#n9560>.

¹¹⁹ Інструкція про затвердження Правил охорони праці у сільськогосподарському виробництві: затв. наказом Міністерства соціальної політики України від 29.08.2018 р. № 1240. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1090-18#Text>.

¹²⁰ Див.: Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306.

перешкод, а якщо це неможливо, попередити про них інших учасників дорожнього руху, повідомити уповноважений підрозділ Національної поліції, власника дороги або уповноважений ним орган¹²¹. Як зазначено в коментарі до п. 1.4 ПДР України, це має стати гарантією передбачуваності розвитку ситуації на дорозі. Будь-яке відхилення від вимог та положень цих Правил може призвести до порушення встановленого порядку руху дорогами країни і створення аварійної ситуації та/чи ДТП¹²².

3. *Обов'язок виконувати розпорядження органів державного нагляду та контролю щодо дотримання законодавства про дорожній рух.* Контроль у сфері дорожнього руху спрямований на забезпечення дотримання міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади та об'єднаннями, а також громадянами вимог законодавства України про дорожній рух. Такий контроль здійснюється місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, Національною поліцією, іншими спеціально уповноваженими на те державними органами (державний контроль), а також міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади (відомчий контроль). Так, згідно зі ст. 52–3 Закону України «Про дорожній рух» НПУ здійснює контроль за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, виконанням установлених КМУ правил паркування ТЗ у частині забезпечення БДР на майданчиках для паркування, а у випадках та порядку, визначених законом, тимчасово затримує і доставляє транспортний засіб, у тому числі з використанням спеціальних транспортних засобів (коли розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху), на спеціальні майданчики чи стоянки для тимчасового зберігання, відповідно до закону тимчасово вилучає посвідчення водія¹²³.

4. *Обов'язок не створювати перешкод для проїзду спеціалізованого санітарного транспорту бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги, який рухається з включеними проблісковим маячком та спеціальним звуковим сигналом.* ПДР України (п. 3.2) містять вимогу, що у разі наближення ТЗ з увімкненим синім про-

¹²¹ Див.: Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306.

¹²² ПДР 2022 України з ілюстраціями та коментарями. URL: <http://surl.li/dcyrsh>.

¹²³ Див.: Закон України «Про дорожній рух».

блиским маячком та (або) спеціальним звуковим сигналом водії інших ТЗ, які можуть створювати йому перешкоду для руху, зобов'язані дати йому дорогу і забезпечити безперешкодний проїзд зазначеного транспортного засобу (і супроводжуваних ним ТЗ). Перешкода для руху – це нерухомий об'єкт у межах смуги руху спеціалізованого санітарного транспорту або об'єкт, що рухається попутно в межах цієї смуги (за винятком ТЗ, що рухається назустріч загальному потоку ТЗ) і змушує водія маневрувати або зменшувати швидкість аж до зупинки ТЗ¹²⁴. Закон України «Про екстрену медичну допомогу» спеціалізований санітарний транспорт визначає як оснащений спеціальними світловими і звуковими сигнальними пристроями транспортний засіб, призначений для перевезення людини у невідкладному стані та обладнаний для надання екстреної медичної допомоги або призначений для перевезення анатомічних матеріалів людини, які застосовуються для трансплантації¹²⁵.

5. *Обов'язок надавати необхідну домедичну допомогу* та вживати всіх можливих заходів для забезпечення надання екстреної медичної допомоги, у тому числі потерпілим внаслідок ДТП. На цьому обов'язку необхідно зупинитися окремо. Справа в тому, що розглядаючи права і обов'язки учасників дорожнього руху до цього випадку, ми підкреслювали, що вони (зазначені права і обов'язки) однаково стосувалися усіх осіб, які керують ТЗ (незалежно від наявності правових підстав для такого керування, включаючи тих осіб, які керували, не маючи на те відповідного права). Деталізація втілення цього ж обов'язку в конкретних діях у Законі України «Про дорожній рух» та ПДР України робиться саме з акцентом на водіїв, тобто осіб, які мають законні підстави для керування ТЗ. Так, відповідно до ст. 48, саме водії ТЗ зобов'язані володіти практичними навичками з надання домедичної і медичної допомоги потерпілим внаслідок ДТП, періодично проходити відповідну підготовку за програмами, що затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я. Водії зобов'язані стежити за наявністю на ТЗ спеціальних медичних аптечок, їх укомплектуванням¹²⁶.

¹²⁴ Див.: Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306.

¹²⁵ Про екстрену медичну допомогу : Закон України від 05.07.2012 р. № 5081-VI. Дата оновлення: 07.01.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5081-17#Text>.

¹²⁶ Див.: Закон України «Про дорожній рух», ст. 48.

Пункт 2.10 ПДР України зобов'язує знову ж таки водія у разі причетності до ДТП: вжити можливих заходів для надання домедичної допомоги потерпілим, викликати бригаду екстреної (швидкої) медичної допомоги, а в разі відсутності можливості вжити зазначених заходів звернутися по допомогу до присутніх і відправити потерпілих до закладу охорони здоров'я; у разі неможливості виконати перелічені вище дії, відвезти потерпілого до найближчого лікувального закладу своїм ТЗ, попередньо зафіксувавши розташування слідів пригоди, а також положення транспортного засобу після його зупинки; у лікувальному закладі повідомити своє прізвище та номерний знак транспортного засобу (з пред'явленням посвідчення водія або іншого документа, який посвідчує особу, реєстраційного документа на транспортний засіб) і повернутися на місце пригоди. Ці обов'язки стосуються також велосипедистів, оскільки за п. 6.7 ПДР України ця категорія учасників дорожнього руху повинна виконувати вимоги ПДР, що стосуються водіїв або пішоходів і не суперечать вимогам цього розділу. Навіть пішохода, у разі причетності останнього до ДТП, ПДР України зобов'язують надати можливу допомогу потерпілим, записати прізвища та адреси очевидців, повідомити орган чи уповноважений підрозділ НПУ про пригоду, необхідні дані про себе і перебувати на місці до прибуття поліцейських¹²⁷. Водночас такі категорії осіб, як керманічі приватного легкого електротранспорту, а також ті, які керують ТЗ, не маючи на те законних підстав де-юре залишаються поза увагою правового регулювання. Звісно, що доречно пригадати про вимогу, закріплену у ст. 10 Закону України «Основи законодавства України про охорону здоров'я», згідно з якою громадяни України зобов'язані вживати передбачених Законом України «Про екстрену медичну допомогу» заходів для забезпечення надання екстреної медичної допомоги іншим особам, які знаходяться у невідкладному стані¹²⁸.

За порушення наведених обов'язків учасники в окремих випадках можуть бути притягнутими до різних видів юридичної відповідальності.

¹²⁷ Див.: Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306.

¹²⁸ Основи законодавства України про охорону здоров'я : Закон України від 19.11.1992 р. № 2801-XII. Дата оновлення: 27.10.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2801-12#n101>.

Визначивши основні права та обов'язки учасників дорожнього руху, слід більш детально зупинитися на основних правах та обов'язках водія ТЗ. Основні права та обов'язки водія ТЗ закріплено у ст. 16 Закону України «Про дорожній рух».

Водій має право:

- керувати ТЗ і перевозити пасажирів або вантажі на дорогах, вулицях та в інших місцях, де рух транспорту не заборонено у встановленому порядку;
- довіряти у встановленому порядку право користування і розпорядження приватним ТЗ іншій особі, яка має відповідне право на керування;
- знати причину зупинки ТЗ посадовою особою державного органу, яка здійснює нагляд за дорожнім рухом, а також прізвище і посаду цієї особи;
- відступати від вимог цього розділу Закону в умовах дії непереборної сили або коли іншими засобами неможливо запобігти власній загибелі чи каліцтву громадян;
- на відшкодування витрат у разі надання ТЗ поліцейським та працівникам охорони здоров'я у випадках, передбачених цим Законом;
- на відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху;
- одержувати необхідну допомогу від посадових осіб, організацій, що беруть участь у забезпеченні БДР.

Водій зобов'язаний:

- мати при собі посвідчення водія, реєстраційний документ на транспортний засіб (у разі найму (оренди)/лізингу ТЗ замість реєстраційного документа на транспортний засіб водій може мати при собі та пред'являти його копію, вірність якої засвідчено нотаріально, разом з оригіналом або копією договору про найм (оренду)/лізинг ТЗ, вірність якої засвідчено нотаріально), а у випадках, передбачених законодавством, – поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ (страховий сертифікат «Зелена картка»), пред'явити у спосіб, який дає можливість поліцейському прочитати та зафіксувати дані, що містяться в посвідченні водія, реєстраційному документі

- на транспортний засіб, або пред'явити електронне посвідчення водія та електронне свідоцтво про реєстрацію ТЗ, чинний внутрішній електронний договір зазначеного виду обов'язкового страхування у візуальній формі страхового поліса (на електронному або паперовому носії, або відображення інформації про його наявність в електронному свідоцтві про реєстрацію ТЗ), а також інші документи, передбачені законодавством;
- виконувати передбачені законом вимоги поліцейського, а водії військових ТЗ – поліцейського або посадових осіб військової інспекції безпеки дорожнього руху ВСП у ЗСУ, що даються в межах їх компетенції, передбаченої чинним законодавством, ПДР та іншими нормативними актами. У випадку подання сигналу про зупинку водій зобов'язаний:
 - а) зупинити ТЗ з дотриманням вимог ПДР;
 - б) тримати руки в полі зору поліцейського або посадових осіб військової інспекції безпеки дорожнього руху ВСП у ЗСУ і не виходити з ТЗ без дозволу;
 - на вимогу поліцейського, а водії військових ТЗ – поліцейського або посадових осіб військової інспекції безпеки дорожнього руху ВСП у ЗСУ пред'явити у спосіб, який дає можливість поліцейському прочитати та зафіксувати дані, що містяться в посвідченні водія відповідної категорії, реєстраційний документ на транспортний засіб, а у випадках, передбачених законодавством, – поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ (страховий сертифікат «Зелена картка») або пред'явити електронне посвідчення водія та електронне свідоцтво про реєстрацію ТЗ, чинний внутрішній електронний договір зазначеного виду обов'язкового страхування у візуальній формі страхового поліса (на паперовому чи електронному носії або відображення інформації про його наявність в електронному свідоцтві про реєстрацію ТЗ), інші документи, що визначені законодавством;
 - вживати всіх можливих заходів до забезпечення безпечних умов для пересування найбільш уразливих учасників дорожнього руху – дітей, осіб з інвалідністю, велосипедистів і людей похилого віку;

- не допускати випадків керування ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також не передавати керування ТЗ особі, яка перебуває в такому стані або під впливом таких препаратів;
- не допускати випадків керування ТЗ, щодо якого порушено обмеження, встановлені Митним кодексом України, а саме: порушено строки його тимчасового ввезення та/або переміщення в митному режимі транзиту; транспортний засіб використовується для цілей підприємницької діяльності та/або отримання доходів в Україні; транспортний засіб передано у володіння, користування або розпорядження особі, яка не ввозила його на митну територію України або не поміщувала в митний режим транзиту;
- перевірити перед вирушенням у дорогу технічний стан ТЗ та стежити за ним у дорозі;
- своєчасно подавати ТЗ, що підлягає обов'язковому технічному контролю, на такий контроль;
- під час руху на автомобілі, обладнаному ремнями безпеки, бути пристебнутим, а на мотоциклі – в застібнутому мотошоломі;
- надавати переважне право для проїзду ТЗ із включеними синіми або червоними проблісковими маячками та спеціальними звуковими сигналами;
- надавати переважне право руху пішоходу, який знаходиться на пішохідній доріжці (зебрі). У цьому разі водій зобов'язаний надати можливість пішоходу безпечно перейти дорогу, вулицю;
- вживати заходів щодо збереження чистоти автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та смуги відчуження, у тому числі з боку пасажирів;
- оплачувати вартість послуг з користування майданчиком для платного паркування ТЗ.

Надавати ТЗ:

а) поліцейським та працівникам охорони здоров'я для доставки у найближчий медичний заклад осіб, які потребують невідкладної медичної допомоги, а водії військових ТЗ також і посадовим особам Військової служби правопорядку у ЗСУ;

б) поліцейським, а водії військових ТЗ також і посадовим особам ВСП у ЗСУ для виконання непередбачених і невідкладних

службових обов'язків по затриманню правопорушників. При цьому водій має право на відшкодування збитків згідно з чинним законодавством¹²⁹.

Подібним чином ці права та обов'язки водія дублюються у ПДР України, а також можуть здобувати специфічної деталізації в інших нормативно-правових актах. Як бачимо, наведений перелік є ширшим за права та обов'язки учасника дорожнього руху. Водночас як вони співвідносяться з іншими категоріями осіб, які можуть керувати ТЗ?

Особи, які не мають права керувати ТЗ (не отримували чи позбавлені такого), звісно не повинні керувати ТЗ і перевозити пасажирів або вантажі на дорогах, вулицях та в інших місцях, де рух транспорту не заборонено у встановленому порядку. Однак ми переконані, якщо таке по факту відбувається, цей керманіч (у словниках: «той, хто править кермом») порушує ПДР України, через що в нього виникає обов'язок понести адміністративну відповідальність за однією з частин ст. 126 КУпАП, проте така особа не позбавляється інших прав водія, як-то довіряти у встановленому порядку право користування і розпорядження приватним ТЗ іншій особі, яка має відповідне право на керування; знати причину зупинки ТЗ посадовою особою державного органу, яка здійснює нагляд за дорожнім рухом; на відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху і т. ін. До речі, такі особи можуть відступати від вимог III розділу (Права та обов'язки учасників дорожнього руху) Закону України «Про дорожній рух» в умовах дії непереборної сили або коли іншими засобами неможливо запобігти власній загибелі чи каліцтву громадян. Наприклад, в умовах війни та наявності реальної загрози власному життю та здоров'ю чи/та інших людей внаслідок бойових дій, обстрілів, будь-яка особа, яка не має права керування, але має достатньо навичок для безпечного керування, може скористатися автівкою за умови, якщо інших осіб з правом керування ТЗ поруч немає. У стані крайньої необхідності з правової позиції такі дії не будуть вважатися протиправними.

Щодо обов'язків водія – формально вони не стосуються особи, яка керує ТЗ, не маючи на це відповідного права. Тож у багатьох випадках через це вони не можуть бути і суб'єктами юридичної відповідальності за невиконання чи неналежне виконання того чи іншо-

¹²⁹ Див.: Закон України «Про дорожній рух».

го обов'язку. Хоча важко не погодитися з тим, що будь-яка особа, яка керує ТЗ має виконувати зобов'язання водія. Хіба що особа, яка керує ТЗ без права керування не зможе мати при собі та пред'явити поліції легітимного посвідчення водія.

Розглянемо наступний приклад: з постанови судді Лубенського міськрайонного суду Полтавської області від 21.11.2022 р. у справі № 539/3162/22 випливає, що на розгляд місцевого суду надійшов матеріал у справі про адміністративне правопорушення, передбачене ч. 1 ст. 130 КУпАП. Відповідно до протоколу про адміністративне правопорушення від 03.11.2022 р. «водій» Особа_1 керував автомобілем ВАЗ-2101 з ознаками алкогольного сп'яніння: запах алкоголю з порожнини рота, порушення координації рухів, порушення мови. Від проходження огляду на стан алкогольного сп'яніння у встановленому законом порядку водій відмовився, відмова зафіксована за допомогою технічного засобу відеозапису body-камери № 65 згідно з ч. 2 ст. 266 КУпАП, чим порушив вимоги пункту 2.5 ПДР. До протоколу додано: направлення на огляд водія на стан алкогольного сп'яніння, відео з реєстратора поліцейського автомобіля, body-камер поліцейських, а також постанова про накладання адміністративного стягнення за адміністративні правопорушення за ч. ч. 1 та 2 ст. 126, ч. 1 ст. 121, ч. 1 ст. 121–3, ст. 121–1¹³⁰. По-перше, у наведеному рішенні суду та матеріалах справи правопорушник розглядається у якості «водія», йому ставлять за провину порушення обов'язків саме цієї категорії учасника дорожнього руху (розділ II ПДР України). Якщо казати про учасників дорожнього руху взагалі, то вони повинні знати і неухильно дотримувати вимог Закону України «Про дорожній рух», ПДР та інших нормативно-правових актів з питань безпеки дорожнього руху. Якщо ж деталізувати, саме яку роль виконує той чи інший учасник дорожнього руху, то залежно від цього, наприклад, «водій» механічного ТЗ повинен мати при собі: посвідчення водія на право керування ТЗ відповідної категорії, реєстраційний документ на ТЗ; перед виїздом перевірити і забезпечити технічно справний стан і комплектність ТЗ, правильність розміщення та кріплення вантажу; на вимогу поліцейського пройти в установленому порядку медичний огляд з метою встановлення стану

¹³⁰ Постанова судді Лубенського міськрайонного суду Полтавської області від 21.11.2022 р. у справі № 539/3162/22. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/107429946>.

алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Водієві забороняється: керувати ТЗ, не зареєстрованим в уповноваженому органі МВС, а також без номерного знака або з номерним знаком, що не належить цьому засобу, не відповідає вимогам стандартів тощо. Водночас з наданих суду матеріалів справи можна углядіти, що Особа_1, крім керування ТЗ з ознаками алкогольного сп'яніння, ще був притягнутий до адміністративної відповідальності (про що свідчить постанова у справі про адміністративне правопорушення, винесена поліцейським) за керування ТЗ, який мав технічні несправності (ч. 1 ст. 121 КУпАП), ідентифікаційні номери складових частин якого не відповідали записам у реєстраційних документах (ст. 121–1 КУпАП), з номерним знаком, що не належить цьому засобу (ч. 1 ст. 121–3 КУпАП), без реєстраційних документів на ТЗ і полісу обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ (ч. 1 ст. 126 КУпАП), і головне – не маючи права керування таким ТЗ (відповідної категорії) (ч. 2 ст. 126 КУпАП). Саме остання обставина, з наведених правопорушень, унеможлиблює (відповідно до визначення терміна «водій» у п. 1.10 ПДР України) розглядати Особу_1 у якості водія, а відтак – формально вимагати від нього виконання обов'язків цієї категорії учасників дорожнього руху.

Як приклад, Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ» у п.п. 21.3 та 21.4 ст. 21 більш розсудливо говорить про те, що: «При використанні ТЗ в дорожньому русі особа, яка керує ним, зобов'язана мати при собі страховий поліс (сертифікат)». «У разі експлуатації ТЗ на території України без наявності чинного поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності особа несе відповідальність, встановлену законом»¹³¹. Тож з наведеного випливає, що законодавець послідовно зобов'язує всіх осіб, які керують ТЗ, у передбачених законом випадках (незалежно від наявності права керування ТЗ (посвідчення водія)) мати відповідний поліс цивільно-правової відповідальності, а у разі порушення даного припису – бути притягнутим до адміністративної відповідальності. Водночас

¹³¹ Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 01.07.2004 р. № 1961-IV. Дата оновлення: 17.08.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15#n157>.

у тому ж самому Законі у ст. 33, коли мова йде про дії осіб у разі настання ДТП, яка може бути підставою для здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати), законодавець обмежується згадуванням лише про водіїв: «У разі настання ДТП, яка може бути підставою для здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати), водій ТЗ, причетний до такої пригоди, зобов'язаний: дотримуватися передбачених ПДР обов'язків водія, причетного до ДТП; вжити заходів з метою запобігання чи зменшення подальшої шкоди; поінформувати інших осіб, причетних до цієї пригоди, про себе, своє місце проживання, назву та місцезнаходження страховика та надати відомості про відповідні страхові поліси...»¹³².

Статус осіб (їх права та обов'язки), які керують приватним легким електротранспортом, до сьогодні не має належного правового урегулювання. Однак ці особи також повинні володіти всіма правами, властивими для водіїв ТЗ (як це згадується у ПДР України стосовно велосипедистів), а також виконувати зобов'язання, залежно від виду електротранспорту.

Таким чином, з наведеного можна зробити висновок, що розумним та, умовно кажучи, «ергономічним» кроком на шляху усунення наявних непорозумінь у правовідносинах за участю особи, яка керує механічним ТЗ, було б внесення змін до визначення терміна «водій» у ПДР України (за прикладом міжнародного законодавства – «будь-яка особа, яка керує ТЗ, автомобілем і т.ін.»), про що ми згадували в одній з наших спільних публікацій¹³³. Але і цей шлях не усуває цілковито проблем з правовою визначеністю статусу тих осіб, які керують приватним легким електротранспортом. Тож наступним додатковим заходом стане внесення доповнень до ст. 16 (Основні права та обов'язки водія транспортного засобу) Закону України «Про дорожній рух» в частині того, що: «зазначені у цій статті права та обов'язки водія стосуються усіх осіб, які керують ТЗ, незалежно від правових підстав та фактичних обставин такого керування»¹³⁴.

¹³² Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 01.07.2004 р. № 1961-IV. Дата оновлення: 17.08.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15#n157>.

¹³³ Див.: Веселов М.Ю., Нестеренко О.М., Маслянюк С.В., 2022. С. 51.

¹³⁴ Маслянюк С.В. Права та обов'язки особи, яка керує транспортним засобом: проблеми та дискусії щодо правового визначення. *Реалізація та розвиток публічної політики у сфері безпеки дорожнього руху під час війни та у повоєнний період*: матеріали Міжнар. наук.– пр. акт. конф. (м. Кривий Ріг, 18 листоп. 2022 року). Кривий Ріг, 2022. С. 114–115.

Висновки до розділу 1

Дослідивши теоретично-правові засади керування ТЗ, були отримані такі результати:

1. Встановлено, що підстави керування ТЗ слід поділити на правові та фактичні. Правові підстави керування ТЗ – це закріплені в певному нормативно-правовому акті обставини, вимоги, виконання чи дотримання яких є умовою для допуску особи до керування ТЗ тієї чи іншої категорії. Фактичні підстави – це свідоме приведення конкретного ТЗ, до якого людина має доступ, у рух і зворушення з місця, а під час руху – для зміни напрямку руху та/чи швидкості цього ТЗ. У свою чергу фактичні підстави можуть бути законними чи незаконними, і це залежатиме від дотримання правових підстав.

2. Законними підставами для керування особою ТЗ в Україні, як було з'ясовано, є: а) досягнення визначеного віку; б) отримання у встановленому порядку права керування відповідної категорії ТЗ; в) відсутність медичних протипоказань. Усі підстави є необхідними для керування та взаємозалежними. У свою чергу особа, яка керує ТЗ, не маючи відповідного права (незаконно), створює правову колізію: з одного боку, вона автоматично перебуває поза законом і у зв'язку з цим у неї виникає обов'язок понести адміністративну відповідальність (але це не позбавляє автоматично таку особу фактичної можливості керувати ТЗ), а відтак, з іншого боку, вона залишається учасником тих правовідносин, які при цьому утворюються, як і будь-який водій.

3. Надано визначення поняття особа, яка керує транспортним засобом – це учасник дорожнього руху, який для власного пересування, перевезення людей (пасажирів) чи вантажу використовує ТЗ, керуючи ним.

4. Розроблено систематизацію та подальшу класифікацію осіб, які керують ТЗ.

5. Обґрунтовується, що логічним та «ергономічним» кроком для усунення юридично-семантичних розбіжностей у правовому статусі будь-якої особи, яка керує механічним ТЗ, є внесення змін до визначення терміна «водій» у ПДР України (за прикладом міжнародного законодавства – «будь-яка особа, яка керує ТЗ, автомобілем і т. ін.»).

6. Наголошується, що включення до Закону України «Про автомобільний транспорт» терміна «легкий персональний електричний транспортний засіб» не усуває цілковито проблем з правовою визначеністю статусу тих осіб, які керують цим видом ТЗ. Для розв'язання цієї проблеми необхідно:

- внести доповнення до ст. 16 (Основні права та обов'язки водія транспортного засобу) Закону України «Про дорожній рух» у частині того, що: «зазначені у цій статті права та обов'язки водія стосуються усіх осіб, які керують ТЗ, незалежно від правових підстав та фактичних обставин такого керування»;
- включення до Закону України «Про дорожній рух» окремої норми, яка б закріплювала основні права і обов'язки осіб, які керують легким персональним та низькошвидкісним легким електричним транспортом, як окремої категорії учасників дорожнього руху.

РОЗДІЛ 2.

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ СТАТУС ОСОБИ, ЯКА КЕРУЄ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ: СУТНІСНО-ПОНЯТІЙНА ХАРАКТЕРИСТИКА

§ 2.1. Адміністративно-правовий статус та загальна характеристика адміністративної правосуб'єктності особи, яка керує транспортним засобом

Розвиток сучасної моделі адміністративно-правового регулювання в Українській державі характеризується тенденцією до впровадження міжнародних стандартів та оновлених підходів до публічного адміністрування. Безперечно, вказані зміни дали змогу переосмислити визначення місця й ролі людини у правовідносинах, що виникають, змінюються та припиняються у сфері публічного адміністрування. Як слушно каже Т.І. Білоус-Осінь: «Питання правової природи суб'єктів адміністративних правовідносин є одним із найбільш важливих, оскільки від вибору того чи іншого тлумачення цієї дефініції, залежить наступна характеристика похідних від неї понять»¹³⁵. Не є винятком і визначення місця особи, яка керує ТЗ у адміністративних правовідносинах, виокремлення ознак її правового статусу, що цим опосередковані. Проблематика визначення особи, яка керує ТЗ як суб'єкта адміністративних пра-

¹³⁵ Білоус-Осінь Т. І. Структура адміністративно-правового статусу громадянин. *Наука та суспільне життя України в епоху глобальних викликів людства у цифрову еру (з нагоди 30-річчя проголошення незалежності України та 25-річчя прийняття Конституції України)* : у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.– практ. конф. (м. Одеса, 21 трав. 2021 р.). Одеса : ВД Гельветика, 2021. Т. 2. С. 25.

вовідносин відображає зміст людиноцентристської концепції адміністративного права, водночас вона була й залишається дотепер надзвичайно актуальною, особливо з огляду на докорінні зміни, які відбуваються у всіх сферах суспільного життя¹³⁶.

Суттєвий науковий внесок у розроблення концептуальних засад правового статусу учасників правовідносин зроблено такими вченими, як: В.Б. Авер'яновим, С.Д. Гусарєвим, О.В. Зайчуком, С.В. Ківаловим, В.В. Лазарєвим, Н.М. Оніщенком, О.Ф. Скакун, А.В. Панчишиним, О.М. Бандуркою, Г.С. Тимчик та іншими відомими науковцями. Водночас значна кількість питань, пов'язаних з адміністративно-правовим статусом (правосуб'єктністю) окремих категорій осіб, особливо в умовах реформування адміністративного права, залишається менш з'ясованою, що вказує на актуальність завдання, розв'язанню якого присвячено цей підрозділ нашого дослідження. Як зазначено у вступі цієї роботи, одним із завдань дослідження є з'ясування та надання характеристики адміністративної правосуб'єктності особи, яка керує ТЗ.

Правосуб'єктність є фундаментальною категорією для будь-якої системи права. Питання про те, хто може діяти, хто може бути суб'єктом прав і обов'язків – є попередником майже будь-якого іншого питання. Проте, як зазначає С. Честерман, уважне вивчення цих підвалин виявляє дивовижну невизначеність і розбіжності¹³⁷. Незважаючи на це, ще у 1926 році Д. Дьюї спостерігав, що «суди та законодавці виконують свою роботу без такого уявлення, іноді взагалі без будь-якої концепції чи теорії щодо природи особистості». Дійсно, продовжував він, «звернення до теорії неодноразово перешкождало, а не сприяло вирішенню спеціальних питань застосування права чи виконання обов'язку»¹³⁸. Мусимо визнати, що на сьогодні як під час правозастосування, так і при здійсненні судочинства (в адміністративному судочинстві, адміністративно-деліктному провадженні) уповноважені особи (судді) мало замислюються над питаннями змісту правосуб'єктності будь-яких учасників дорожнього руху. Результати соціологічного опитування, проведеного в межах нашого дослі-

¹³⁶ Там само. С. 25.

¹³⁷ Chesterman, S. (2020). Artificial intelligence and the limit of legal personality. *International & Comparative Law Quarterly*, 69(4): 819–844. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0020589320000366>.

¹³⁸ Dewey, J. (1925). The historic background of corporate legal personality. *The Yale Law Journal*, 35: 655.

дження, вказують, що лише до 6% суддів час від часу замислюються над цими теоретичними аспектами (необхідно уточнити, що під час формулювання цього питання в анкеті ми внесли принципове уточнення: «крім урахування з'ясування стану дієздатності (осудності) учасників адміністративних проваджень». – *Прим. авт.*); що стосується уповноважених осіб інших суб'єктів публічного адміністрування у сфері дорожнього руху, то їх відсоток є ще меншим – 2%. Водночас ця тематика не є суто теоретичною. У прикладній царині в умовах трансформації соціальних процесів, розвитку технологій як у теоретиків, так і у практиків виникають цілком закономірні питання з приводу, наприклад, невизначеності правового статусу осіб, які керують приватним електротранспортом, правової позиції щодо безпілотних ТЗ, якими керують дистанційно чи автономних ТЗ з так званим «штучним інтелектом» тощо.

Правосуб'єктність є основою науки, суспільних відносин і технологій. Теоретичне осмислення феномена правосуб'єктності є правовою передумовою і основою врегулювання наявних та потенційних конфліктів та проблем між фізичними та юридичними особами (носіями прав і обов'язків, повноважень), а у найближчій перспективі – між людиною та штучним інтелектом.

Увага до з'ясування змісту правосуб'єктності виникає при усуненні прогалин у нормативно-правовому урегулюванні низки суспільних відносин, які мають очевидні вади чи проблеми. Наприклад, цивільно-правова відповідальність зазвичай призводить до присудження відшкодування збитків, які можуть бути компенсовані, лише якщо правопорушник здатний володіти майном. Можна уявити сценарії, за яких ці виплати здійснювалися з певних центральних фондів (державних чи приватних), хоча це було б більше схоже на режими обов'язкового страхування, запропоновані як альтернативний спосіб вирішення питання відповідальності. Характеристика статусу конкретної особи у таких ситуаціях була б чистою формальністю¹³⁹. Деякі подібні прояви можна побачити і в адміністративно-правових відносинах. Так, за українським законодавством особа, яка керувала ТЗ – учасник ДТП (без постраждалих), навіть за наявності вини звільняється від адміністративної відповідальності за ст. 124 КУпАП за умови наявності полісу обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників ТЗ. В епоху

¹³⁹ Див.: Chesterman, S., 2020.

автономного водіння водій-людина безпосередньо не контролює автомобіль зі штучним інтелектом, що викликає сумніви, чи можна вважати його відповідальним за будь-які аварії. На якій основі страховики оцінюватимуть ризик та страхову премію цих осіб, чи можна взагалі вважати їх водіями¹⁴⁰? Ці та низка інших питань, у тому числі пов'язаних з правовою оцінкою окремих аспектів керування ТЗ, що з часом виникають у нашому житті, змушують щоразу звертатися до теоретичних знань про правосуб'єктність.

Категорія «правосуб'єктність» тісно пов'язана з поняттям правового статусу фізичної чи юридичної особи (це впливає із загальноновизнаних дефініцій, які будуть представлені в цьому підрозділі нижче) у тому чи іншому виді правовідносин.

Загалом термін «статус» (з латинської мови «status» перекладається як становище індивіда або групи осіб щодо інших індивідів або груп у соціальній системі) відображає становище суб'єкта в соціальній системі¹⁴¹. Взаємовідносини особи із суспільством та державою можуть бути охарактеризовані за допомогою виокремлення різних видів соціальних статусів: функціонально-рольового, соціального, правового тощо. Правовий статус юридично опосередковує найважливіші зв'язки між індивідами та державою, які врегульовані нормами права. Його характерною рисою є урегульованість правовими нормами. Цей юридичний феномен визначає місце, яке особа займає в політичному, соціально-економічному, культурному житті країни, у сфері управління державними суспільними справами, її соціальну роль¹⁴². Як було зазначено, пристосування категорії «статус» до сфери права детермінується низкою його ознак, специфічних для конкретної правової системи загалом та окремої галузі права зокрема¹⁴³. Тобто правовий статус може бути використано для позначення встановленого нормами права положення суб'єктів у межах правової дійсності, окреслення меж можливої та належної поведінки особи за допомогою нормативно-правових приписів¹⁴⁴.

¹⁴⁰ Ziyang, C., & Shiguo, L. (2021). China's self-driving car legislation study. *Computer Law & Security Review*, 41, 105555. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.clsr.2021.105555>.

¹⁴¹ Словничок юридичних термінів: навч. посіб. / уклад. В.П. Марчук. Київ: МАУП, 2003. С. 58.

¹⁴² Грибанова М. А. Зміст поняття адміністративно-правового статусу громадянина. *Держава і право: збірник наук. пр.* Київ, 2001. Вип. 11: Юридичні і політичні науки. С. 231.

¹⁴³ Філософський словник / за ред. В.І. Шинкарука. Київ: Головна редакція УРЕ, 1973. С. 342.

¹⁴⁴ Гусарев С. Д. Теоретичні аспекти забезпечення правового статусу особистості в Україні. *Науковий вісник Дніпропетровського юридичного інституту МВС України*. 2000. № 1. С. 41.

Слушною видається позиція А.В. Панчишина, який вважає, що правовий статус – це загальна, комплексно-універсальна, різноаспектна, цілісна категорія, що має чітку структуру та визначає принципи взаємодії між суб'єктами суспільних відносин, а також місце кожного в наявній системі правових відносин. Це визначення дозволяє виокремити наступні риси, що характеризують термін «правовий статус», а саме: чітка структурованість цієї категорії; глобальність та універсальність; обумовленість взаємозв'язку між суб'єктами суспільних відносин і визначення місця кожного суб'єкта в системі права¹⁴⁵. Якщо говорити про правовий статус стосовно учасників дорожнього руху, зокрема такої категорії, як особи, що керують ТЗ, то можна з великою вірогідністю припустити, що правовий статус цих осіб також є різноаспектною, але при цьому цілісною категорією, що визначає принципи взаємодії між суб'єктами цього виду суспільних відносин.

Сам дорожній рух є визначенням об'єктом соціального управління, який існує та змінюється в реальному часі та просторі. Ця група суспільних відносин включає не лише заходи щодо організації та забезпечення безпеки, а й багато інших питань захисту соціальних, економічних та деяких інших прав учасників дорожнього руху. Захист прав учасників дорожнього руху є комплексом заходів гарантування суспільних прав і цінностей дорожнього руху та сформульованою системою загальнообов'язкових правил поведінки, встановлених і санкціонованих державою, органами місцевого самоврядування та громадськістю¹⁴⁶. Н.В. Давидова каже, що суб'єкти публічно-владних повноважень у цій сфері як офіційні інститути влади є основними провідниками у забезпеченні БДР, безпосередньо відповідають за цей напрям діяльності, розробляють та впроваджують механізми її реалізації¹⁴⁷. Наприклад, як на міжнародному, так і на національних рівнях встановлюються умови та підстави допуску осіб до керування ТЗ різних категорій. При цьому на виконання матеріальних норм, які закріплюють таке спеціальне право, держава створює правовий меха-

¹⁴⁵ Панчишин А.В. Поняття, ознаки та структура категорії «правовий статус». *Часопис Київського університету права*. 2010. № 2. С. 95.

¹⁴⁶ Головка В.А. Соціальний та економічний захист прав учасників дорожнього руху: поняття та ознаки. *Держава і право : зб. наук. праць. Юридичні і політичні науки*. Київ : Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 2010. Вип. 48. С. 295.

¹⁴⁷ Давидова Н.В. Суб'єкти адміністративно-правового регулювання пропаганди безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2019. Вип. 2. Т. 2. С. 33.

нізм підготовки людини до участі в дорожньому русі, контролю його відповідності встановленим нормам та вимогам тощо (і це лише один з прикладів). Утім, як слушно додає О.В. Хитра, до цього процесу залучені не лише суб'єкти, які мають публічно-владні повноваження, а й рядові учасники дорожнього руху, власники ТЗ (особи, які керують цими ТЗ – *Прим. авт.*), органи місцевого самоврядування, підприємства (які виготовляють ТЗ та здійснюють їх технічне обслуговування, зайняті проектуванням, виготовленням, експлуатацією, обслуговуванням, ремонтом автомобільних доріг тощо), навчальні заклади з підготовки водіїв, медичні установи, страхові організації тощо¹⁴⁸. Від кожного з них, залежно від ролі участі у цьому процесі (а з цим узгоджується набір їх прав і обов'язків, закріплених у правових нормах, які і формують правовий статус відповідних суб'єктів), залежить дієвість так званої охоронної системи у сфері забезпечення БДР. У процесі дорожнього руху виникають управлінсько-соціальні відносини. Соціальне управління виражається у цілеспрямованому й організуючому впливі, спрямованому на забезпечення БДР, узгодженості та впорядкованості спільних дій людей, колективів в інтересах ефективного розв'язання поставлених перед ними завдань¹⁴⁹. Тож так само і для особи, яка керує ТЗ, правовий статус визначає її місце та роль у цих соціально-управлінських відносинах.

БДР є невід'ємною складовою громадської безпеки. Її реальне забезпечення можливе за умови застосування системи правових, організаційно-управлінських, технічних та інших засобів з метою попередження виникнення небезпечних для особистої безпеки людини наслідків; забезпечення безпеки дорожнього руху вимагає вироблення, прийняття та дотримання спеціальних правил та нормативів поведінки з небезпечними об'єктами¹⁵⁰. У ст. 1187 ЦК України зазначено, що ТЗ, а відповідно і діяльність, пов'язана з їх використанням, зберіганням або утриманням є джерелом підвищеної небезпеки¹⁵¹. Доречно згадати про Постанову Пленуму Верхов-

¹⁴⁸ Хитра О.В. Соціальні аспекти забезпечення безпеки дорожнього руху. *Становлення та розвиток місцевого самоврядування в Україні* : зб. тез X Всеукр. наук.– практ. конф. (м. Хмельницький, 7 груд. 2021 р.). Хмельницький : ХУУП імені Леоніда Юзькова, 2021. С. 94.

¹⁴⁹ Товстуха С.О. Теоретичні основи державного управління у сфері безпеки дорожнього руху України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2011. № 4. С. 103.

¹⁵⁰ Денисюк Д.С. Адміністративно-правові засади дозвільної діяльності ДАІ МВС України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2010. С. 17.

¹⁵¹ Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV. Дата оновлення: 01.01.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.

ного Суду від 27.03.1992 р. № 6 «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди», у п. 4 якої наводяться основні ознаки джерел підвищеної небезпеки, зокрема, – підвищену імовірність заподіяння шкоди через неможливість контролю за таким джерелом з боку людини¹⁵². Наприклад, автомобіль небезпечний неможливістю його миттєвої зупинки. Майнова відповідальність за шкоду, завдану діями таких джерел, має наставати як при цілеспрямованому їх використанні, так і при мимовільному прояві їх шкідливих властивостей (наприклад, у випадку завдання шкоди внаслідок мимовільного руху автомобіля)¹⁵³.

Для забезпечення стану захищеності громадян (людей) – мінімізації ризиків завдання шкоди джерелами підвищеної небезпеки, – державою встановлюється чітка регламентація порядку діяльності у певних сферах суспільних відносин, система дозволів, реєстрація деяких видів діяльності, що забезпечує їх необхідний облік та контроль, застосування різних видів відповідальності за порушення діючих правил, а також адміністративних заходів впливу для попередження і припинення порушень установлених правил¹⁵⁴. Через це у законодавстві більшості країн світу, в тому числі і в Україні визначені підстави та запроваджено спеціальний порядок отримання права на керування ТЗ відповідних категорій (ст. 15 Закону України «Про дорожній рух» і т. ін.).

У науковій довідково-енциклопедичній літературі під правовим статусом розуміють сукупність прав та обов'язків фізичних, юридичних осіб, що визначається Конституцією, законами України, іншими нормативно-правовими актами, міжнародними договорами, ратифікованими Верховною Радою України¹⁵⁵. Поняття «правовий статус» етимологічно і по суті збігається з поняттям «правове становище» особистості, в яких відображаються всі основні сторони юридичного буття індивіда: його потреби, інтереси, мотиви, тру-

¹⁵² Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди : Постанова Верховного Суду України від 27.03.1992 р. № 6. Дата оновлення: 24.10.2003. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0006700-92#Text>.

¹⁵³ Шкода й компенсація. ВСС визначився з джерелами підвищеної небезпеки: від машин до собак. *Закон і Бізнес*. 2012. № 19–20 (1058–1059). С. 13. URL: <https://zib.com.ua/ua/9454.html>.

¹⁵⁴ Джафарова О. В. Правові форми дозвільної діяльності у сфері забезпечення громадської безпеки. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2010. № 4 (51). Ч. 2. С. 46.

¹⁵⁵ Шемшученко Ю. С., Пархоменко Н. М. Правовий статус. *Юридична енциклопедія* / ред. кол.: Ю. С. Шемшученко (голова) ін. Київ : Укр. енциклопедія, 2003. Т. 5: П-С. С. 44.

дова, соціальна, політична та інша діяльність, усі форми взаємин з державою. Більшість наукових праць щодо з'ясування сутності правового статусу належить представникам загальної теорії права. О.В. Зайчук та Н.М. Оніщенко, стверджують, що правовий статус – це система законодавчо встановлених та гарантованих державою прав, свобод, законних інтересів та обов'язків суб'єкта суспільних відносин¹⁵⁶. Схоже визначення цьому поняттю дає і О.Ф. Скакун, яка розглядає правовий статус як систему закріплених у нормативно-правових актах і гарантованих державою прав, свобод, обов'язків, відповідальності, відповідно до яких індивід як суб'єкт права (тобто такий, що має правосуб'єктність) координує свою поведінку в суспільстві. На думку вченої, структура правового статусу особи може бути представлена у вигляді наступних елементів: правосуб'єктності, прав, свобод, обов'язків, відповідальності¹⁵⁷.

У контексті наведеного цікавою видається теорія правосуб'єктності Г. Кельзена, згідно з якою (у цитуванні Х. Саріпан та Н. Путери.– *Прим. авт.*), на протигагу від правового статусу особи, який надається законом, правоздатність (як вихідна складова правосуб'єктності) є природною рисою людини¹⁵⁸. Г. Кельзен стверджує, що «Ідея про те, що особа має обов'язки та права, утворює співвідношення сутності та якості. На думку традиційної юриспруденції, це припущення є неточним або навіть хибним. Правова норма не може визначати все існування людини. Людина як фізична істота може бути особою «за законом» лише щодо певної міри дій або терпимості. Якщо поведінка людини не корелюється з обсягом її законних прав і обов'язків, така людина не має відношення до правового порядку. Бути особою – є тотожним спроможності мати юридичні обов'язки та суб'єктивні права. Людина як носій обов'язків і прав не є чимось відмінним від зобов'язань і прав, власником яких вона є у якості особи»¹⁵⁹. «Якщо казати, що людина є суб'єктом права (носієм прав та обов'язків), це означатиме не що інше, як було підкреслено, що поведінка людини є змістом юридич-

¹⁵⁶ Зайчук О.В., Оніщенко Н.М. Теорія держави і права. Академічний курс : підручник. Київ : Юрінком Інтер, 2008. С. 366.

¹⁵⁷ Скакун О.Ф. Теорія держави і права : підручник. Харків: Консум, 2001. С. 380.

¹⁵⁸ Saripan, H.&Putera, N. S. F. M. S. (2016). Arerobot shuman? A review of the legal personality model. *World Applied Sciences Journal*, 34(6): 826. DOI: <https://doi.org/10.5829/idosi.wasj.2016.34.6.15672>.

¹⁵⁹ Kelsen, H. (2007). *General The ory of Lawand State*. New Brunswick (U.S.A.): Transaction Publis hers. P. 93–94.

них обов'язків і юридичних прав»¹⁶⁰. Аналізуючи дану дуалістичну теорію, чеський науковець К. Беран зазначає, що Г. Кельзен фактично стверджує, що поняття «фізична особа» представляє не реальність, а юридичну конструкцію. Якщо ми маємо намір визнати особу з точки зору права (окреслити її правосуб'єктність. – *Прим. авт.*), – для цього ми повинні аналізувати особу з точки зору правових норм, які нормативно існують, тобто є дійсними¹⁶¹. На відміну від традиційних доктрин, нормативізм розглядає права як правові норми, за межами яких «особи» як правової категорії не існує. Правовий порядок може надавати правосуб'єктність будь-якому сегменту зовнішнього світу. Відношення між цією абстрактною позицією та адресатом обов'язків називається «присвоєнням». Ось чому особа в юридичному сенсі, у нормативістській перспективі, вважається «точкою присвоєння»¹⁶².

Приймаючи за основу загальні визначення правового статусу особи, враховуючи об'єкт нашого дослідження, слід перейти безпосередньо до розгляду адміністративно-правового статусу. Один з видатних представників вітчизняної адміністративно-правової науки – Ю.П. Битяк стосовно адміністративно-правового статусу громадянина України зазначає, що він (цей статус) є складовою частиною його загального статусу та визначається обсягом і характером адміністративної правосуб'єктності, яка становить адміністративну правоздатність і дієздатність¹⁶³. Більшість науковців-адміністративістів вважають, що поняття адміністративно-правового статусу розкривається через характеристики його елементів¹⁶⁴. Наприклад, така вчена, як Г.С. Тимчик в одній зі своїх публікацій каже, що цінність структурного аналізу адміністративно-правового статусу полягає в тому, що теоретичне розділення цього поняття на складові елементи дає можливість виразити його характерні сторони, сутність і механізм здійснення прав, свобод і обов'язків¹⁶⁵. О.М. Бан-

¹⁶⁰ Там само. С. 172.

¹⁶¹ Beran, K. (2019). The person and the person hood from the perspective of the U.S. American legal doctrine. *The Lawyer Quarterly*, 9(1): 23. URL: <https://tlq.ilaw.cas.cz/index.php/tlq/article/view/314>.

¹⁶² Там само. С. 41.

¹⁶³ Битяк Ю.П., Гаращук В.М., Дьяченко О.В. Адміністративне право України: підручник / за ред. Ю.П. Битяка. Київ : Юрінком Інтер, 2006. С. 58–59.

¹⁶⁴ Адміністративне право України. Повний курс: підручник / В.В. Галуцько, Н.О. Армаш, П.І. Діхтєвський, О.В. Кузьменко та ін. Херсон: ОЛДІ-ПЛЮС, 2008. С. 117.

¹⁶⁵ Тимчик Г.С. Теоретичні аспекти структури адміністративно-правового статусу біженців. *Правове регулювання економіки*. 2012. № 11–12. С. 118.

дурка такими елементами вважає адміністративну правосуб'єктність, права, обов'язки, заборони, відповідальність¹⁶⁶.

У традиційному розумінні адміністративно-правовий статус – це сукупність комплексу прав та обов'язків, закріплених нормами адміністративного права. Однак усе більше простежується так званий «широкий» підхід до розуміння змісту адміністративно-правового статусу шляхом включення до його структури додаткових елементів. Так, Л.П. Коваленко зазначає, що адміністративно-правовий статус громадянина є складовою частиною його загального статусу і включає: основні (невід'ємні) права (або права і свободи людини і громадянина); комплекс прав та обов'язків, що закріплюються Конституцією України, нормами різних галузей права, в тому числі адміністративно-правовими нормами; гарантії реалізації цих прав і обов'язків, а також механізм їх охорони державою¹⁶⁷. З наведеного бачимо, що науковець розширює сукупність елементів, доповнюючи їх не лише статичними, а й динамічними компонентами, які здатні впливати на стабільність та реалізацію наявних прав і обов'язків у соціальній системі, яка може бути схильна до різноманітних внутрішніх і зовнішніх змін. Наприклад, у тій самій сфері дорожнього руху сукупність прав та обов'язків осіб, які керують різними видами ТЗ, може з часом змінюватися, де-факто з'являються нові категорії учасників дорожнього руху, яких важко формально відносити до однієї з уже наявних категорій (особи, які керують приватним легким електротранспортом), або свою специфіку на зазначену систему суспільних та правових відносин накладають умови війни (режим воєнного стану) тощо.

З розглянутих вище дефініцій адміністративно-правового статусу особи випливає, що суб'єктом адміністративного права визнається особа, яка має нормативно закріплену можливість брати участь в адміністративних правовідносинах через наділення її визначеними правами й обов'язками у сфері публічного адміністрування та яка має здатність їх реалізовувати. Повертаючись безпосередньо до предмета та завдань нашого дослідження, пригадаємо, що в попередніх частинах цієї роботи ми неодноразово звертали увагу на невизначеності статусу особи, яка керує ТЗ в українському зако-

¹⁶⁶ Бандурка О.М. Основи управління в органах внутрішніх справ України: підручник. Харків: НУВС, 1998. С. 200.

¹⁶⁷ Битяк Ю.П., Гаращук В.М., Богущкий В.В. Адміністративне право: підручник / за заг. ред. Ю.П. Битяка, В.М. Гаращука, В.В. Зуй. Харків: Право, 2010. С. 64.

нодавстві. З одного боку, нами було доведено, що будь-яка особа, яка керує ТЗ (незалежно від наявності законних підстав), здобуває більшість прав учасника дорожнього руху і навіть водія. З іншого боку – обов'язки водія формально не стосуються особи, яка керує ТЗ, не маючи на це відповідного права. Тож така логіка приводить до висновку, що у багатьох випадках через це вони не можуть бути і суб'єктами юридичної відповідальності за невиконання чи неналежне виконання того чи іншого обов'язку. Але, вступаючи у фактичні суспільні відносини, сідаючи за кермо ТЗ чи керуючи приватним легким електротранспортом (тобто здійснюючи фізичний рух завдяки ТЗ), особа тим самим стає їх учасником, реалізуючи свій загальний адміністративно-правовий статус, тому, до речі, за наявності загальних умов адміністративної відповідальності (вік та дієздатність), у разі порушення встановлених у цій сфері відносин правил, норм та стандартів може виступати суб'єктом відповідальності. Отже, наведене вище твердження (щодо суб'єкта адміністративного права) можна перефразувати таким чином: аналіз чинного законодавства свідчить, що особа, яка керує ТЗ, як суб'єкт адміністративного права має нормативну закріплену можливість брати участь в адміністративних правовідносинах, пов'язаних з її участю у процесі дорожнього руху, через наділення її визначеними правами й обов'язками у сфері публічного адміністрування, а також юридичну і фактичну здатність їх реалізовувати.

З аналізу сучасних надбань адміністративно-правової науки можна зробити висновок, що адміністративно-правовий статус як громадянина, так і будь-якої іншої особи – учасника адміністративно-правових відносин – це встановлене нормами адміністративного права становище цієї особи, детерміноване можливістю брати участь в адміністративних правовідносинах через наділення її визначеними правами й обов'язками у сфері публічного адміністрування та здатністю зазначених осіб їх реалізовувати.

А.В. Стрельников залежно від прав, якими наділено особу, виділяє: загальний адміністративно-правовий статус (він є загальним для всіх суб'єктів та є базовим для інших статусів); спеціальний адміністративно-правовий статус; галузевий адміністративно-правовий статус (він конкретизується нормами конкретної підгалузі адміністративного права (службового, поліцейського, деліктного тощо); індивідуальний адміністративно-правовий статус (статус конкретної

го суб'єкта адміністративного права). *Спеціальний адміністративно-правовий статус* учений визначає як сукупність суб'єктивних прав та юридичних обов'язків фізичної особи, які реалізуються в адміністративних правовідносинах, характеризуються особливостями та специфікою конкретної суспільно-державної, виробничо-господарської, трудової чи соціальної діяльності людини і громадянина, що в цілому впливають на правове становище такої особи¹⁶⁸.

Серед різновидів спеціального адміністративно-правового статусу (за критерієм соціальної ролі індивіда) виокремлюють статус суб'єктів дозвільної системи. Наша увага до цієї категорії викликана тим, що до суб'єктів дозвільної системи вчені відносять і осіб, які пов'язані з правом керування автотранспортом¹⁶⁹.

Адміністративно-правовий статус громадянина чи просто людини може бути доповнено спеціальним статусом у межах адміністративного права. Варто зазначити, що відмежування спеціального адміністративно-правового статусу однієї особи від усіх інших осіб лежить у площині спеціальної правосуб'єктності. Особливості правової природи цього статусу відображаються в його структурі. Н. Ф. Пушкарьова слушно наголошує, що спеціальний (родовий статус) відображає особливості правового становища певних суб'єктів або їх категорій. Він базується на загальному, хоча детальніше характеризує додаткові права, обов'язки та пільги, передбачені для певної категорії суб'єктів¹⁷⁰. Звертаючись до здобутків наук теорії держави та права, а також теорії адміністративного права, до структури адміністративно-правового статусу фізичної особи можна віднести такі елементи, як: 1) адміністративну правосуб'єктність; 2) права; 3) обов'язки; 4) систему гарантій; 5) юридичну відповідальність¹⁷¹. Тож нарешті ми підійшли до окреслення того зв'язку, який існує між категоріями «правосуб'єктність» та «правовий статус».

¹⁶⁸ Стрельников А.В. Щодо питання визначення змісту спеціальних адміністративно-правових статусів фізичних осіб. *Наука та суспільне життя України в епоху глобальних викликів людства у цифрову еру (з нагоди 30-річчя проголошення незалежності України та 25-річчя прийняття Конституції України)* : матеріали Міжнар. наук.– практ. конф. (м. Одеса, 21 трав. 2021 р.) у 2 т. : / за заг.ред. С.В. Ківалова. Одеса : ВД Гельветика, 2021. Т. 2. С. 62–63.

¹⁶⁹ Пушкарьова Н.Ф. Поняття та види спеціального адміністративно-правового статусу. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. Серія Право*. 2021. Вип. 68. С. 197. DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2021.68.33>.

¹⁷⁰ Там само. С. 194.

¹⁷¹ Адміністративне право України. Академічний курс: підручник: у 2 т. Т. 1. Загальна частина / ред. кол. В.Б. Авер'янов (голова). Київ: Вид-во «Юридична думка», 2004. С. 194.

Ще на початку ХХ ст. Б. Сміт зазначав, що передбачуваність суспільних дій визначає права та обов'язки, а права і обов'язки визначають правосуб'єктність. Якими б не були суперечки щодо «основної природи» правосуб'єктності, видається, що вони однаково збігаються як перевірка її існування в даному суб'єкті та спосіб, у який вона надається, чи то фізичній особі, чи то нежива річ. Правосуб'єктність – це здатність до правовідносин. Припускається можливість того, що суб'єкт може мати дієздатність у правовідносинах, ще не ставши учасником таких відносин¹⁷².

Сутність правосуб'єктності полягає в тому, що вона визначає ті юридично значущі характеристики, які перетворюють реальну (персонально індивідуалізовану) особу на носія того чи іншого статусу¹⁷³.

За переконанням І.С. Окунева, правосуб'єктність – це не просто соціальна, а визначена соціально-юридична властивість. Правосуб'єктність означає, з одного боку, наділення суб'єкта певними соціально-правовими можливостями, а з іншого – установлення їх меж, кордонів¹⁷⁴.

Правосуб'єктність фізичних осіб – це передбачена нормами права здатність бути учасниками правовідносин. У міжнародних документах про права людини (ст. 6 Загальної декларації прав людини, ст. 16 Міжнародного пакту про громадянські та політичні права) проголошується, що кожна людина, де б вона не перебувала, має право на визнання її правосуб'єктності¹⁷⁵.

Слід погодитися з тим, що правосуб'єктність є міжгалузєвою правовою категорією і тому, в межах кожної галузі права вона набуває свого особливого змістового відтінку. Саме елементи змісту правосуб'єктності слугують опорою, коли визначають спільні ознаки

¹⁷² Smith, B. (1928). Legal Personality. *The Yale Law Journal*, 37(3), 283. DOI: <https://doi.org/10.2307/789740>.

¹⁷³ Зайчук О.В. Теорія держави і права. Академічний курс: підруч. / за ред. О.В. Зайчук, Н.М. Оніщенко. 2-ге вид., доповн. і перероб. Київ: Юрінком Інтер, 2006. С. 45; Кравчук В.М. Поняття конституційної правосуб'єктності. *Історико-правовий часопис*. 2013. № 2. С. 72.

¹⁷⁴ Окунев І.С. Проблема правосуб'єктності як складова теорії правового статусу суб'єкта права. *Держава і право: зб. наук.праць. Юридичні і політичні науки*. Київ : Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 2007. Вип. 37. С. 59.

¹⁷⁵ Загальна декларація прав людини прийнята і проголошена резолюцією Генеральної Асамблеї ООН від 10 грудня 1948 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_015#Text; Міжнародний пакт про громадянські і політичні права. Ратифіковано Указом Президії Верховної Ради Української РСР № 2148-VIII від 19.10.73. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_043#Text.

та розбіжності останньої у різних галузях права¹⁷⁶. Крім адміністративно-правової правосуб'єктності існують також цивільно-процесуальна, кримінально-процесуальна правосуб'єктність і всі вони можуть належати одній особі одночасно¹⁷⁷. Галузевий правовий статус окреслює становище визначеного суб'єкта в межах суспільних правовідносин, які врегульовано конкретною галуззю права. Наприклад, у кримінальному провадженні, розпочатому за ознаками ст. 186 КК України (ДТП, унаслідок якої загинула чи отримала поранення людина), особа, яка керувала ТЗ може виступати свідком, постражданим чи підозрюваним, здобуваючи при цьому відповідного кримінально-процесуального статусу. Спричинення шкоди дорожньому обладнанню чи іншому майну внаслідок наїзду, або пошкодження автомобіля у разі незадовільного утримання вулично-дорожньої мережі особа, яка керувала ТЗ, може стати учасником цивільно-правових відносин, а отже, може реалізовувати свій цивільно-процесуальний статус тощо. Адміністративно-правовий статус є галузевим правовим статусом, який визначає місце певного суб'єкта в адміністративному праві та засади його участі в адміністративно-правових відносинах.

Одним з фундаментальних досліджень адміністративно-правових відносин є дисертація О.І. Харитонової, в якій вона пропонує авторську дефініцію цього поняття – це урегульовані адміністративно-правовою нормою суспільні відносини, що складаються в галузі державного управління та адміністративної охорони публічного правопорядку, один з учасників (або всі учасники) яких є носіями владних повноважень, а також суб'єктивних прав та юридичних обов'язків, які перебувають під охороною держави. Вчена доводить, що публічні (адміністративні) правовідносини більш щільно пов'язані з державними інституціями та державним примусом, ніж будь-які інші правовідносини, які теж зазвичай забезпечуються і охороняються державою на відміну від суспільних відносин, що знаходяться за межами дії права і такого захисту та забезпечення не мають. Крім того, адміністративно-правові відносини можуть виникати за ініціативою кожної зі сторін. Однак згода чи бажання

¹⁷⁶ Пундор Ю.О. Про визначення змісту категорії «правосуб'єктність» у теорії права та галузевих теоріях цивільного й господарського права (порівняльно-правовий аспект). *Часопис Київського університету права*. 2013. № 1. С. 62.

¹⁷⁷ Веселов М., Гайденок В., Приходько К. Правосуб'єктність учасників кримінального провадження: проблеми законодавчого врегулювання. *Підприємництво, господарство і право*. 2016. № 6. С. 173.

другої сторони не є в усіх випадках обов'язковою умовою їхнього виникнення. Вони можуть виникати також і всупереч бажанню другої сторони чи незалежно від її згоди¹⁷⁸.

Узагальнюючи наявні в адміністративно-правовій науці погляди та судження А.В. Чуб робить висновок, що специфіка адміністративних відносин слугує причиною того, що правосуб'єктність сторін цих відносин апріорі не може бути аналогічною за змістом та обсягом. Це підтверджується низкою чинників: вертикальний вектор спрямованості адміністративних правовідносин, тобто потенційна нерівність суб'єктів адміністративних правовідносин; наявність чіткого поділу на індивідуальних і колективних учасників правовідносин; пов'язаність із публічним управлінням і виконавчою владою, тобто наявність в однієї зі сторін розпорядчих та організаційно-виконавчих функцій; вимога обов'язковості щодо участі в окремих видах адміністративних правовідносин¹⁷⁹.

Слід підтримати А.В. Денисову в тому, що адміністративна правосуб'єктність є завжди правовою категорією і не може існувати поза правом, тож об'єктивація місця і ролі особи, яка керує ТЗ у адміністративних правовідносинах відбувається тільки за умови існування правової спроможності і можливості брати участь і виступати у цих правовідносинах як їх потенційний та/або реальний учасник¹⁸⁰.

Адміністративна правосуб'єктність громадянина України – це визначена здатність особи бути суб'єктом адміністративного права, яку виражено й конкретизовано в адміністративній правоздатності, дієздатності та деліктоздатності. Слід акцентувати увагу на тому, що саме така структура (сукупність складових елементів) правоздатності є найбільш визнаною та прийнятною в науковому колі. Ми називаємо це поєднання елементів «традиційним» для правосуб'єктності, зауважуючи, що «у всякому разі значна частина науковців підтримує це бачення»¹⁸¹.

¹⁷⁸ Харитонов О.І. Адміністративно-правовідносини: концептуальні засади та правова природа: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07 / Одеська нац. юрид. академія. Одеса, 2004. С. 20–21.

¹⁷⁹ Чуб А.В. Адміністративна правосуб'єктність приватної особи. *Право та державне управління*. 2020. № 3. С. 56. DOI: <https://doi.org/10.32840/pdu.2020.3.7>.

¹⁸⁰ Денисова А.В. Адміністративна правосуб'єктність органів виконавчої влади як суб'єктів адміністративного нагляду: науковий підхід до характеристики. *Право і Суспільство*. 2017. № 4. С. 143.

¹⁸¹ Див.: Веселов М., Гайденок В., Приходько К., 2016. С. 173.

Проте А.В. Денисова в одному зі своїх досліджень доходить висновку, що сукупність елементів адміністративної правосуб'єктності залежить від структурно-логічного чи діалектичного підходу (структурного чи функціонального) у визначенні її характеристики та сутності. Залежно від обраного підходу можна виділити декілька уявлень про сутність правосуб'єктності: 1) остання є багатозначним поняттям, зміст якого залежить від передумов виникнення правоздатності і дієздатності; 2) вона тотожна правоздатності; 3) складається з правоздатності, дієздатності, деліктоздатності тощо¹⁸².

Ми підтримуємо та беремо за основу традиційну (класичну) модель структури правосуб'єктності. Оскільки особа, яка керує ТЗ, передусім є суб'єктом права, учасником адміністративно-правових відносин, її адміністративно-правовий статус визначається обсягом і характером адміністративної правосуб'єктності, яка становить адміністративну правоздатність, дієздатність та деліктоздатність.

Першою юридично закріпленою складовою правосуб'єктності є правоздатність, а саме передбачена нормами права здатність мати суб'єктивні права та виконувати юридичні обов'язки. Адміністративна правоздатність – складова загальної правоздатності фізичної особи. Вона є обов'язковою передумовою наділення особи конкретними правами та обов'язками, зокрема у сфері публічно-правових. Тому особа має бути правоздатною до того, як вона наділяється конкретними правами та обов'язками, або ж, у крайньому разі, одночасно з їх виникненням. Правоздатність є умовою праволодіння, оскільки вона передує кожному конкретному суб'єктивному праву та обов'язку, є основою для становлення прав і обов'язків як суб'єктивних¹⁸³.

Адміністративна правоздатність є основою адміністративно-правового статусу особи, яка керує ТЗ. Це здатність мати права і виконувати обов'язки адміністративно-правового характеру, пов'язані з керуванням ТЗ і перевезенням пасажирів або вантажів на дорогах, вулицях та в інших місцях, де рух транспорту не заборонено у встановленому порядку. Для громадян України загальна адміністративна правоздатність виникає з моменту народження і припиняється з його смертю. Але не всі елементи змісту правоз-

¹⁸² Див.: Денисова А.В., 2017. С. 144–146.

¹⁸³ Бойко І. Громадянин як суб'єкт адміністративно-правових відносин. *Вісник Академії правових наук України*. 2004. № 1(36). С. 98.

датності виникають одночасно. Деякі з них з'являються лише з досягненням певного віку. Отже, виникаючи з моменту народження, адміністративна правоздатність за своїм змістом змінюється, доповнюючись новими елементами¹⁸⁴.

Для осіб, які керують ТЗ, є своя особливість. Відповідно до ч. 1 ст. 15 Закону України «Про дорожній рух» кожний громадянин, який досяг визначеного цим Законом віку, не має медичних протипоказань та пройшов повний курс навчання за відповідними програмами, може в установленому порядку отримати право на керування транспортними засобами відповідної категорії¹⁸⁵. Правоздатність іноземних громадян і осіб без громадянства здійснюється здебільшого за принципом національного режиму, за яким іноземці і особи без громадянства користуються правоздатністю нарівні з громадянами країни перебування¹⁸⁶. На території України відповідно до Конвенції про дорожній рух діють національні та міжнародні посвідчення водія. Правові приписи Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування ТЗ (затверджене Постановою КМУ від 08.05.1993 р. № 340 (з наступними змінами)) є обов'язковим для всіх підприємств, установ, організацій незалежно від форми власності та громадян України, іноземних громадян та осіб без громадянства¹⁸⁷.

Як зазначалося, адміністративною правоздатністю фізична (приватна) особа за законодавством України володіє з моменту народження, проте, як слушно зазначає А.В. Чуб, це не робить її з того моменту повноцінним учасником публічно-правових відносин, тобто не наділяє правосуб'єктністю. Для цього мають настати відповідні умови – приміром, досягнення певного віку. Іншими словами, для індивіда правоздатність виступає найабстрактнішою передумовою участі в правовому житті, яка жодним чином не виділяє його із загальної маси людей, оскільки всі люди наділені нею рівною мірою. Її функція зводиться лише до того, щоб позначити коло правосуб'єктних осіб¹⁸⁸.

¹⁸⁴ Там само. С. 98.

¹⁸⁵ Див.: Закон України «Про дорожній рух».

¹⁸⁶ Правоздатність іноземних громадян і осіб без громадянства. Довідкова інформація від 21.06.2007. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/TS002384>.

¹⁸⁷ Див.: Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами.

¹⁸⁸ Див.: Чуб А. В., 2020. С. 57.

Адміністративна правоздатність не може бути відчужена. Громадянин не може навіть добровільно відмовитися від своєї правоздатності, така відмова не має законної сили. І лише на основі вироку або постанови суду адміністративна правоздатність може бути обмежена при вчиненні злочину або адміністративного проступку¹⁸⁹. Слід уточнити, що ймовірніше тут йдеться про спеціальну правоздатність. Згідно із ст. 15 Закону України «Про дорожній рух» забороняється керування ТЗ особам, до яких застосовано адміністративне стягнення чи кримінальне покарання у виді позбавлення права керування ТЗ, протягом строку позбавлення, а також особам, щодо яких державним виконавцем встановлено тимчасове обмеження у праві керування ТЗ¹⁹⁰.

Сутність володіння суб'єктивними правами та обов'язками полягає в їх здійсненні, що часто вимагає активної поведінки з боку суб'єкта прав та обов'язків. Здатність до здійснення таких дій, спрямованих на набуття прав і обов'язків, їх захист, не менш важлива для суб'єкта права. Адміністративна дієздатність особи (як і її загальна дієздатність) виникає пізніше від адміністративної правоздатності.

Так само як дієздатність, деліктоздатність зумовлена рівнем волевиявлення, виникає в разі досягнення певного віку. Деліктоздатність є юридично визнаною можливістю особи бути притягнутою до адміністративної відповідальності за скоєне правопорушення, тому ця здатність притаманна, як правило, дієздатному суб'єкту. Через це деліктоздатністю не володіють недієздатні й неповнолітні особи. Відсутність деліктоздатності викликає відсутність у суб'єкта правоздатності в частині здатності до виконання певного роду обов'язків. Є.В. Шульга вважає, що за таких умов в адміністративно-правових відносинах особливого типу – адміністративно-деліктних – деліктоздатність є підставою для реалізації дієздатності¹⁹¹. Адміністративна деліктоздатність фізичної особи означає здатність суб'єкта права зазнавати негативних наслідків за порушення адміністративно-правових установ. Таким чином, особа, яка керує ТЗ, не маючи на те законного права, автоматично *стає учасником адміністративно-деліктних відносин* – суб'єктом адміністративної

¹⁸⁹ Див.: Пушкарьова Н.Ф., 2021. С. 197.

¹⁹⁰ Див.: Закон України «Про дорожній рух».

¹⁹¹ Шульга Є.В. Особливості правосуб'єктності осіб в адміністративно-деліктних відносинах. *Інтернаука: міжнародний науковий журнал. Серія «Юридичні науки»*. 2017. № 3. С. 47.

відповідальності. З цим, безумовно, пов'язаний її адміністративно-правовий статус учасника адміністративного провадження.

Узагальнюючи наведене, доцільно навести висловлення О.Ф. Скакун, яка зазначає, що правосуб'єктність є постійним громадянським станом особи, не власне володіння правами, а передумовою, здатністю здобувати і здійснювати суб'єктивні права. Вчена визнає, що правосуб'єктність у всіх однакова, хоча існує різниця в її (наборі суб'єктивних прав) у кожної особи. Момент переходу правосуб'єктності в суб'єктивне право настає з появи юридичного факту¹⁹².

Завершуючи цей підрозділ, зазначимо, що особа, яка керує ТЗ, у відносинах публічно-правового характеру здобуває спеціальний адміністративно-правовий статус, який є різновидом загального адміністративно-правового статусу. Відмежування спеціального адміністративно-правового статусу різних категорій осіб, які керують (чи можуть керувати) ТЗ один від одного та від усіх інших осіб лежить у площині спеціальної правосуб'єктності. Адміністративна правосуб'єктність особи, яка керує ТЗ – це здатність фізичної (приватної) особи бути суб'єктом правових відносин у сфері БДР під час керування ТЗ на вулично-шляховій мережі країни серед інших, спеціальних суб'єктів, наділених у законний спосіб аналогічними правами та обов'язками. Її сутність полягає в тому, що вона визначає ті юридично значущі характеристики, які перетворюють реальну (персонально індивідуалізовану) особу на носія певної сукупності прав та обов'язків, пов'язаних з керуванням різними видами ТЗ.

Якщо розглядати особу, яка керує ТЗ, як суб'єкта адміністративного права, то можна виділити такі риси цієї категорії осіб:

- 1) є потенційним учасником адміністративних правовідносин;
- 2) володіє адміністративною правосуб'єктністю;
- 3) на цього суб'єкта поширюються визначені види адміністративного примусу у визначеному законодавством порядку;
- 4) правосуб'єктність цього суб'єкта не обмежується лише правовідносинами у сфері організації та забезпечення БДР;
- 5) реальна участь цих осіб в адміністративних правовідносинах здійснюється на підставі юридичного факту тощо.

Враховуючи вищевказане, адміністративна правосуб'єктність особи, яка керує ТЗ, насправді є досить складним адміністративно-правовим механізмом у соціальних відносинах та залежить від

¹⁹² Див.: Скакун О.Ф., 2006. С. 535–536.

багатьох складових елементів, які більш поглиблено будуть проаналізовані нами у наступних підрозділах цього дослідження. Наведене дає підстави стверджувати, що правосуб'єктність особи щодо керування ТЗ виникає ще до початку отримання відповідного права і навіть до безпосереднього керування¹⁹³.

§ 2.2. Адміністративна правоздатність особи щодо керування транспортним засобом

Набуття конкретних суб'єктивних прав як фізичними, так і юридичними особами означає реалізацію того чи іншого виду правоздатності. Наприклад, цивілісти зазначають, що правоздатність є невід'ємною частиною самого існування людини (звісно, що не фізичного, а соціального. – *Прим. авт.*). Тепер у правовій науці склалася думка про те, що правоздатність є природною властивістю, здатністю кожної людини, на відміну від радянської доктрини, де підкреслювалося, що правоздатність, хоч і виникає з народженням, але є не природною, а суспільною, юридичною властивістю¹⁹⁴.

О.І. Харитонова слушно каже, що правоздатність виступає як категорія, що є загальною стосовно усіх суб'єктів права, втім це не заважає їй проявлятися у різних галузях права неоднаково. Тому розрізняють загальну, галузеву та спеціальну правоздатність. Крім цього авторка наголошує, що правосуб'єктність у сфері приватного і публічного права не є однаковою. Аналізуючи правову природу суб'єктивних прав, зазначається, що вони залежать від характеру правовідносин – зокрема, від того, чи є вони приватно- чи публічно-правовими і, відповідно від того, яким є підхід до правового регулювання даних відносин¹⁹⁵. Приватно-правовий підхід ґрунтується на визнанні природних, невідчужуваних прав особистості, які не створюються, а лише визнаються і підтверджують-

¹⁹³ Маслянюк С.В. Поняття адміністративної правосуб'єктності осіб, які керують транспортними засобами, та її значення у визначенні їхнього адміністративно-правового статусу. *Правовий часопис Донбасу*. 2023. № 1(82). С. 42. DOI : <https://doi.org/10.32782/2523-4269-2022-82-1-1-33-38>.

¹⁹⁴ Цивільний кодекс України: наук. – практ. комент. / за ред. І.В. Спасиво-Фатєєвої. Харків: Страйд: ФО-П Лисяк Л.С., 2012–2013. (Серія «Коментарі та аналітика»).

¹⁹⁵ Див.: Харитонова О.І., 2004. С. 16–17.

ся нормами позитивного законодавства. Публічно-правовий підхід ґрунтується на тому, що держава не визнає, а створює права особистості, наділяючи ними окремих громадян і визначаючи тим самим обсяг правоздатності, а відтак і потенційних суб'єктивних прав кожного з них, котрий може бути збільшений або зменшений на розсуд самої держави¹⁹⁶. Тепер у правовій науці утворилася думка про те, що правоздатність є природною властивістю, здатністю кожної людини, на відміну від радянської доктрини, де підкреслювалося, що правоздатність, хоч і виникає з народженням, але є не природною, а суспільною, юридичною властивістю¹⁹⁷.

Водночас науковці зазначають, що правоздатність слід відрізняти від суб'єктивного права. Зазначена правова категорія не свідчить про існування в особі конкретного права, а є лише загальною передумовою, на підставі якої за наявності певних юридичних фактів у особи виникає визначене суб'єктивне право. Правоздатність являє собою лише теоретичну, абстрактну можливість мати вказані в законі права та обов'язки, яка може ніколи не здійснитись, не перетворитись на право, тоді як суб'єктивне право – це вже наявне право, належне конкретній особі, тобто реалізована можливість¹⁹⁸.

За (академічним) класичним визначенням правоздатність – це зафіксована нормами права спроможність особи мати суб'єктивні права та юридичні обов'язки¹⁹⁹. Наприклад, О.Р. Дашковська, А.М. Завальний наголошують, що головним змістом правоздатності фізичних осіб є не реальні права учасників правовідносин, а принципова можливість їх мати. Іншими словами можна сказати, що це абстрактна здатність суб'єкта права мати суб'єктивні права і юридичні обов'язки. Усі наведені визначення вочевидь доводять, що правоздатність є необхідним і постійно діючим станом особистості, елементом її правового статусу, передумовою її правоволодіння²⁰⁰.

¹⁹⁶ Див.: Харитонова О.І., 2004. С. 16–17.

¹⁹⁷ Див.: Цивільний кодекс України: наук.– практ. комент. / І.В. Спасиво-Фатєєвої (ред.), 2012–2013.

¹⁹⁸ Енциклопедія цивільного права України / Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України; відп. ред. Я.М. Шевченко. Київ : Ін Юре, 2009. С. 110.

¹⁹⁹ Тополевський Р.Б., Федіна Н.В. Теорія держави і права: навч. посіб. Львів : ЛьвДУВС, 2020. С. 183.

²⁰⁰ Загальна теорія держави і права : підручник для студ. юрид. вищ. навч. закл. / М.В. Цвік, О.В. Петришин, Л.В. Авраменко та ін.; за ред. М.В. Цвіка, О.В. Петришина. Харків : Право, 2011. С. 341; Теорія держави та права: навч. посіб. / Є.В. Білозьоров, В.П. Власенко, О.Б. Горова, А.М. Завальний, Н.В. Заяць та ін.; за заг. ред. С.Д. Гусарева, О.Д. Тихомирова. Київ : НАВС, Освіта України, 2017. С. 199.

А.В. Пасічник наголошує, що правоздатність отримала нормативне оформлення лише у цивільному (у ст. 25 ЦК України закріплено, що здатність мати цивільні права та обов'язки (цивільну правоздатність) мають усі фізичні особи.– *Прим. авт.*) та кількох процесуальних галузях права, однак не викликає жодних зауважень твердження про існування цього явища в адміністративному, трудовому й інших галузях права²⁰¹. Такий стан речей можна напевно пояснити тим, що адміністративне законодавство (крім адміністративного судочинства) не має такого рівня кодифікації як цивільне.

Правоздатність виявляє не лише органічний зв'язок з адміністративно-правовим статусом фізичної особи, а й певним чином визначає його вид. Наприклад, учасник дорожнього руху, як і будь-яка людина, наділений загальним правовим статусом, який включає право на життя, здоров'я, вільне пересування, мінімальну тривалість відпочинку (а також інші умови здійснення цього права) тощо. Водночас людина також має можливість стати носієм комплексу спеціальних прав та обов'язків (правовий модуль особи, яка керує ТЗ), що передбачає набуття індивідуумом спеціальної правосуб'єктності. З урахуванням того, що йдеться лише про абстрактну можливість, у цьому підрозділі замість словосполучення «особа, яка керує ТЗ», роблячи наголос на здатності, правильнішим буде використовувати словосполучення «щодо керування ТЗ».

У попередньому параграфі ми з'ясували, що особа, яка керує ТЗ, у відносинах публічно-правового характеру здобуває спеціального адміністративно-правового статусу, який є різновидом загального адміністративно-правового статусу. А відповідно, адміністративно-правовий статус цієї категорії учасників публічних відносин визначається характером їх адміністративної правоздатності.

Адміністративна правоздатність у загальному розумінні визначається так само, як і фактична можливість особи (громадянина) бути носієм прав і обов'язків, єдино, що – у сфері публічного адміністрування. Обсяг і зміст адміністративної правоздатності окреслюється законами й ухваленими на їх основі актами публічного управління, в яких містяться відповідні норми адміністративного права. Конкретний обсяг прав, свобод і обов'язків громадян у сфері

²⁰¹ Пасічник А. Щодо поняття правоздатності суб'єкта права. *Підприємство, господарство і право*. 2009. № 11. С. 28–31.

публічного управління залежить від низки обставин – віку, стану здоров'я, наявності освіти тощо²⁰².

Отже, адміністративна правоздатність – це категорія, однакова для всіх її учасників, хоча кількість прав і обов'язків у окремих суб'єктів публічно-правових відносин може бути різною, у зв'язку з чим правоздатність поділяють на загальну і спеціальну. *Спеціальна правоздатність* – це здатність, пов'язана з певними особливостями суб'єкта права, або така, що потребує спеціальних знань²⁰³. О.В. Артикуленко вважає, що *спеціальна правоздатність* – це здатність особи бути носієм лише певних прав та обов'язків. Водночас суб'єктивні права та обов'язки – це межі можливої або, відповідно, належної поведінки, у зв'язку з чим вказаний вчений робить висновок, що спеціальна правоздатність має розумітися як здатність суб'єкта права діяти лише у певних межах, визначених законом²⁰⁴.

Якщо настання загальної правоздатності фізичної особи, за загальним правилом, вчені пов'язують із народженням, а припинення – з її смертю²⁰⁵, то відносно моменту виникнення адміністративної правоздатності у фізичних осіб, В.В. Тильчик уточнює, що вона не завжди виникає з моменту народження, а й у зв'язку із появою певних чинників²⁰⁶. Момент настання спеціальної адміністративної правоздатності здебільшого пов'язаний з наявністю певних умов (виникненням юридичних фактів, виконанням юридично-значущих дій тощо), тож рознесений у часі з моментом народження суб'єкта права.

У контексті нашого дослідження доцільним буде переглянути один із фрагментів наукової публікації фахівця у галузі трудового права К.Ю. Мельника. Він зазначає, що фактична здатність до праці виникає в людини в доволі ранньому віці у вигляді елементарних трудових навичок. Разом з тим національне трудове законодавство визнає за фізичними особами здатність бути суб'єктами

²⁰² Адміністративне право України. Повний курс : підручник / В. Галунько, Піхтєвський, О. Кузьменко, Т. Коломоєць, В. Курило, С. Степенко та ін.; за ред. В. Галунька та О. Правоторової. 4-те вид. Херсон : ОЛДІ-ПЛЮС, 2021. С. 122.

²⁰³ Див.: Загальна теорія держави і права : підручник для студ. юрид. вищ. навч. закл. / за ред. М.В. Цвіка, О.П. Петришина, 2011. С. 335; Теорія держави та права: навч. посіб. / за заг. ред. С.Д. Гусарева, О.Д. Тихомирова, 2017. С. 199.

²⁰⁴ Артикуленко О. Теоретичні аспекти правоздатності юридичної особи. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 11. С. 7.

²⁰⁵ Див.: Тополевський Р.Б., Федіна Н.В., 2020. С. 183.

²⁰⁶ Тильчик В.В. Адміністративна правоздатність. *Велика українська юридична енциклопедія* : у 20 т. Харків : Право, 2016. Т. 5 : Адміністративне право / ред. кол. Ю.П. Битяк (голова) та ін. 2020. С. 15.

трудовах правовідносин не з моменту виникнення фактичної здатності до праці, а дещо пізніше. Автор пов'язує це з необхідністю досягнення певного фізичного та розумового стану особи, появи здатності до цілеспрямованої систематичної трудової діяльності та обумовлено вимогами охорони здоров'я²⁰⁷. З огляду на це норми трудового законодавства України, як і багатьох інших демократичних держав, закріплюють віковий ценз для настання трудової правосуб'єктності. Так само як і працездатність спроможність безпечно керувати ТЗ припускає наявність у особи психічної та фізичної (соматичної) здатності до таких дій.

Для з'ясування критеріїв безпечного керування ТЗ оберемо автомобіль, водій якого є оператором складної системи ВАДС (взаємозалежна система, що складається з елементів: водій, автомобіль, дорога, середовище). Його спільним завданням є прийом і переробка інформації, що надходить, прийняття рішення та виконання керуючих дій. Водій автомобіля, як і будь-яка особа, яка може керувати іншим видом ТЗ, для забезпечення цього процесу і його безпеки має отримувати та аналізувати інформацію про умови руху. До цієї інформації належать: показання приладів механічних (електромеханічних) ТЗ, положення органів управління і/чи безпосередньо самого ТЗ у зовнішньому середовищі, власні відчуття, що виникають при зміні швидкості та напрямку руху ТЗ тощо. Крім того, важливу для керування ТЗ інформацію за обсягом і значенням водій отримує від дороги і середовища руху. Нерідко її обсяг і швидкість надходження перевищують дозволені можливості нервової системи водія, в інших випадках брак інформації ускладнює прийняття правильного рішення. Ці особливості діяльності водія висувають дуже високі вимоги не тільки до професійної підготовки цієї категорії осіб, але і до його психофізіологічних якостей (які з формальної точки зору є умовою наділення таких осіб спеціальною правоздатністю, а з практичної – стають гарантією безпечного керування цими особами ТЗ.– *Прим. авт.*)²⁰⁸. Фізіологи та психологи наголошують, що причиною лівової частки ДТП є так званий «людський фактор», а саме, невідповідність здібностей людини до функціонування в складних дорожніх умовах. Ця галузь науки

²⁰⁷ Мельник К.Ю. Загальна та спеціальна трудова правосуб'єктність працівників. *Форум права*. 2012. № 1. С. 618.

²⁰⁸ Голев Н.У. Особливості ергономіки та психофізіології в діяльності водія : навч. посіб. Харків : ХНАМГ, 2012. 185 с.

пропонує до уваги набір характеристик, що зумовлюють поведінку і дії осіб, які керують ТЗ – «професійно важливі психофізіологічні якості». Фахівці вважають, що для підвищення безпечності керування ТЗ з огляду на «людський чинник», зокрема, стан здоров'я та рівень розвитку даних психофізіологічних якостей, необхідно спрямування зусиль на визначення придатності особи до управління ТЗ на підставі медичних оглядів і психофізіологічної експертизи. Комплексні дослідження доводять, що фізичні та психофізіологічні системи, які задіяні в процесі водіння, перебувають у постійному та інтенсивному навантаженні. Згідно досліджень австрійських науковців, лише близько 80% водіїв мають необхідний рівень розвитку професійно важливих психофізіологічних якостей, близько 15% частково відповідають вимогам і 5% повністю не відповідають вимогам до рівня розвитку якостей, необхідних для безпечного керування транспортом. Саме на ці 5% припадає лєвова частка ДТП, що сталися через помилки водія²⁰⁹.

У першу чергу набуття необхідних для безпечного керування ТЗ психофізіологічних якостей пов'язано з віковими особливостями людини. Неповнолітні особи за своєю суттю є некомпетентними та залежними від дорослих осіб, держави через біологічну, психологічну та соціальну незрілість. Діти від дорослої людини відрізняються низкою анатомо-фізіологічних та психічних особливостей, що не може не позначатися і на їх правовому статусі. Біологічний вік дітей характеризується функціональною, морфологічною та психічною зрілістю. Для діагностики адекватності психічного розвитку окремого індивіда вчені-психологи спираються на поняття вікових та індивідуальних особливостей психічного розвитку. Усі люди проходять одні й ті самі ступені психічного становлення (періоди), але проходять їх по-різному. Більшість західноєвропейських правових систем використовують правові маркери для переходу до дорослого віку в межах 16, 18 або 21 року. Таким чином, існує мінімальний юридичний вік для низки правовідносин, у яких дитина може набувати необхідної правосуб'єктності. Таким чином, одним з вихідних критеріїв набуття спеціальної адміністративної правоздатності керування ТЗ є віковий (досягнення фізич-

²⁰⁹ Маслок В.В., Єна А.І. Психофізіологічна експертиза водіїв у країнах Європи. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції, (м. Кривий Ріг, 17 листоп. 2017 р.). Кривий Ріг, 2017. С. 162–167.

ною особою певного встановленого національним законодавством віку). Враховуючи наявну різноманітність ТЗ, слід зазначити, що, керування певними з них видами не вимагає отримання керманічем відповідного на це дозволу. Ми неодноразово наголошували на тому факті, що відсутність у законодавстві належно закріпленого правового статусу для осіб, які керують приватним легким електротранспортом унеможливило визначити їх конкретну правоздатність. На сьогодні ми можемо лише казати про загальну їх правоздатність як учасників дорожнього руху (і у такому разі вона настає від народження) або за аналогією з законом – прирівнювати цих осіб до тієї чи іншої, більш підходящої категорії учасників дорожнього руху, наприклад, велосипедистів чи водія.

Велосипедист – особа, яка керує велосипедом (ТЗ, крім крісел колісних, що приводиться в рух мускульною силою людини, яка знаходиться на ньому)²¹⁰. У технічних характеристиках двоколісного дитячого велосипеда «CrosserKidsBike 20», наприклад, зазначено, що він розрахований на вік, починаючи вже від 2-х років²¹¹, велосипед CrosserKidsBike 16 – з 4-х років²¹². Для споживачів на сайті продавця зазначено: «*CrosserKidsBike 16 – цей велосипед відмінно допоможе вашій дитині освоїти велосипедний спорт і прищепити любов до велосипедів в цілому. Він простий та надійний, з ним не виникне проблем у критичних ситуаціях*»²¹³. Утім чи можна це розцінювати як визначення мінімально необхідної межі для реалізації правоздатності з боку дитини безпечно керувати цим видом ТЗ. Щодо їзди на велосипеді чинне українське законодавство встановлює дві вікові межі, які залежать від місця експлуатації цього виду ТЗ (умов реалізації спеціального права на керування велосипедом): з 14 років (мінімальний вік) – для осіб, які збираються рухатися на велосипедах по дорозі (по спеціальних велосипедних доріжках, а в разі їх відсутності – по краю проїзної частини дороги, вулиці чи узбіччю); до 7 років – (максимальний вік) для дітей, які можуть рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках на дитячих велосипедах під наглядом дорослих (п.п. 6.1 та 6.6 ПДР України).

²¹⁰ Див.: Правила дорожнього руху, п. 1.10.

²¹¹ Дитячий велосипед Crosser Kids Bike 20. Технічні характеристики. *Каталог товарів Veloland*. URL: https://velo-land.com.ua/uk/crosser_kids_bike_20.

²¹² Див.: Дитячий велосипед Crosser Kids Bike 16. Технічні характеристики. URL: https://velo-land.com.ua/uk/crosser_kids_bike_16.

²¹³ Там само.

Керувати гужовим транспортом також дозволяється особам, не молодшим 14-річного віку (п. 7.1 ПДР України)²¹⁴.

Відповідно до ст. 15 Закону України «Про дорожній рух» право на керування ТЗ відповідної категорії може бути надано фізичним особам, які досягли певного віку, починаючи з 16-річного віку – мототранспортними засобами і мотоциклами, з 18-річного віку – автомобілями, колісними тракторами, самохідними машинами і т.д.²¹⁵. Але необхідно пригадати, що п. 24.2 ПДР України дозволяє навчатися водінню автомобіля особам, яким виповнилося 16 років, а мотоцикла чи мопеда – 14 років. Навчальна їзда на дорогах дозволяється тільки в присутності спеціаліста з підготовки водіїв²¹⁶. У випадку навчальної їзди водієм вважатиметься особа, яка навчає керуванню ТЗ, перебуваючи безпосередньо в цьому ТЗ. Це впливає на такі елементи правосуб'єктності тих осіб, які навчаються керуванню, як дієздатність та деліктоздатність, але, по суті, не обмежує їх правоздатності. Особа за цих обставин здобуває фактичну можливість керувати ТЗ, що надалі створює необхідні передумови для отримання нею спеціального права на керування відповідним видом ТЗ. Зазначене дозволяє констатувати наявність у такої категорії осіб з вказаного віку, так би мовити, умовної спеціальної правоздатності (з відстрочкою).

Проте мінімально допустимий вік є не єдиною умовою здобуття фізичною особою права керування ТЗ. Міжнародним правом передбачено, що в національному законодавстві мають бути передбачені вимоги доотримання посвідчення водія. Зокрема, крім мінімального віку у ньому має бути визначено потрібний стан здоров'я тощо (ст. 41 Конвенція ООН про дорожній рух 1968 року)²¹⁷. У ст. 15 (ч. 1) Закону України «Про дорожній рух» вказано, що кожний громадянин, який досяг визначеного цим Законом віку, не має медичних протипоказань та пройшов повний курс навчання за відповідними програмами, може в установленому порядку отримати право на керування ТЗ відповідної категорії²¹⁸. Щодо навчальної їзди у ПДР (п. 24.1) також зазначено, що навчати водінню ТЗ доз-

²¹⁴ Див.: Правила дорожнього руху.

²¹⁵ Див.: Закон України «Про дорожній рух», ст. 15.

²¹⁶ Див.: Правила дорожнього руху.

²¹⁷ Конвенція про дорожній рух : Конвенція ООН від 08.11.1968 р. Дата оновлення: 29.03.2011. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text.

²¹⁸ Див.: Закон України «Про дорожній рух», ст. 15.

воляється лише осіб, які не мають для цього медичних протипоказань. У деяких випадках для отримання права керування окремими категоріями ТЗ закон вимагає наявності певного стажу керування іншими категоріями ТЗ. Наприклад, право на керування складами ТЗ з тягачем надається особам, які мають посвідчення водія категорії В, С1, С, D1 і D відповідно або кількох з них та навички керування ТЗ категорії В, С1, С, D1, D відповідно більше одного року протягом останнього часу²¹⁹.

Тож набуття спеціальної правоздатності щодо керування ТЗ не є безумовним. Відповідні вимоги обумовлені особливістю та технічними характеристиками того чи іншого виду транспорту. Це можуть бути вимоги щодо віку, стану здоров'я, наявного стажу керування іншими категоріями.

Науковці слушно стверджують, що наявність спеціального адміністративно-правового статусу може як звужувати, так і розширювати перелік прав для носіїв такого статусу. Конституція України (ст. 33) гарантує кожному, хто на законних підставах перебуває на території України, свободу пересування, вільний вибір місця проживання, право вільно залишати територію України, за винятком обмежень, які встановлюються законом. Отримавши право на свободу пересування, фізична особа може повною мірою користуватися для цього різними видами транспорту. *Спеціальна адміністративна правоздатність осіб щодо керування ТЗ* створює передумови для розширення їх спеціальних прав, порівняно з іншими учасниками дорожнього руху, що водночас розширює і потенційний перелік їх обов'язків. Оскільки більшість видів ТЗ є джерелом підвищеної небезпеки, можливість керування ними (у встановленому порядку) передбачає отримання особами-керманічами спеціального дозволу. За цих умов фізична особа з потенційного «володаря здатності» стає носієм комплексу спеціальних прав та обов'язків, які вона надалі може фактично реалізовувати, керуючи тим чи іншим видом транспорту. Тому цей вид спеціальної адміністративної правоздатності покликаний створювати для фізичних осіб передумови нормальної реалізації своїх прав і забезпечувати при цьому належну суспільну безпеку шляхом виконання ними спеціальних обов'язків. Така правосуб'єктність у передбачених законом випад-

²¹⁹ Див.: Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами.

ках доповнює загальну правоздатність особи²²⁰. Спеціальні права та обов'язки виникають у разі волевиявлення фізичної особи та спеціального дозволу (у нашому випадку – посвідчення водія відповідної категорії. – *Прим. авт.*). Для виникнення спеціального адміністративно-правового статусу потрібна воля державного органу на те, щоб присвоїти конкретній людині спеціальний адміністративно-правовий статус²²¹.

Зміст дозвільних процедурних правовідносин має складнішу структуру, ніж втілення деяких інших матеріальних прав – виникнення спеціальної правоздатності та отримання суб'єктивного спеціального права на керування ТЗ (принаймні, багатьох з наявних видів) здебільшого виникає неодноразово та за умови відповідності кандидата на право встановленим законом вимогам. Наприклад, стосовно процедурних пенсійних відносин М.М. Шумило вважає, що їх зміст необхідно розглядати через призму основних прав та обов'язків і супровідних прав та обов'язків, причому суб'єкти чітко розмежовані за своїм правовим статусом. Так, забезпечувальний суб'єкт володіє основним правом та супровідним обов'язком, а суб'єкт, який забезпечує, володіє основним обов'язком та супровідним правом²²². Тобто у правоздатного індивідуума виникає здатність отримати спеціальне право на керування ТЗ (у тих випадках, коли закон передбачає видачу дозвільного документа), умовно кажучи, – «основне право на отримання спеціального права». При зверненні до органу спеціальної компетенції в цього органу виникає супровідне право вимагати від конкретної фізичної особи визначені нормативно-правовими актами документи (правильно оформлені юридичні факти, юридично значущі обставини тощо). Для того, щоб реалізувати свою спеціальну адміністративну правоздатність у фізичної особи виникає супровідний обов'язок надати необхідні документи до органу спеціальної компетенції. Якщо згідно із наданими документами підтверджується право особи на отримання спеціального права на керування певної категорією ТЗ (його спеціальна правоздатність), то в органу спеціальної компетенції виникає

²²⁰ Васильєв Л.С. Адміністративне право України (загальна частина) : навч. посіб. Харків : Одісей, 2002. 288 с.

²²¹ Див.: Пушкарьова Н.Ф., 2021. С. 198.

²²² Шумило М.М. Правове регулювання пенсійного забезпечення державних службовців : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.05 / Одеська національна юридична академія. Одеса, 2009. С. 15.

основний обов'язок – видати такій особі відповідний дозвільний документ (посвідчення водія).

В одній зі своїх публікацій Н.В. Загородня наводить та підтримує думку Н.Г. Салішевої, яка ставить під сумнів можливість розвитку правоздатності особи, тому що розширюватися і збільшуватися може обсяг її конкретних прав, а не властивість мати права і бути носієм обов'язків²²³. Можна зробити припущення, що в уявленні наведених науковців правосуб'єктність вимальовується як певна константа, яка з моменту виникнення має довершену форму, існування якої не може бути припинено аж до припинення існування носія цієї здатності. Проте доречно згадати, що як адміністративно-деліктне, так і кримінальне законодавство України, а також інших країн світу містить такий вид кримінального покарання (адміністративного стягнення), як позбавлення права керування ТЗ. Так, у ст. 30 (ч. 2) КУпАП вказано: «позбавлення наданого громадянину права керування ТЗ застосовується на строк до трьох років за грубе або повторне порушення порядку користування цим правом або на строк до десяти років за систематичне порушення порядку користування цим правом»²²⁴. У межах кримінального провадження у передбачених законом випадках та порядку (ст.ст. 149–153, ст. 331 КПК України) до підозрюваного (обвинуваченого) слідчим суддею (судом) може бути застосовано такий захід забезпечення кримінального провадження, як тимчасове обмеження у користуванні спеціальним правом (за загальним правилом на строк не більше двох місяців). У межах виконавчого провадження, згідно з ч. 9 ст. 71 Закону України «Про виконавче провадження», за наявності заборгованості зі сплати аліментів, сукупний розмір якої перевищує суму відповідних платежів за чотири місяці, державний виконавець виносить вмотивовану постанову про встановлення тимчасового обмеження боржника у праві керування ТЗ – до погашення заборгованості зі сплати аліментів у повному обсязі²²⁵. До того ж у Законі України «Про дорожній рух» (ч. 10 ст. 15) чітко

²²³ Загородня Н.В. Адміністративно-правовий статус громадян України. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція*. 2018. № 33. С. 75–77.

²²⁴ Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1–212–24) : Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-Х. Дата оновлення: 19.12.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>.

²²⁵ Про виконавче провадження : Закон України від 02.06.2016 р. № 1404-VIII. Дата оновлення: 01.01.2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1404-19#Text>.

зазначено, що за наведених вище підстав фізичним особам забороняється керування протягом строку позбавлення чи встановленого тимчасового обмеження у праві керування відповідними видами транспорту²²⁶.

Тож яким чином це може корелюватися з твердженням про незмінність та невідчужуваність правоздатності?

У контексті деяких досліджень у американських учених виникло важливе питання: чи може уряд держави усунути здатність людини їздити (керувати ТЗ) на рівні конституційних обмежень? Надаючи відповідь на це запитання, правознавці та правозахисники змушені були спочатку з'ясувати, чи є фізичне керування ТЗ фундаментальним особистим правом людини. Якщо це так, то будь-які спроби уряду обмежити це право має підлягати суворому контролю: заборона керування ТЗ як примусовий захід мусить здобути переконливих аргументів на користь служіння захисту державним інтересам в очах суспільства. Якщо водіння автомобіля не належить до основних прав людини – заборона на керування ТЗ може регулюватися менш раціональними підставами. Іншими словами, раціональність таких обмежень буде обумовлюватися наявністю та характером охоронюваних законом державних (суспільних) інтересів. До речі, безпосереднього згадування про право на керування ТЗ у списку основних та факультативних прав, закріплених у Конституції США, немає. Але, згідно з позицією Верховного Суду Сполучених Штатів, якщо Конституція гарантує право людини на вільні поїздки та перевезення вантажів між штатами, і якщо це може супроводжуватися правом керувати ТЗ, то будь-яка безпідставна заборона на таке керування була б неконституційною²²⁷.

Як зазначалося у цьому дослідженні, наявні правові обмеження щодо реалізації права та безпосередньої діяльності, пов'язаною з керуванням ТЗ, обумовлені підвищеною небезпекою транспорту (особливо тих видів, які наділені надмірними потужностями, під час руху є носіями значної кінетичної енергії, а тому під час ДТП здатні спричинити серйозні руйнування та пошкодження). А. Кантер слушно наголошує, що люди без обмежених психічних можливостей можуть вільно наражати себе та інших на небезпеку без втру-

²²⁶ Див.: Закон України «Про дорожній рух».

²²⁷ Emch, C.B. (2020). Why the Birth of Autonomous Driving Is the Death of Our «Right» to Drive. *Pace L. Rev.*, 40, 305–309. URL: <https://digitalcommons.pace.edu/plr/vol40/iss2/6>.

чання держави – доки вони не порушують кримінальні закони²²⁸. А.В. Пасічник зауважує, що законодавство передбачає принципову можливість у встановленому порядку позбавляти особу належного їй права, тоді як жоден суб'єкт права не може бути позбавлений своєї правоздатності²²⁹. Логічним буде пригадати, що, на думку багатьох науковців, головним змістом правоздатності фізичних осіб є не реальні права учасників правовідносин, а принципова можливість їх мати²³⁰. Як, наприклад, зазначає А.М. Завальний, правоздатність людини невід'ємна від особистості, її неможливо відібрати, вона не може нікому передаватися, але вона у визначених законом випадках може бути обмежена²³¹. Про обмеження спеціальної правоздатності фізичних осіб доречно говорити лише стосовно тих видів ТЗ, керування якими закон вимагає наявності відповідного дозволу, отриманого у встановленому порядку.

Науковий підхід у з'ясуванні поняття обмеженої правоздатності в контексті правовідносин, що виникають у сфері забезпечення БДР, набуває не лише теоретичного, а й практичного значення, оскільки багато людей в Україні щороку виявляє бажання отримати право на керування ТЗ (права на керування ТЗ іншої та нижчої категорії), а також значна кількість осіб позбавляється судами відповідного спеціального права за певні правопорушення ПДР.

За даними Головного сервісного центру МВС України за 12 місяців 2022 року було видано понад 1,2 млн. національних посвідчень водія. З них 429 тис. водіїв отримало своє посвідчення вперше. І це майже на 20 тис. більше, ніж у минулому році, незважаючи навіть на те, що кількість сервісних центрів МВС, які мали можливість повноцінно надавати відповідні послуги в умовах повномасштабного російського вторгнення, скоротилась²³². З іншого боку, за результатами розгляду справ про адміністративні правопорушення протягом 2022 року судами першої інстанції було

²²⁸ Craigie, J., Bach, M., Gurbai, S., Kanter, A., Kim, S.Y., Lewis, O., & Morgan, G. (2019). Legal capacity, mental capacity and supported decision-making: report from a panel event. *International journal of law and psychiatry*, 62: 160–168. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ijlp.2018.09.006>.

²²⁹ Див.: Пасічник А., 2009. С. 28–31.

²³⁰ Див.: Загальна теорія держави і права : підручник для студ. юрид. вищ. навч. закл. / за ред. М.В. Цвіка, О.П. Петришина, 2011. С. 335.

²³¹ Див.: Теорія держави та права: навч. посіб. / за заг. ред. С.Д. Гусарева, О.Д. Тихомирова, 2017. С. 199.

²³² Головний сервісний центр МВС України. Послуги сервісних центрів МВС за 2022 рік. URL: <http://surl.li/lbbilg>.

прийнято понад 85,7 тис. рішень про накладення адміністративного стягнення у вигляді позбавлення спеціального права керування ТЗ. До цієї кількості ще слід додати 694 особи, засуджених за ст.ст. 286 та 286–1 КК України, до яких за цей же період суд застосовував додаткове покарання у вигляді позбавлення права керування ТЗ²³³.

У Конвенції ООН про дорожній рух 1968 року (ч. 3 ст. 42) наголошується, що жодне положення цього міжнародного нормативно-правового акта не спрямовано на обмеження владних повноважень країн-учасниць щодо можливостей на рівні національного законодавства забороняти керування ТЗ особам, які мають національні чи міжнародні посвідчення водія. Такі заборони можуть бути передбачені у випадках, якщо стан водія, в якому він не може безпечно керувати ТЗ, є очевидним і доведеним²³⁴. Враховуючи, що наведена вище норма Конвенції згадує як про вилучення посвідчення водія, так і про позбавлення права користування ним, можна припустити, що заборона керувати ТЗ застосовується не лише як захід припинення правопорушення, а й як превентивний захід з тим, щоб не допустити подібного небезпечного керування цією особою в майбутньому. Проте доцільно звернути увагу на назву самої ст. 42 Конвенції «Призупинення дії посвідчень водіїв», – а це у свою чергу вказує на тимчасовість характеру таких обмежень, а не про позбавлення здатності особи в подальшому мати відповідне спеціальне право взагалі.

Аналіз положень національного законодавства України вказує, що жоден нормативно-правовий акт на сьогодні не містить підстав для абсолютного позбавлення фізичних осіб спеціальної правоздатності щодо керування ТЗ. Єдине, що, як зазначалося, для деяких видів та категорій ТЗ закон встановлює вікові умови набуття такої правоздатності.

Стан здоров'я також є передумовою отримання спеціального права на керування певними видами ТЗ. За певних обставин законодавець передбачає можливість обмеження реалізації цього права (що теоретично становить уже зміст такого елемента правосуб'єк-

²³³ Звіт судів першої інстанції щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення (№ 1-п). Судова статистика. 2022 рік. Вебсайт Судова влада України. URL: <http://surl.li/akvuho>; Звіт про осіб притягнутих до кримінальної відповідальності та види кримінального покарання (№ 6). Судова статистика. 2022 рік. Вебсайт Судова влада України. URL: <http://surl.li/trqdmr>.

²³⁴ Див.: Конвенція про дорожній рух : Конвенція ООН від 08.11.1968 р.

тності, як дієздатність), але передбачається, що такі обмеження можуть мати тимчасовий характер і гіпотетично не позбавляють особу здатності (у разі позитивних змін у психофізіологічному стані людини) реалізовувати право керування ТЗ. Перелік медичних протипоказань (захворювань і вад), за наявності яких особа не може бути допущена до керування відповідними ТЗ, визначається спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань охорони здоров'я. Медичний огляд проводиться з метою визначення здатності кандидатів у водії і водіїв до безпечного керування ТЗ²³⁵. Згідно з Положенням про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування ТЗ (затвердженим Постановою КМУ від 08.05.1993 р. № 340) факт проходження медичного огляду підтверджується дійсною на дату подання до ТСЦ МВС медичною довідкою встановленого зразка. За наявності в довідці інформації про обмеження, за яких дозволяється керувати ТЗ, відомості про ці обмеження зазначаються у відповідній графі посвідчення водія²³⁶. У разі подання особою до ТСЦ МВС медичної довідки, якою її визнано непридатною до керування ТЗ категорії, яка була відкрита раніше, що підтверджується наявністю в такій медичній довідці запису «непридатний» навпроти відповідної категорії ТЗ у графі «Відмітка про придатність», особі видається нове посвідчення водія без зазначення тої категорії ТЗ, щодо якої особу визнано непридатною до керування. В Єдиному державному реєстрі МВС (далі – ЄДР МВС) робиться запис про те, що категорію виключено з посвідчення водія на підставі медичної довідки (із зазначенням її серії та номера). Відновлення особою виключеної(их) категорії(й) ТЗ з посвідчення водія здійснюється за умови подання такою особою медичної довідки із записом «придатний» навпроти відповідної категорії ТЗ у графі «Відмітка про придатність»²³⁷. Тож з наведеного можна зробити висновок, що здатність особи здобути чи мати спеціальне право при наявності медичних протипоказань не виключається абсолютно, а залежність від стану здоров'я простежується лише на рівні реалізації такого права чи можливості його набути.

²³⁵ Див.: Закон України «Про дорожній рух».

²³⁶ Див.: Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами.

²³⁷ Див.: Інструкція про порядок приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами та видачі посвідчень водія.

Наступним важливим питанням у контексті нашого дослідження є з'ясування впливу факту позбавлення чи тимчасового обмеження у праві керування ТЗ на наявність та/чи обсяг спеціальної правоздатності особи. На законодавчому рівні (ч. 10 ст. 15 Закону України «Про дорожній рух») зазначеним вище особам протягом строку позбавлення чи обмеження у праві забороняється керування ТЗ. Але в теоретичному сенсі це лише впливає на його дієздатність (про яку йтиметься у наступному підрозділі цієї роботи). Водночас в Інструкції про порядок приймання іспитів для отримання права керування ТЗ та видачі посвідчень водія (затвердженій наказом МВС України від 07.12.2009 р. № 515 та зареєстрованій в Міністерстві юстиції України 22.01.2010 р. за № 74/17369) зазначено: «право на керування ТЗ надається особі, до якої не застосовано адміністративне стягнення чи кримінальне покарання у виді позбавлення права на керування ТЗ чи якій не встановлено тимчасове обмеження у праві на керування» (п. 4 розділу I)²³⁸. А це у свою чергу на законних підставах вже обмежує здатність особи здобути спеціальне право.

У разі обмеження в законний спосіб особи в праві керування ТЗ вона не позбавляється цього права, а лише тимчасово обмежується у його реалізації, тому цей факт жодним чином не впливає на стан чи обсяг спеціальної правоздатності особи. Водночас позбавлення права керування ТЗ, на наш погляд, має відношення до спеціальної правоздатності. Такий погляд зумовлений деякими причинами.

По-перше, як було вказано вище, факт позбавлення є перешкодою у повторному отриманні цієї особою права керування ТЗ, навіть іншої категорії чи іншим видом транспорту (тролейбусом, трактором і т. ін.) на період дії стягнення (кримінального покарання). Після завершення встановленого судом (у межах санкції правової норми) строку відновлення спеціального права на керування ТЗ відбувається не автоматично, а лише після виконання встановлених щодо певних ситуацій умов. Наприклад, після складення теоретичного і практичного іспитів, а особам, позбавленим права на керування ТЗ, за керування такими засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських

²³⁸ Див.: Інструкція про порядок приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами та видачі посвідчень водія.

препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, посвідчення водія повертається після обов'язкового проходження позачергового медичного огляду та складення теоретичного і практичного іспитів (п. 20 Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами)²³⁹. Тож знову відновлюється необмежений стан здатності позбавленою особою здобути спеціальне право керування ТЗ, але не відновлюється суб'єктивне право автоматично. Про те, що у наведеній ситуації правоздатність особи не втрачається, а лише обмежується, свідчить і той факт, що, наприклад, у п. 7 розділу V Інструкції про порядок приймання іспитів для отримання права керування ТЗ та видачі посвідчень водія зазначено: «У разі коли за отриманням посвідчення водія звертається особа, позбавлена в установленому порядку права на керування ТЗ, після оформлення посвідчення водія уповноважений працівник ТСЦ МВС викликає поліцейських для його вилучення. У такому разі оформлене посвідчення водія вважається виданим, але особа його не отримує»²⁴⁰.

Отримані теоретичні висновки здобувають і практичного значення, оскільки впливають саме на визначення та правильне розуміння адміністративно-правового статусу особи у разі протиправного, але де-факто можливого керування нею ТЗ.

Так, до Заставнівського районного суду Чернівецької області з адміністративним позовом на рішення поліцейського звернувся громадянин Особа_1 з клопотанням про скасування постанови у справі про притягнення його до адміністративної відповідальності. Обґрунтовуючи свій позов, позивач зазначив, що у червні 2021 року інспектором відділення поліції Чортківського РВП ГУНП в Тернопільській області стосовно нього було винесено постанову у справі про адміністративне правопорушення за ч. 4 ст. 126 КУпАП. В останній зазначається, що Особа_1 керувала ТЗ в м. Заліщики, будучи позбавленим права керування ТЗ рішенням Заставнівського районного суду від 07.10.2019 р. на один рік. Однак позивач не погоджується з такою кваліфікацією його дій, мотивуючи це тим, що оскільки з моменту позбавлення його права керування ТЗ минуло більше одного року, він вважається таким, що не має посвідчення

²³⁹ Див.: Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами.

²⁴⁰ Див.: Інструкція про порядок приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами та видачі посвідчень водія.

водія (за таких обставин подібні дії кваліфікувалися б за ч. 2 ст. 126 КУпАП), а не таким, що позбавлений права керування ТЗ. Отже, в оскаржуваній постанові, на думку позивача, не враховано зміни у його адміністративно-правовому статусі. Вирішуючи цей спір, суд першої інстанції зазначив, що з аналізу вимог чинного вітчизняного законодавства вбачається, що особа, яку було позбавлено права керування ТЗ, має такий статус незалежно від закінчення строку, на який її було позбавлено цього спеціального права. Тобто виконання особою адміністративного стягнення у вигляді позбавлення права керування ТЗ на певний строк, а також закінчення такого строку не змінює статус позбавленої права керування особи²⁴¹. Не погоджуючись з наведеною позицією суду, зі свого боку ще раз наголосимо, що після завершення встановленого рішенням суду у справі про адміністративне правопорушення строку позбавлення права керування ТЗ особа не має обмежень у реалізації своєї здатності відновлювати спеціальне право у встановленому порядку. Саме в межах реалізації своєї спеціальної правоздатності дана особа вирішує для себе доцільність чи недоцільність повернення права на керування ТЗ. Здатність до вільного волевиявлення у межах повної правоздатності є відмінною рисою адміністративно-правового статусу даної категорії осіб від осіб, які були позбавлені права керування ТЗ, але термін дії цього адміністративного стягнення чи кримінального покарання ще не сплинув. На доведення своєї позиції зазначимо, що за апеляційною скаргою Особи_1 рішення суду першої інстанції (Заставнівського районного суду Чернівецької області) від 20.09.2021 р., а також постанову інспектора поліції про притягнення Особи_1 до адміністративної відповідальності за ч. 4 ст. 126 КУпАП постановою Сьомого апеляційного адміністративного суду (м. Вінниця) від 23.12.2021 р. було скасовано, а справу закрито. Колегія суддів апеляційної інстанції зауважує, що об'єктивна сторона правопорушення, передбаченого ч. 4 ст. 126 КУпАП виражається саме у формі керування ТЗ особою, позбавленою права керування ТЗ. Однак з матеріалів справи встановлено, що строк позбавлення позивача права керування ТЗ закінчився 18.10.2020 р., і після цього він не може вважатися таким. За певних обставин мова може йти

²⁴¹ Рішення Заставнівського районного суду Чернівецької області від 20.09.2021 р. у справі № 716/1229/21. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/99722602>.

про керування ТЗ особою, яка не має такого права, що може мати ознаки іншого правопорушення²⁴².

По-друге, вважаємо, що саме з теоретичним осмисленням такого елемента спеціальної правосуб'єктності, як правоздатність особи пов'язане принципове питання допустимості застосування адміністративного стягнення чи кримінального покарання у вигляді позбавлення права керування ТЗ до категорії осіб, які зазначене спеціальне право до того не отримували! Подекуди приклади таких рішень з'являються в судовій практиці.

Так, вироком Чигиринського районного суду Черкаської області від 31.01.2018 р. Особу_1 було засуджено за ч. 3 ст. 286 КК України із застосуванням ст. 69 КК України до покарання у виді позбавлення волі на строк 4 роки з позбавлення права керувати ТЗ на строк 3 роки. На підставі ст. 75 КК України Особу_1 звільнено від відбування покарання з випробуванням з іспитовим строком 3 роки з покладенням обов'язків, передбачених пунктами 1, 2 ч. 1 та п. 2 ч. 2 ст. 76 КК України. Ухвалою Апеляційного суду Черкаської області від 12.04.2018 р. вирок суду першої інстанції залишено без зміни. У касаційній скарзі прокурор серед іншого наголошував на неправильному призначанні додаткового покарання у виді позбавлення права керувати ТЗ особі, яка до того не мала відповідного спеціального права. Суд касаційної інстанції визнав зазначену думку прокурора слушною. Мотивуючи свою позицію, суд наголосив, що згідно з правозастосовною практикою позбавлення права керувати ТЗ суд не вправі призначити як додаткове покарання особі, яка не має такого права. Як вбачається з матеріалів кримінального провадження, засуджений не отримував посвідчення водія на право керування ТЗ. Отже, враховуючи вищезазначене, призначення судом першої інстанції засудженій особі додаткового покарання у виді позбавлення права керувати ТЗ на строк 3 роки є помилковим та підлягає виключенню з судових рішень²⁴³.

Мотивуючи свої рішення з цього питання, у справах про адміністративні правопорушення у сфері БДР суди часто згадують та посилаються на постанову Пленуму Верховного Суду України»

²⁴² Постанова Сьомого апеляційного адміністративного суду від 23.12.2021 р. у справі № 716/1229/21. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/102167179>.

²⁴³ Постанова Верховного Суду від 22.01.2019 р. у справі № 708/40/18. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/79383420>.

від 23.12.2005 р. № 14 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті», в абзаці 3 п. 28 якого вказано, що суди не вправі застосовувати позбавлення права керувати ТЗ тоді, коли винна особа вже позбавлена такого права або взагалі його не мала²⁴⁴. Хоча висновки щодо застосування норм права, викладені у постановках Верховного Суду, повинні враховуватися іншими судами при застосуванні таких норм права, як зауважують деякі вчені (С.С. Вітвіцький, Р.М. Пилипів), враховуючи відносну давність згаданої Постанови Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р. № 14, окремі її положення в умовах чинного законодавства перестали бути актуальними²⁴⁵. З одного боку, позбавляти спеціального права особу, яка його взагалі не отримувала чи втратила (у зв'язку з позбавленням), суперечить логіці. Однак науковці слушно наголошують: «окремим особам відсутність відповідного права не заважає виконувати роль керманічів, а подекуди навіть на підпитку»²⁴⁶. Такі правопорушники, які не отримували права керування ТЗ, а відповідно не можуть бути його позбавлені після накладення на них іншого адміністративного стягнення, не матимуть жодних застережень чи обмежень щодо отримання права керування ТЗ у подальшому, що, на нашу думку, – є однією з актуальних проблем юридичної відповідальності²⁴⁷. Але слід зазначити, що законодавство деяких інших країн світу (окремих штатів чи провінцій) містить приклади практики позбавлення за грубі (небезпечні) порушення у сфері БДР не лише наявного права керування ТЗ, а й можливості його отримання на певний строк. Наприклад, нормами розділу 49 Закону штату Вікторія (Австралія) про безпеку дорожнього руху 1986 року передбачається: «Після засудження або визнання особи винною у правопорушенні, передбаченому статтею 49 (1) (b), (f) або (g), суд повинен: а) анулювати будь-які водійські права або дозвіл на навчання, які є у правопорушника; б) незалежно від

²⁴⁴ Див.: Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті.

²⁴⁵ Вітвіцький С.С., Веселов М.Ю., Пилипів Р.М. Юридична відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: проблеми та шляхи удосконалення правового регулювання : монографія. Київ : ВД Дакор, 2022. С. 108.

²⁴⁶ Там само. С. 109.

²⁴⁷ Там само. С. 110.

того, чи має правопорушник посвідчення водія на право керування ТЗ чи дозвіл на навчання, – позбавити останнього можливості отримання такого права на такий час, який суд вважає за потрібне, але не менше мінімального періоду позбавлення прав, визначеного відповідно до підрозділу (1А)»²⁴⁸. Як зазначено у законі: «позбавлення особи можливості отримання такого права на певний час» – фактично є нічим іншим, як обмеженням спеціальної правоздатності правопорушника (обмеження «права на отримання права»). Доти, доки діє таке обмеження, особа не здатна реалізувати можливість на отримання права керування ТЗ.

Якщо на сьогодні українська наука та законодавство вважають доцільним (у разі наявності суспільно обумовленої потреби у забезпеченні публічної безпеки та БДР) і допустимим обмеження спеціальної правоздатності особи-правопорушника шляхом позбавлення (її) його права керування ТЗ та «блокування» можливості відновлення цього права протягом встановленого терміну дії стягнення чи покарання, то чому такі обмеження видаються алогічними у разі, якщо особа таке право не отримувала. Якщо не заціклюватися на наявності чи відсутності спеціального права, а переосмислити цю дилему на рівні категорії правоздатності особи щодо керування ТЗ, то, вважаємо, можна отримати позитивний результат. Вирішуючи це питання, слід констатувати, що зміст та обсяг спеціальної правоздатності конкретної особи, яка досягла необхідного віку і має задовільний стан здоров'я, залишається однаковою як до, так і після отримання нею спеціального права. Наприклад, будь-яка особа, яка не має права керування ТЗ за умови відповідності всім встановленим у законодавстві вимогам, може відразу отримати декілька категорій (А, В, С). Єдине, що у разі одночасного відкриття двох і більше категорій ТЗ іспит складається за вищою з них²⁴⁹. Так само особа, яка вже має право керування ТЗ, реалізуючи свою правоздатність, може у встановленому порядку отримати посвідчення водія з правом на керування ТЗ іншої або нижчої категорії. Тож і у випадку вчинення правопорушення, за яке закон передбачає санкцію у вигляді позбавлення спеціального права, правоздатність щодо його отримання/відновлення на період дії стягнення чи по-

²⁴⁸ Road Safety Act 1986 (Vic). (1986). Start date: 01/03/2022. URL: <https://jade.io/article/282544>.

²⁴⁹ Див.: Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами, п. 18–1.

карання повинна бути однаково обмежена для всіх індивідів і незалежно від того, чи реалізували вони таку здатність до того чи ні.

З урахуванням наведеного можливі перспективи окремих змін до українського законодавства щодо позбавлення порушників правової можливості надалі отримати право керування ТЗ виглядають цілком доречними. Наприклад, в одному з попередніх досліджень (проведеного у співавторстві з С.С. Вітвіцьким та Р.М. Пилипівим) ми пропонували внести низку змін до адміністративного та кримінального законодавства, зокрема до ст. 30 КУпАП: «...за такі самі порушення особа, яка не отримувала у встановленому законом порядку права керування ТЗ позбавляється *можливості отримати таке право* на ті ж самі строки»²⁵⁰.

Отже, у підсумку проведеного в цій частині дослідження було доведено, що уявлення про особливості адміністративної правоздатності є важливою умовою правильного визначення адміністративно-правового статусу особи, яка керує ТЗ, що має не лише теоретичне, а й прикладне значення.

Адміністративна правоздатність особи щодо керування ТЗ є різновидом спеціальної правоздатності, яка у відносинах публічно-правового характеру визначає можливість (здатність) індивідуума за умови відповідності встановленим критеріям отримати спеціальне право на керування тим чи іншим видом транспорту. *Спеціальна адміністративна правоздатність осіб щодо керування ТЗ* створює передумови для розширення їх спеціальних прав, порівняно з іншими учасниками дорожнього руху, що водночас розширює і потенційний перелік їх обов'язків. Зміст та обсяг такої правоздатності залежить від виду (категорії) ТЗ.

Визначальним критерієм для набуття спеціальної правоздатності щодо керування ТЗ є документально підтверджений вік людини. Аналіз українського законодавства дає можливість зробити припущення, що мінімальним віком набуття фізичною особою правоздатності щодо керування ТЗ (при користуванні ними на дорогах) є 14 років. Надалі обсяг правоздатності щодо керування різними категоріями ТЗ з віком може збільшуватися.

Після досягнення встановленого віку фізична особа не може втратити чи бути позбавленої спеціальної правоздатності, правоздатність щодо керування певними видами ТЗ може бути лише

²⁵⁰ Див.: Вітвіцький С.С., Веселов М.Ю., Пилипів Р.М., 2022. С. 111.

обмежена на певний термін на підставі закону (у разі позбавлення правопорушника права керування ТЗ). Зазначене дозволяє виділити повну та обмежену адміністративну правоздатність особи щодо керування ТЗ²⁵¹.

§ 2.3. Адміністративна дієздатність особи, яка керує транспортним засобом

Просуваючись від «принципової можливості» мати певне право, зокрема і право керувати різними категоріями ТЗ, до здатності його реально втілювати у житті за власним бажанням, ми розпочинаємо розмову про дієздатність особи. Дієздатність є наступним компонентом правосуб'єктності осіб, які здатні чи керують ТЗ. З'ясування поняття, змісту та характерних особливостей набуття, реалізації та навіть позбавлення (обмеження) адміністративної дієздатності осіб, які керують ТЗ, є завданням цієї частини нашого дослідження.

Спершу спробуємо абстрагуватися від адміністративної дієздатності конкретно осіб, які керують ТЗ, і з'ясувати загальне уявлення про феномен дієздатності людини як суб'єкта права та учасника правовідносин. Як слушно зазначає В.М. Братасюк, особливо важливою характеристикою суб'єкта права, поруч з іншими характеристиками, є його *дієздатність*. Учений підкреслює виняткову роль дієздатності у правовому житті суб'єкта права, її значущість для з'ясування різних якісних ознак правосуб'єктності людини, цінність дієздатності для ствердження самої цієї людини в праві²⁵². Аналізуючи наявне уявлення у правовій науці про феномен дієздатності, В.М. Братасюк наводить низку узвичаєних визначень цього складника правосуб'єктності: «здатність суб'єкта правовідносин власними діями приймати на себе обов'язки і використовувати свої права (інакше кажучи, це можливість реалізувати правоздатність. —

²⁵¹ Маслянюк С. Адміністративна правоздатність особи щодо керування транспортним засобом. *Problems of philosophy of science and philosophy of education in their historical aspects* : Proceedings of the XIX International Scientific and Practical Conference (Dublin, May 08–09, 2023). Dublin, Ireland by the «InterSci», 2023. С. 7–11.

²⁵² Братасюк В.М. Дієздатність людини як суб'єкта права крізь призму основних типів право розуміння. *Порівняльно-аналітичне право*. 2018. № 3. С. 341–344.

Приміт. В.М. Братасюка)); «здатність людини своїми діями самостійно здійснювати надані законом права, створювати для себе своїми діями обов'язки і виконувати їх»²⁵³.

Отже, поняття дієздатності в площині правових відносин у сфері БДР має суттєве значення, оскільки саме особа, яка відповідає встановленим вимогам, визначеним у правовому просторі сталої науки, є повноцінним суб'єктом на вчинення дій, пов'язаних із керуванням ТЗ різних категорій, марок та моделей. Визначивши максимально коректне поняття дієздатності у насиченому, теоретичному значенні, можна більш детально вивчати дієздатність осіб, які керують ТЗ (в нашому випадку мова йтиме про осіб, які як у законний спосіб, так і навпаки, керують ТЗ вулично-шляховою мережею). Доречним є те, що той, хто керує транспортом, відповідає як за своє життя, так і за життя інших учасників дорожнього руху, при цьому дотримання встановлених правил є обов'язковою юридичною складовою. Саме цей правовий аспект у частині дієздатності і є основоположним регулятором суспільних відносин серед осіб, які керують ТЗ.

Вважаємо, що така правова категорія, як «дієздатність» фізичної особи найкраще досліджена в цивільно-правовій науці, що не заважає нам використати деякі з цих надбань у власній науковій праці задля з'ясування ширшого уявлення про загальні риси цього феномена. Р.О. Стефанчук, аналізуючи поняття «цивільної дієздатності», відзначив, що відповідно до ст. 30 ЦК України цивільною дієздатністю фізичної особи є її здатність своїми діями набувати для себе цивільних прав і самостійно їх здійснювати, а також здатність своїми діями створювати для себе цивільні обов'язки, самостійно їх виконувати та нести відповідальність у випадку їх невиконання. При цьому науковець слушно наголошує, що в літературі немає єдиного бачення щодо змісту дієздатності²⁵⁴. На думку Є.О. Харитонова та Н.А. Саніахметової, до цивільної дієздатності слід включати: правочиноздатність, деліктоздатність, тестаментоздатність, трансдієздатність, бізнесдієздатність та шлюбно-сімейну дієздатність²⁵⁵. М.А. Венецька зазначає, що зміст дієздатності фізичних осіб поля-

²⁵³ Там само. С. 342.

²⁵⁴ Стефанчук Р.О. Цивільна правоздатність та дієздатність як необхідні передумови здійснення особистих немайнових прав фізичних осіб. *Університетські наукові записки*. 2006. № 3–4 (19–20). С. 115.

²⁵⁵ Харитонов Є.О., Саніахметова Н.А. Цивільне право України : посіб. Харків : ООО «Одісей», 2004. 238 с.

гає у здатності таких осіб своїми діями набувати і здійснювати цивільні права та створювати й виконувати цивільні обов'язки, а також нести відповідальність за цивільні правопорушення²⁵⁶.

Адміністративна дієздатність є підставою для реалізації прав і обов'язків у конкретних правовідносинах публічно-правового характеру. На думку А.В. Пасічника, під час формування сучасного уявлення про феномен адміністративної дієздатності представники адміністративної доктрини використовували напрацювання вчених щодо загальної теорії права або окремих галузевих наук (зокрема і цивільного права. – *Прим. авт.*)²⁵⁷. Т.І. Білоус-Осінь стосовно адміністративної дієздатності громадянина також говорить про те, що це здатність суб'єкта своїми діями реалізовувати надані йому права і виконувати покладені на нього обов'язки у сфері публічного адміністрування²⁵⁸.

Як слушно наголошує Є.О. Харитонов, на відміну від правоздатності, дієздатність пов'язана зі здійсненням громадянином волевільних дій, а тому передбачає досягнення певного рівня психічної зрілості. На думку науковця, критеріями є вік, а також стан психічного здоров'я фізичної особи²⁵⁹.

На думку Н.В. Загородньої, в різних суб'єктів адміністративного права адміністративна дієздатність виникає по-різному: у фізичних осіб з моменту народження, а в юридичних – з моменту створення. До її елементів учена відносить: 1) здатність особи самостійно здійснювати, реалізовувати належні їй права; 2) реалізовувати належну їй компетенцію та приймати правові акти управління; 3) застосовувати заходи адміністративного примусу; 4) визнавати, гарантувати та захищати права і свободи громадян; 5) нести юридичну відповідальність за заподіяну шкоду²⁶⁰. Частина з наведених

²⁵⁶ Цивільне право України: академічний курс: у 2 т. / за заг. ред. Я.М. Шевченко. Київ : Ін Юре, 2003. С. 121.

²⁵⁷ Пасічник А. Адміністративна дієздатність фізичних осіб як критерій можливості припинення до адміністративної відповідальності. *Leges Si Viata*. 2014. № 11. С. 110.

²⁵⁸ Білоус-Осінь Т.І. Структура адміністративно-правового статусу громадянина. *Наука та суспільне життя України в епоху глобальних викликів людства у цифрову еру (з нагоди 30-річчя проголошення незалежності України та 25-річчя прийняття Конституції України)*: у 2 т. : матеріали Міжнар. наук.– практ. конф. (м. Одеса, 21 трав. 2021 р.). Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2021. Т. 2. С. 25–29.

²⁵⁹ Цивільне право України: підручник / Є.О. Харитонов, О.І. Харитонova, О.В. Старцев. 3-тє вид., переробл. і допов. Київ : Істина, 2011. С. 121.

²⁶⁰ Бояринцева М.А. Адміністративно-правовий статус громадянина України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2005. 21 с.

елементів мають відношення виключно до юридичних осіб (п. п. 2, 3 та 4), п. п. 1 та 5 – однаково стосуються як фізичних та юридичних осіб. Таким чином, адміністративна дієздатність визначається як її здатність самостійно нести і виконувати покладені на неї адміністративно-правові обов'язки, набувати своїми діями права і приймати обов'язки, передбачені нормами адміністративного права; визнана за нею здатність своїми особистими діями здійснювати, набувати права і виконувати покладені обов'язки адміністративно-го характеру²⁶¹.

Слід зазначити, що еволюція адміністративної доктрини також впливала на зміст категорії «дієздатність». Так, із розвитком законодавчих адміністративних інститутів удосконалювався статус фізичних осіб, це зумовило використання досліджуваного поняття у ширшому значенні.

Багато джерел наукового, довідкового чи навчального характеру повний обсяг адміністративної дієздатності асоціюють з 18-річним віком. Наприклад, Т.І. Білоус-Осінь наголошує, що у повному обсязі адміністративна дієздатність настає з досягненням 18-річного віку, а неповна – з 14 років²⁶². Утім це питання, як і багато інших в адміністративно-правовій науці, не є таким однозначним. У законодавстві відсутня пряма вказівка на вік, з якого громадянин набуває загальної адміністративної дієздатності, але, як зазначає І.Й. Бойко, існують непрямі. Вони можуть міститися в Конституції та законах України²⁶³.

А.В. Пасічник адміністративну дієздатність прагматично розуміє як необхідну складову настання адміністративної відповідальності, оскільки здатність фізичної особи набувати прав та обов'язків нерозривно пов'язано із вольовою ознакою індивіда²⁶⁴. Законотворчість суб'єктів І.Й. Бойко називає одним з ключових чинників адміністративної дієздатності. Науковець вважає, що поняттям дієздатності також охоплюють визнану державою здатність відповідати за неправомірну реалізацію прав або невиконання обов'язків,

²⁶¹ Загородня Н.В. Адміністративно-правовий статус громадян України. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція*. 2018 № 33. URL: <http://surl.li/shxdnm>.

²⁶² Див.: Білоус-Осінь Т. І., 2021. С. 26.

²⁶³ Бойко І. Громадянин як суб'єкт адміністративно-правових відносин. *Вісник Академії правових наук України*. 2004. № 1 (36). С. 94–102.

²⁶⁴ Див.: Пасічник А., 2014.

тобто деліктоздатність особи. Тому, на його погляд, деліктоздатність є структурним компонентом дієздатності²⁶⁵. Як зазначалося раніше, низка вчених-цивілістів здатність особи нести юридичну відповідальність також включають до структури дієздатності. Проте серед науковців є і такі, котрі не погоджуються з подібним баченням. Так, М.В. Костів, досліджуючи зміст правосуб'єктності, так само, як і більшість учених виділяє три її елементи: правоздатність, дієздатність і деліктоздатність, але при цьому надаючи самостійного значення останньому з наведених елементів (деліктоздатності). Дієздатність розглядається науковцем як визнана законом здатність здійснювати тільки правомірні дії з метою набування, здійснення, зміни або припинення прав або обов'язків. Тому вважаємо, що деліктоздатність є самостійним елементом адміністративної правосуб'єктності²⁶⁶.

Усі ці питання, які пов'язані з моментом виникнення та обсягом (змістом) адміністративної дієздатності, при всій їх суперечності, є важливими для визначення адміністративно-правового статусу особи, яка керує ТЗ. Проте, при всіх перевагах методу наукового узагальнення, його застосування в ситуації зі з'ясуванням характеристик адміністративної дієздатності названої категорії осіб може бути лише частковим. Це зумовлено тим, що особи, які керують ТЗ (як раніше було доведено), мають спеціальний адміністративно-правовий статус.

Адміністративна дієздатність учасників адміністративно-правових відносин залежать від низки об'єктивних і суб'єктивних чинників. На прикладі правового статусу моряка (зважаючи на його специфічну діяльність) можна побачити наявність двох основних характерних рис. Перша – всі спеціальні права та обов'язки професійної діяльності моряка (матеріальні норми об'єктивного та суб'єктивного характеру) встановлюються низкою норм міжнародних організацій. Друга – впровадження всіх норм стосовно набуття моряком спеціальної дієздатності лежать у площині виконавчо-розпорядчої діяльності органів державної влади. Сутність цього явища, як зазначає у своєму дослідженні О.В. Попов, полягає у правореалізації одного з елементів правового статусу моряка – спеціальної

²⁶⁵ Див.: Бойко І., С. 99–100.

²⁶⁶ Костів М.В. Адміністративна правосуб'єктність юридичних осіб та особливості її реалізації в адміністративно-деліктних відносинах : автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України. Київ, 2005. 25 с.

дієздатності. В цьому виявляється специфіка публічно-правової діяльності органів державної виконавчої влади України при визначенні правового статусу моряка. Вона полягає в забезпеченні цими органами спеціальної дієздатності моряка як суб'єкта специфічної діяльності за родом: 1) діяльність органів виконавчої влади спеціальної компетенції при визначенні особи моряка; 2) запровадження спеціальних реєстраційних процедур з питань трудових угод моряка; 3) діяльність цих органів при затвердженні кваліфікації моряка за фахом і т. ін. Тож, як наголошує О.В. Попов, запровадження спеціальної дієздатності правового статусу спеціального суб'єкта права входить до компетенції відповідних суб'єктів владних повноважень²⁶⁷.

Отже, наведений приклад як аналогія з правовим статусом осіб, які керують ТЗ, допомагає углядіти наявність подібних характерних рис і при визначенні спеціальної адміністративної дієздатності останніх: 1) усі спеціальні права та обов'язки осіб, які керують ТЗ, встановлюються нормами позитивного права; 2) набуття більшістю з цих осіб спеціальної дієздатності лежать у площині адміністративно-дозвільної діяльності відповідних (спеціальних) органів державної влади і реалізуються у встановленому законодавством порядку, а не автоматично²⁶⁸.

Так, українське законодавство (ст. 15 Закону України «Про дорожній рух») визначає декілька мінімальних вікових меж (починаючи від 16 до 21 року) для різних категорій ТЗ; згідно з п. 6.1 ПДР України рухатися по дорозі на велосипедах дозволяється особам, які досягли 14-річного віку. По-друге, на дієздатність впливає стан здоров'я особи. Якщо внаслідок душевної хвороби або слабоумства громадянин втрачає можливість розуміти значення своїх дій та керувати ними, він може бути визнаний судом недієздатним²⁶⁹. Ми вже згадували, що особа, яка бажає отримати право на керування ТЗ відповідної категорії чи типу, зобов'язана пройти медичний огляд і не мати відповідних медичних протипоказань. До того ж, згід-

²⁶⁷ Попов О.В. Спеціальна дієздатність – особлива характеристика правового статусу моряка в адміністративному праві України. *Правове життя сучасної України* : матер. Міжнар. наук. конф. (м. Одеса, 20–21 квіт. 2012 р.): у 2-х т. Одеса : Фенікс, 2012. Т. 2. С. 121–123.

²⁶⁸ Маслянюк С.В., Веселов М.Ю. Адміністративна дієздатність особи, яка керує транспортним засобом. *Безпека на дорозі* : матеріали Молодіжної наук.– практ. конф. (м. Кривий Ріг, 18 трав. 2023 р.). Кривий Ріг, 2023. С. 55–58.

²⁶⁹ Див.: Бойко І., 2004. С. 99.

но з п. 2.9 ПДР України водієві забороняється керувати ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції; керувати ТЗ у хворобливому стані, у стані стомлення, а також перебуваючи під впливом лікарських препаратів, що знижують швидкість реакції і увагу²⁷⁰.

Умовно кажучи, «класичним суб'єктом» правовідносин, які виникають під час або у зв'язку з керуванням ТЗ, є фізична дієздатна (йдеться про загальну дієздатність), осудна особа, яка досягла певного віку та має посвідчення водія відповідної категорії, при цьому не має жодних обмежень, встановлених як виконавчою, так і судовою гілками влади. На цьому прикладі, наш «умовний» водій є зразковим взірцем громадянина, який має чітко визначений обсяг прав та обов'язків, загалом не викликає до себе зайвих питань від жодних державних інституцій. Він цілковито на законних підставах може реалізовувати ті права та виконувати обов'язки, які визначені законодавством для цієї категорії учасників публічно-правових відносин.

Але у своєму дослідженні ми наголошували на наявній у теорії права дилемі щодо оцінки правового статусу тих осіб, які керують ТЗ, не маючи на те законних підстав! Сам факт керування ТЗ (для багатьох категорій) не утворює такого спеціального суб'єктивного права автоматично. Лише керування немеханічними ТЗ (велосипеди, гужовий транспорт, інші транспортні засоби з електродвигуном потужністю до 3 кВт) за умови досягнення відповідною особою встановленого віку не потребує отримання дозвільних документів (посвідчення водія відповідної категорії). За інших обставин особи допускаються до керування ТЗ за наявності в них національного посвідчення водія України (чи посвідчення водія міжнародного зразку) на право керування ТЗ відповідної категорії. Посвідчення водія оформлюється та видається у встановленому порядку засобами Єдиного державного реєстру єдиної інформаційної системи МВС в уповноважених підрозділах територіальних органів з надання сервісних послуг МВС (територіальних сервісних центрах МВС)²⁷¹. До того ж особа, яка бажає отримати право на керування

²⁷⁰ Див.: Правила дорожнього руху.

²⁷¹ Див.: Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами.

ТЗ відповідної категорії чи типу, зобов'язана пройти медичний огляд, підготовку або перепідготовку відповідно до типової навчальної програми, успішно скласти теоретичний і практичний іспити. На території України відповідно до Конвенції про дорожній рух діють національні та міжнародні посвідчення водія (ч. ч. 4 та 9 ст. 15 Закону України «Про дорожній рух»)²⁷². Отже, здатність правомірно використовувати механічний ТЗ відповідної категорії, керуючи ним особисто, виникає у конкретної особи з моменту отримання відповідного дозвільного документа – посвідчення водія.

Ми уже зазначали про те, що є вчені (наприклад, М.В. Костів), які ототожнюють дієздатність тільки з правомірними діями²⁷³. На протипагу такому погляду, Л.Г. Кузнецова була переконана, що дієздатність «... може виникати як із правомірних дій, так і з неправомірних відносин...». Таке твердження, на думку вченої, свідчить про феномен адміністративного делікту²⁷⁴, який є підставою для виникнення специфічних адміністративно-деліктних відносин.

Щоб остаточно з'ясувати це питання, потрібно пригадати, що будь-який варіант визначення поняття дієздатності передусім говорить про здатність здійснювати чи реалізовувати особою позитивне чи природне право. Отже, дієздатність невідривно пов'язана з певним правом, у нашому випадку керування механічними ТЗ вимагає наявності спеціального права, яке надається державними органами у встановленому порядку. Немає спеціального права – немає підстав говорити про здатність його реалізовувати! Водночас адміністративна дієздатність – це також здатність створювати для себе адміністративно-правові обов'язки, самостійно їх виконувати та нести відповідальність у разі їх невиконання. Тож кожен учасник дорожнього руху зобов'язаний знати і неухильно дотримувати вимог законодавства про дорожній рух, ПДР та інших нормативно-правових актів з питань БДР; створювати безпечні умови для дорожнього руху, не завдавати своїми діями або бездіяльністю шкоди підприємствам, установам, організаціям і громадянам; виконувати розпорядження органів державного нагляду та контролю щодо дотримання законодавства про дорожній рух. І це однаково стосується всіх осіб, незалежно від наявності чи відсутності у них спе-

²⁷² Див.: Закон України «Про дорожній рух».

²⁷³ Див.: Костів М.В., 2005. С. 12.

²⁷⁴ Кузнецова Л.Г. Развитие института дееспособности граждан в новом гражданском законодательстве. *Правознавство*. 1965. № 4. С. 80.

ціального права на керування тією чи іншою категорією ТЗ. Отже, видається, що для осіб, які керують ТЗ на законних підставах, утворюється *спеціальна дієздатність*.

Однак існує виняток з цього правила, який стосується навчальної їзди. Згідно з п.п. 24.1 та 24.2 особи, які навчаються водінню механічного ТЗ, зобов'язані мати при собі документ, що засвідчує їхній вік і не мати для цього медичних протипоказань, що підтверджується дійсною медичною довідкою встановленого зразка. Але є істотна умова для такої їзди на дорогах – вона дозволяється тільки у присутності спеціаліста з підготовки водіїв і за достатніх початкових навичок водіння у того, хто навчається. При цьому, згідно з п. 4 Постанови Верховного Суду України від 23.12.2005 р. № 14 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» за певних умов суб'єктом кримінальної відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту може бути саме особа, яка навчає водінню іншу особу і перебуває під час навчальної їзди поруч із учнем (майстер виробничого навчання, інструктор тощо)²⁷⁵. Беручи до уваги практику застосування Європейським судом ст. 6 Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод, а також за аналогією права ті ж самі наслідки будуть мати місце для особи, яка навчає водінню і в ситуації адміністративного правопорушення під час навчальної їзди. Втім і за умови дотримання вимоги щодо присутності спеціаліста з підготовки водіїв, особа, яка навчається водінню ТЗ, зобов'язана знати і виконувати вимоги ПДР України²⁷⁶. Відтак цілком ймовірно припустити, що в наведеній ситуації (під час навчальної їзди) маємо справу з проявом *часткової спеціальної дієздатності* даної категорії осіб, які фактично керують ТЗ (нагадаємо, що «де-юре» під час навчання учнів-водіїв вважається, що керування ТЗ (а точніше, виконання функцій водія) здійснює інструктор-водій²⁷⁷).

²⁷⁵ Див.: Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті.

²⁷⁶ Див.: Правила дорожнього руху.

²⁷⁷ Див.: Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті, п. 27.

У пункті 2.1 (а) ПДР України недвозначно сказано, що «водій механічного ТЗ повинен мати при собі посвідчення водія на право керування ТЗ відповідної категорії»²⁷⁸, а тому першим зобов'язанням для особи, яка не має відповідного посвідчення, – є утримання від керування ТЗ.

Особа, яка не має спеціального права на керування ТЗ відповідної категорії, не має спеціальної дієздатності щодо вільного пересування цим транспортом (у якості водія), перевезення пасажирів чи вантажів тощо. Зауважимо, що будь-яке користування такою особою за прямим призначенням цим ТЗ становить зміст адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 2 та ч. 5 (у разі повторності) ст. 126 КУпАП.

Правоохоронцям, безпосередньо патрульним поліцейським, звичай нерідко доводиться контактувати з особами, які не мають чи позбавлені права керування ТЗ взагалі, обмежені у праві керування. Тож, зупинивши на законній підставі ТЗ та остаточно впевнившись у тому, що керманіч не отримував посвідчення водія (використавши при цьому наявні обліки баз даних інформаційно-телекомунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України» за допомогою планшетних пристроїв), поліцейський у подібній ситуації має справу з особою, яка не має спеціальної дієздатності на вчинення дій, пов'язаних із керуванням автомобілем чи мотоциклом, або мопедом, та підлягає притягненню до адміністративної відповідальності за ч. 2 ст. 126 КУпАП. Зауважимо, що протягом 2022 року в Україні патрульною поліцією було винесено понад 28 тис. постанов у справах про адміністративні правопорушення на громадян, які керували ТЗ, не маючи на те законного права²⁷⁹, що говорить про актуальність цього питання та проблеми в цілому.

З позиції того, що особа, яка керує ТЗ без юридичних на те підстав за відсутності права не може реалізовувати спеціальну дієздатність, виникає формальне, але закономірне питання: «Чи стосуються вимоги ПДР України (в контексті другого розділу «Обов'язки і права водіїв механічних транспортних засобів») даної особи?». Змодельємо уявну ситуацію: зупинивши автомобіль, поліцейський встановлює, що особа, яка ним керує, не має права на керування.

²⁷⁸ Див.: Правила дорожнього руху.

²⁷⁹ Відповідь на звернення від полку патрульної поліції в місті Кривий Ріг управління патрульної поліції в Дніпропетровській області Департаменту патрульної поліції за вих. № 939/41/19/1/03–2023 від 13.02.2023 р.

Під час розмови з громадянином патрульний фіксує в особи наявність ознак алкогольного сп'яніння. Згідно з Інструкцією про порядок виявлення у «водіїв» ТЗ ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції (затвердженою наказом МВС України та МОЗ України № 1453/735 від 09.11.2015 р.), поліцейський має право провести огляд на місці зупинки ТЗ з використанням спеціальних технічних засобів, дозволених до застосування МОЗ та Держспоживстандартом або провести огляд лікарем у закладі охорони здоров'я (у сільській місцевості за відсутності лікаря – фельдшером фельдшерсько-акушерського пункту, який пройшов спеціальну підготовку)²⁸⁰. Як бачимо, у зазначеній Інструкції фігурує саме термін «водій» (за ПДР України – особа, яка має право керування ТЗ). Тож якщо особа не має повної спеціальної дієздатності, виникає питання щодо правомірності та законності проведення медичного огляду особи, яка не є водієм. З подібним парадоксом стикаємося й у разі відмови даною особою, від проходження медичного огляду²⁸¹.

Справа у тому, що самі Правила дорожнього руху розраховані на їх свідоме виконання всіма учасниками дорожнього руху, вони не можуть свідомо допускати порушення встановлених приписів, зокрема в частині керування ТЗ без належних на те підстав (навіть ПДР України в імперативному порядку зобов'язують водія «мати при собі посвідчення водія на право керування ТЗ відповідної категорії» (п. 2.1 «а»)), тому окреслюють, так би мовити, ідеальний варіант моделі правовідносин. Питання в іншому, а саме в тому, що визначення терміна «водій» у тих самих ПДР України, як вже неодноразово наголошувалося, є надто суперечливим²⁸². За нашим переконанням, будь-яка особа, яка керує ТЗ, за міжнародним правом визнається водієм, тож однаково зобов'язана виконувати обов'язки,

²⁸⁰ Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції: наказ Міністерства внутрішніх справ/Міністерства охорони здоров'я України від 09.11.2015 р. № 1453/735. URL: http://zakononline.com.ua/documents/show/366075__366140.

²⁸¹ Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: наказ Міністерства внутрішніх справ від 07.11.2015 р. № 1395. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15#Text>.

²⁸² Див.: Вітвіцький С. С., Веселов М. Ю., Пилипів Р. М., 2022. С. 65.

визначені ПДР України, а відтак, у разі їх невиконання чи недотримання, стає суб'єктом правопорушення²⁸³.

Як зазначено у Постанові Верховного Суду України від 23.12.2005 р. № 14 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті»: «Суб'єктом злочину, передбаченого ст. 286 КК України, визнають особу, яка керує ТЗ, незалежно від того, чи має вона на це право...»²⁸⁴. За аналогією з кримінально-правовими відносинами можемо казати, що таке ж саме правило діє і у разі вчинення адміністративних правопорушень у сфері БДР. Прикладів цьому в судовій практиці чимало. Так, зі змісту Постанови Глухівського міськрайонного суду Сумської області від 05.05.2023 р. випливає, що Особа_1, будучи особою, яка двічі протягом року піддавалася адміністративному стягненню за одне з правопорушень, передбачених ч. 1 ст. 130 КУпАП, протягом квітня неодноразово керувала мопедом, не маючи права керування таким ТЗ, перебуваючи у стані алкогольного сп'яніння. Відповідно до ч. 2 ст. 36 КУпАП усі справи були об'єднані в одне провадження. Вивчивши матеріали справи, суд дійшов висновку, що в діях Особи_1 наявні ознаки адміністративних правопорушень, передбачених ч. 5 ст. 126 та ч. 3 ст. 130 КУпАП, за що його було притягнуто до адміністративної відповідальності²⁸⁵.

Отже, порушення встановлених нормативних приписів щодо умов керування ТЗ (зокрема за відсутності відповідного права) тягне для винних осіб адміністративну відповідальність, передбачену законом. Слід припустити, що у разі вчинення неправомірних дій, як то керування ТЗ особою, яка не має на те законних підстав, її загальна дієздатність реалізується в частині здатності нести за такі дії передбачену законом адміністративну відповідальність (оскільки

²⁸³ Веселов М.Ю., Нестеренко О.М., Масляк С.В. Проблеми юридичної визначеності під час розгляду судами справ про адміністративні правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння. *Правовий часопис Донбасу*. 2022. № 2 (79) С. 48–57. DOI: <https://doi.org/10.32366/2523-4269-2022-79-2-48-57>.

²⁸⁴ Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті, п. 4.

²⁸⁵ Постанова Глухівського міськрайонного суду Сумської області від 05.05.2023 р. у справі № 576/1197/23. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/110653364>.

ки недієздатна особа не може бути суб'єктом юридичної відповідальності). Здатність особи нести юридичну відповідальність – деліктоздатність є окремою, специфічною, але все ж таки, в певному сенсі, частиною її дієздатності. Адміністративна деліктоздатність суб'єкта правових відносин є часткою його адміністративно-правового статусу. Відповідно до ст. 12 КУпАП загальна адміністративна деліктоздатність особи настає з 16 років, що не завжди корелюється з віковими границями допуску до керування окремими видами (категоріями) ТЗ. Ці та інші специфічні чинники адміністративної відповідальності зумовлюють доцільність виокремлення дослідження аспектів адміністративної деліктоздатності (як складової адміністративно-правового статусу осіб, які керують ТЗ) в окрему частину.

Однак адміністративну дієздатність даної категорії осіб як учасників публічно-правових відносин не можна зводити виключно до категорії правомірності чи неправомірності таких дій. Зміст її значно ширший. Дієздатний суб'єкт адміністративного права користується усім спектром можливостей у межах свого правового статусу. Зокрема, йому можуть надаватись адміністративні послуги органами публічної адміністрації чи їх представниками. Тому визначення категорії «адміністративна дієздатність суб'єктів адміністративного права» має застосовуватись максимально широко. Види та зміст адміністративної дієздатності залежать від правового статусу учасників адміністративних правовідносин²⁸⁶. Наприклад, навіть тих осіб, які керують будь-яким видом транспорту без належних законних підстав, не можна позбавити права вимагати від особи, яка здійснює нагляд за дорожнім рухом та зупинила ТЗ, пред'явлення посвідчення її особи; отримувати необхідну допомогу від посадових осіб та організацій, що беруть участь у забезпеченні безпеки дорожнього руху; оскаржити дії поліцейського в разі порушення ним законодавства тощо. Крім того, вони не можуть бути позбавлені здатності реалізовувати право на своєчасне забезпечення екстреною медичною допомогою і т. ін.

23.03.2023 р. набрав чинності Закон України від 24.02.2023 р. № 2956-IX «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких за-

²⁸⁶ Коваль Л.В. Адміністративне право : курс лекцій. Київ : Вентури, 1996. 208 с.; Колпаков В. К. Адміністративне право України: підручник. Київ, 2000. 752 с.

конів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів». В Україні одним із суттєвих недоліків безпосередньої експлуатації таких видів транспорту (сігвеїв, гіробордів, електросамокатів, моноколес та електроскейтбордів) є відсутність законодавчої врегулюваності їх безпосередньої експлуатації, хоча офіційно визначено їх правовий статус, який нами було наведено вище, посилаючись на офіційне джерело. У контексті нашого дослідження передусім цікавить питання щодо того, якою має бути дієздатність в особи, яка керуватиме вказаними ТЗ в Україні? Яких визначених у майбутньому норм та правил дотримуватиметься? Враховуючи те, що наразі в нашій державі це питання перебуває у стані становлення, переглянемо досвід провідних світових країн у контексті правового визначення та відповідних стандартів щодо їх використання.

Наприклад, Німеччина, Франція, Сінгапур та провінція Канади Онтаріо закріпили окреме законодавче положення із визначенням таких засобів пересування. Франція та Німеччина детально вказали характеристики персональних електричних транспортних засобів, провінція Канади Онтаріо – виключно електросамокату. Велике Герцогство Люксембург містить норму в Дорожньому кодексі про те, що сігвей, гіроборд, електросамокат, моноколесо, електроскейтборд прирівнюються до велосипеду²⁸⁷. Казахстан у Правилах дорожнього руху електросамокати прирівняв до мопедів²⁸⁸, а ось Японія визначила, що під «мопед» підпадає моторизований велосипед та триколісні, чотириколісні ТЗ, якщо вони відповідають вимогам законодавства. При цьому закон забороняє використовувати на транспортних дорогах моноколесо, гіроскутер, триколісний скейтборд. У 2019 році виробники електросамокатів розробили декілька моделей для продажу в Японії, що відповідають положенням законів і правил, а відповідно, і можуть використовуватись на дорогах загального користування. Не вносячи змін до нормативно-правових актів, Національне агентство поліції Японії виступило із заявою, що ці транспортні засоби відносяться до категорії «мопед» і особи, які керують ними, мають такий самий правовий статус²⁸⁹.

²⁸⁷ Codedelaroute: Закон Великого Герцогства Люксембург від 28.10.2016 р. URL: <http://legilux.public.lu/eli/etat/leg/code/route/20191221>.

²⁸⁸ Правила дорожнього руху Республіки Казахстан, затверджені постановою Уряду РК від 21.10.2017 р. № 667. URL: <http://www.carin.kz/pddrk/obschie-polozheniya>.

²⁸⁹ Про правила дорожнього руху: Закон Японії від 1958 р. № 105. URL: <http://surl.li/fopluz>.

У Великій Британії та Новій Зеландії через судову справу, яка визнала електромобілі незаконними, сігвеї офіційно заборонили використовувати на тротуарах і дорогах. Згідно з британським законодавством електричні малопотужні приватні ТЗ класифікуються як автомобільний транспорт, але вони відповідають вимогам для руху по дорозі. Таким чином, на них заборонено їздити по тротуару або по дорозі, хоча транспортні агентства працюють над тим, щоб внести ясність у законодавство²⁹⁰.

Директива ЄС 168/2013/ЄС²⁹¹ за потужністю та швидкістю такі транспортні засоби, як мопед та електросамокат чи електровелосипед відносить до різних категорій – «L1e» та «L1e-A». Згідно з Директивою 2006/126/ЄС²⁹² категорія «L1e-A» (легкий персональний електричний ТЗ) звільняється від необхідності мати водійське посвідчення, на відміну від тих же низько швидкісних легких електричних ТЗ (електроскутерів/електромопедів)²⁹³.

Отже, наразі можна впевнено стверджувати, що зміни до Закону України «Про автомобільний транспорт» у частині формулювання понять електричних транспортних засобів не є вичерпними та достатніми для визначення адміністративно-правового статусу тих осіб, які ними керують, – вони лише визначають масу, потужність та можливі швидкісні характеристики таких ТЗ. Закон України «Про дорожній рух» станом на зараз також не відносить осіб, що рухаються на легкому електротранспорті, до учасників дорожнього руху. Не визначений статус цих осіб в основному міжнародно-правовому акті у цій сфері – Конвенції про дорожній рух. Ця обставина створює відповідну нормативну прогалину й не сприяє загалом БДР. Як зазначив перший заступник начальника ДПП НПУ О.Г. Білошицький: «За відсутності належного правового регулювання використання легкого електротранспорту, його користувачі доволі часто нехтують елементарними правилами безпеки та нара-

²⁹⁰ Segway law means Taupo police back to plodding the beat. 2011. 20 Jan. URL: <http://surl.li/azedlp>.

²⁹¹ Про затвердження типу та ринковий нагляд за дво- або триколісними транспортними засобами та квадроциклами : Регламент (ЄС) № 168/2013 Європейського парламенту та ради від 15.01.2013 р. *Офіційний Вісник Європейського Союзу*. 2013. Переклад виконано ДП «ДержавтотрансНДІпроект». 2020. 144 с.

²⁹² Директива Європейського Парламенту і Ради 2006/126/ЄС від 20.12.2006 р. про посвідчення водія Європейський Союз : Директива від 20.12.2006 р. № 2006/126/ЄС. Дата оновлення: 24.04.2015. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_002-06#Text.

²⁹³ Маліч Ю. Новий закон. Що змінилося для користувачів легкого персонального електротранспорту. URL: <http://surl.li/jntjeh>.

жають на небезпеку інших учасників дорожнього руху, створюючи аварійні ситуації або ж стають учасниками ДТП»²⁹⁴.

Вважаємо, що врегулювання питання адміністративно-правового статусу, зокрема і дієздатності цієї категорії осіб, які керують легким електричним ТЗ, може відбуватися за двома напрямками:

1) внесення доповнень у вигляді приміток до деяких норм Закону України «Про дорожній рух» подібного змісту: «До категорії водіїв ТЗ у частині прав і обов'язків прирівнюються особи, які керують низькошвидкісними легкими електричними ТЗ» – до ст. 16 Закону; «До цієї категорії осіб у частині прав та обов'язків відносяться особи, які керують легкими персональними електричними ТЗ» – до ст. 19 Закону;

2) включення до Закону України «Про дорожній рух» окремої норми, яка б закріплювала основні права і обов'язки осіб, які керують легким персональним та низькошвидкісним легким електричним транспортом, як окремої категорії учасників дорожнього руху.

На нашу думку, останній варіант є більш прийнятним та послідовним, оскільки чітке розмежування адміністративно-правового статусу цієї категорії осіб, які керують електричними ТЗ, має надалі простежуватися і на підзаконному нормативно-правовому рівні, у першу чергу в ПДР України.

Враховуючи вектор європейської інтеграції нашої держави та суспільства в цілому, наступне питання, яке пов'язане з правовим регулюванням відносин «посмертного донорства», є не менш актуальним, крім того воно має опосередкований зв'язок і з темою цього підрозділу – з поняттям дієздатності особи. Основи законодавства України про охорону здоров'я регламентують, що взяття органів та інших анатомічних матеріалів з тіла фізичної особи, яка померла, не допускається, крім випадків і в порядку, передбачених законом²⁹⁵. Основним нормативно-правовим актом у цій сфері є Закон України «Про трансплантацію органів та інших анатомічних матеріалів людини»²⁹⁶. Власне, цим нормативно-правовим актом встановлено основні умови правомірності відповідного способу лі-

²⁹⁴ У поліції знову заговорили про законодавче регулювання для персонального електротранспорту. URL: <http://surl.li/xejcsag>.

²⁹⁵ Основи законодавства України про охорону здоров'я: Закон України від 19.11.1992 р. № 2801-XII. Дата оновлення: 27.10.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2801-12#n101>.

²⁹⁶ Про трансплантацію органів та інших анатомічних матеріалів людини: Закон України від 16.07.1999 р. № 1007-XIV. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2801-12>.

кування: відповідна особа повинна бути повнолітньою та *дієздатною*; має бути отримана письмова згода стати донором анатомічних матеріалів у разі своєї смерті; за відсутності письмового підтвердження згоди померлої особи на вилучення анатомічних матеріалів вони можуть бути взяті за згоди подружжя або родичів, які проживали з нею до смерті; у померлих неповнолітніх, *обмежено дієздатних* або *недієздатних* осіб анатомічні матеріали можуть бути взяті за згоди їхніх законних представників. Найчастіше такі прецеденти трапляються у разі настання нещасних випадків, зокрема внаслідок ДТП. На наш погляд, є сенс розглянути та запровадити досвід Сполучених Штатів щодо функціонування «картки донора»²⁹⁷. Відповідна процедура, як правило, оформляється під час оформлення посвідчення водія, а в Україні її аналогом може стати видача так званої картки «донора на життя»²⁹⁸. Тож це ще один з наявних прикладів правовідносин, які дотичні з теорією дієздатності осіб, які керують ТЗ, та мають недостатній рівень урегульованості в національному законодавстві (в контексті наведеного прикладу це стосується положень Закону «Про трансплантацію органів та інших анатомічних матеріалів людини»). Враховуючи офіційну статистику щодо смертності на українських дорогах, запровадження подібного механізму свідомої згоди на донорство анатомічних матеріалів у разі загибелі (як частини реалізації загальної дієздатності водіїв та інших учасників дорожнього руху) сприяло б урятуванню тисячі життів громадян України, які потребують оперативного хірургічного втручання з пересадки внутрішніх органів, використавши відповідний донорський матеріал від людей, які загинули внаслідок ДТП.

Таким чином, *адміністративна дієздатність осіб, які керують ТЗ*, не є абсолютним правовим явищем, вона залежить від виду чи категорії транспорту, належного врегулювання у міжнародному та національному законодавстві, може бути взаємопов'язана з іншими правовими аспектами здатності реалізації, зокрема і цивільно-правової дієздатності особи. З проведеного дослідження на теоретичному рівні напевно можна говорити про наявність *спеціальної*

²⁹⁷ Анікіна Г.В. Особливості правового регулювання трансплантації органів від померлого донора. *Юридична Україна*. 2010. № 10. С. 68–75.

²⁹⁸ Глюшок О.М., Баран М.В. Трансплантація органів від умерлої особи: проблеми правового регулювання. *Науковий вісник Львівського університету внутрішніх справ*. 2018. № 2. С. 174–184.

та загальної дієздатності осіб, які керують ТЗ. Залежно від виду ТЗ ці два прояви дієздатності можуть з'являтися з досягненням встановленого законом віку та існувати в особі одночасно (для велосипедистів, погоничів тварин, керманичів немеханічних ТЗ), або залежно від факту отримання особою відповідного спеціального права на керування ТЗ відповідної категорії (набуття спеціальної дієздатності на реалізацію відповідного права). Поряд з цим не менш важливим аспектом з'ясування змісту та особливостей адміністративної дієздатності осіб, які керують ТЗ, є питання її (дієздатності) позбавлення чи обмеження.

Вкотре нагадаємо, що законодавець забороняє керувати ТЗ особам, до яких застосовано адміністративне стягнення чи кримінальне покарання у виді позбавлення права керування ТЗ, протягом строку позбавлення, а також особам, щодо яких державним виконавцем встановлено тимчасове обмеження у праві керування ТЗ. Підставами позбавлення такого спеціального права є норми КУпАП (ст. 30 та санкція відповідної норми особливої частини цього Кодексу) та конкретна постанова суду у справі про адміністративне правопорушення (яка набрала законної сили) щодо застосування адміністративного стягнення у вигляді позбавлення права керування ТЗ чи КК України (аналогічно).

Європейська конвенція про міжнародні наслідки позбавлення права управління автотранспортними засобами (1983 року) містить таке визначення терміна «позбавлення права керування автотранспортними засобами» – будь-який остаточний захід, визначений щодо водія, який вчинив дорожнє правопорушення з метою обмежити його права керування ТЗ. Такий захід може мати форму основного чи додаткового покарання чи заходу безпеки та може бути накладений судовим чи адміністративним органом²⁹⁹. На думку колегії суддів Верховного Суду, суд, призначаючи адміністративне стягнення у виді позбавлення права керувати ТЗ, обмежує його таке право на певний строк, що призводить як до формального, так і до реального унеможливлення керування ТЗ. Верховний Суд наголошує, що зміст розглядуваного адміністративного стягнення полягає не просто у вилученні посвідчення водія, а у позбав-

²⁹⁹ Європейська конвенція про міжнародні наслідки позбавлення права управління автотранспортними засобами. Конвенція № ETS № 88 від 28.04.1983 р. URL: <http://surl.li/cfozvn>.

ленні конкретної особи права керувати ТЗ. У випадку застосування такого виду стягнення суд не повинен у своєму рішенні додатково конкретизувати, що йдеться саме про заборону керувати ТЗ певним суб'єктом, адже очевидним є той факт, що таке право є спеціальним і його отримання потребує проходження особливої процедури, внаслідок якої і отримується право на керування ТЗ. Саме тому назва адміністративного стягнення у виді позбавлення права керувати ТЗ у своєму змісті абсолютно чітко передбачає заборону особі здійснювати таке керування на визначений судом строк. При цьому зміст покарання у виді позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю, зокрема, і позбавленні права керувати ТЗ, полягає у забороні особі реалізовувати певне право або здійснювати певну діяльність³⁰⁰.

Тож адміністративне стягнення чи кримінальне покарання у вигляді позбавлення особи спеціального права керування ТЗ автоматично позбавляє цю особу здатності його реалізовувати по факту, тобто позбавляє як спеціальної правоздатності (протягом строку дії даного виду стягнення притягнута до відповідальності особа не може здобути його повторно), так і спеціальної дієздатності. Доречно зазначити, що ці обмеження стосуються всіх категорій механічних ТЗ, водночас особа зберігає свою здатність цілком законно керувати тими категоріями ТЗ, які не вимагають отримання спеціального дозволу у встановленому порядку (велотранспорт, легкий персональний електричний ТЗ).

Тимчасове обмеження у праві керування ТЗ на сьогодні передбачається Законом України «Про виконавче провадження» (ч. 9 ст. 71) щодо боржника, який має заборгованість зі сплати аліментів, сукупний розмір якої перевищує суму відповідних платежів за чотири місяці. Таке обмеження встановлюється на підставі вмотивованої постанови державного виконавця і діє до погашення заборгованості зі сплати аліментів у повному обсязі³⁰¹.

Розглянемо спочатку в теоретичному плані визначення обмеженої дієздатності. ЦК України ввів нову підставу для визнання особи обмежено дієздатною, яку не передбачав ЦК УРСР (1963 року), – психічний розлад, який суттєво впливає на її здатність усвідомлю-

³⁰⁰ Постанова Верховного Суду від 08.02.2023 р. у справі № 464/4690/20. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/108988222>.

³⁰¹ Див.: Закон України «Про виконавче провадження».

вати значення своїх дій та (або) керувати ними. Це стосується осіб, які хворіють на психічну хворобу, наприклад, тяжкими формами шизофренії, олігофренії та ін. Крім зазначених підстав, у сучасних умовах можна говорити також про введення додаткових підстав, зокрема, поставити в скрутне матеріальне становище свою сім'ю можна і ризикованим веденням підприємницької діяльності, і невтримним колекціонуванням тощо³⁰². У випадках обмеження особи права керування ТЗ є неприйнятним говорити про те, що вона є недієздатною у зв'язку із психічною хворобою. Хоча такі випадки дійсно трапляються. Недієздатна особа, як правило, перебуває на обліку у відповідних медичних закладах і у випадках керування ТЗ та порушення ПДР, відповідно, звільняється від адміністративної відповідальності. У нашому випадку слід розуміти відносно «нове» не вивчене поняття «обмеження», яке впевнено увійшло в практичну діяльність працівників поліції та безпосередньо залежить від діяльності державних виконавців.

Тимчасове обмеження у праві керування ТЗ, передбачене Законом України «Про виконавче провадження», ніяк не пов'язано з порушенням ПДР чи іншими аспектами БДР. Вказаний механізм є лише важелем впливу на бажану поведінку боржника. При цьому даний прецедент може стати прикладом для запровадження аналогічної практики з будь-яких інших заборгованостей, що, за нашим переконанням, є неприйнятним. У ситуації із заборгованістю за аліментами такий правовий механізм обмеження у праві керування ТЗ виправдовує лише соціально обумовлена мета – забезпечення прав дитини на належне матеріальне утримання.

Тимчасово обмежена у праві керування ТЗ особа, так само як і при позбавленні спеціального права, цілком втрачає здатність керувати ТЗ, отже – позбавляється спеціальної дієздатності. Втім, за окремими аспектами законодавець розподіляє ці два правові явища. У разі обмеження втрата дієздатності має тимчасовий характер і цілком залежить від волі та активних дій особи-боржника щодо погашення заборгованості. Чинна редакція КУпАП містить окрему норму – ч. 3 ст. 126 КУпАП, яка передбачає адміністративну відповідальність за керування ТЗ особою, стосовно якої встановлено

³⁰² Волкова Н.В. Процесуальні особливості розгляду справ щодо обмеження цивільної дієздатності фізичної особи, визнання фізичної особи недієздатною (окремі аспекти). *Актуальні проблеми держави та права*. 2010. С. 124–132. URL: <http://www.apdp.in.ua/v56/20.pdf>.

тимчасове обмеження у праві керування ТЗ. При цьому порушення зазначених приписів законодавства тягне за собою позбавлення права керування ТЗ на строк від трьох до шести місяців. За інформацією патрульної поліції у 2022 році за дане правопорушення до адміністративної відповідальності в Україні було притягнуто 1161 особу³⁰³. У разі повернення посвідчень водія особам, позбавленим права на керування ТЗ за вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 3 ст. 126 КУпАП (на відміну від загального порядку повернення посвідчень водія особам, позбавленим права на керування ТЗ), складання теоретичного і практичного іспитів на право керування ТЗ не вимагається³⁰⁴. З цього можна зробити висновок, що особа, стосовно якої встановлюється тимчасове обмеження у праві керування ТЗ, позбавляється спеціальної дієздатності, але на відміну від позбавлення права керування ТЗ не втрачає спеціальної правоздатності.

Ст. 265–1 КУпАП передбачає такий захід забезпечення провадження в справах про адміністративні правопорушення як тимчасове вилучення посвідчення водія. Він застосовується у випадках, прямо передбачених законами України (у разі наявності підстав вважати, що водієм вчинено порушення, за яке відповідно до цього Кодексу може бути накладено адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права керування ТЗ), з метою припинення адміністративних правопорушень, коли вичерпано інші заходи впливу. Але особа буде вважатися позбавленою права керування ТЗ лише після набрання законної сили рішенням суду про позбавлення цього права. До винесення судом постанови у справі про адміністративне правопорушення та набрання нею законної сили поліцейський видає водієві тимчасовий дозвіл на право керування ТЗ строком не більше ніж на три місяці з дати вилучення посвідчення³⁰⁵. З наведеного можна впевнено стверджувати, що тимчасове вилучення

³⁰³ Відповідь на звернення від полку патрульної поліції в місті Кривий Ріг управління патрульної поліції в Дніпропетровській області Департаменту патрульної поліції за вих.№ 939/41/19/1/03–2023 від 13.02.2023 р.

³⁰⁴ Див.: Інструкція про порядок приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами та видачі посвідчень водія, п. 6 розд. XII.

³⁰⁵ Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 213–330) : Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-Х. Дата оновлення: 19.12.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#n577>; Про затвердження Порядку тимчасового вилучення посвідчення водія на транспортний засіб та його повернення : Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 р. № 1086. Дата оновлення: 14.12.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1086-2008-%D0%BF/conv#Text>.

посвідчення водія ніяким чином не впливає на обсяг спеціальної дієздатності особи, яка керує ТЗ.

Визначивши та опрацювавши поняття адміністративної дієздатності, можна впевнено зробити висновок, що науковці в галузі адміністративної науки тлумачать дане визначення по-різному, при цьому погляди більшості з них збігаються, маючи деякі розбіжності. Але тематика адміністративної дієздатності особи, яка керує ТЗ, її визначення, поняття, розуміння правового підходу, тлумачення та аргументоване застосування у площині соціальних відносин між громадянами, які мають до цього відношення, досліджена майже не була, хоча має «мільйонну аудиторію» людей, котрі хоча б один раз у житті приводили в рух будь-який наземний транспорт.

§ 2.4. Адміністративна деліктоздатність особи, яка керує транспортним засобом

Адміністративна деліктоздатність є третім елементом адміністративної правосуб'єктності суб'єкта адміністративного права. Щоб правильно визначити значення та характерні особливості цього елемента в адміністративно-правовому статусі осіб, які керують ТЗ, з'ясування цього питання, доцільно розпочати із загальнотеоретичних аспектів.

У найпростішому розумінні *адміністративна деліктоздатність* – це здатність суб'єкта адміністративного права нести адміністративну відповідальність за вчинення правопорушень у сфері публічних правовідносин³⁰⁶. У деяких літературних джерелах деліктоздатність визначають як здатність особи нести юридичну відповідальність за шкоду, заподіяну їй протиправними діями. Полягає вона в здатності суб'єкта самостійно усвідомлювати свій вчинок і його шкідливі результати, відповідати за свої протиправні дії й нести за них юридичну відповідальність³⁰⁷. Необхідно зауважити, що адміністративні правопорушення містять чималу кількість

³⁰⁶ Марченко О.О. Адміністративна правосуб'єктність. *Велика українська юридична енциклопедія* : у 20 т. Харків : Право, 2016. Т. 5 : *Адміністративне право* / редкол.: Ю.П. Битяк, Т.О. Коломоєць, Д.В. Лученко та ін. 2020. С. 17.

³⁰⁷ Адміністративне право України. Повний курс : навч. посіб. / В. Галуцько, П. Діхтєвський, О. Кузьменко та ін. Херсон : ОЛДІ-ПЛЮС, 2018. С. 124.

формальних складів проступків, для наявності об'єктивної сторони яких настання негативних матеріальних наслідків (шкоди) закон не вимагає – достатньо протиправного діяння (дії чи бездіяльності). Тому більш коректним визначенням адміністративної деліктоздатності буде вважатися здатність особи нести юридичну відповідальність за протиправне діяння та завдану шкоду, у разі прямого згадування про це адміністративно-правовою нормою.

Проте, аналізуючи юридичну літературу, не можна не звернути увагу на той факт, що у правовій науці досі не має консенсусу щодо місця і статусу цього елемента в системі правосуб'єктності особи. Притичиною таких суперечностей між науковцями є питання «самостійності» деліктоздатності, оскільки одна частина наукової спільноти вважає деліктоздатність підвидом дієздатності (така позиція переважно домінує в поглядах учених-цивілістів), інша – окремим елементом правосуб'єктності на рівні з правоздатністю та дієздатністю.

Позиція прихильників так званої «елементної самостійності» деліктоздатності, наприклад О.О. Навроцького, полягає в тому, що деліктоздатність передбачає несення відповідальності та притягнення до відповідальності, а дієздатність передбачає, окрім реалізації прав активними діями суб'єкта права, також здійснення ним обов'язків. Це дві різні категорії, які мають специфічні ознаки у ході їх реалізації, і деліктоздатність не можна вважати підвидом дієздатності також урахувавши те, що до категорії статусу, окрім прав, гарантій, громадянства, також окремо відносяться обов'язки та відповідальність, не зводячи їх до підвидів один одного³⁰⁸. На думку Є.В. Шульги, друга концепція є більш обґрунтованою, адже у випадку, коли індивід є формально дієздатною особою, тобто набув віку дієздатності, проте не здатний відповідати за окремі проступки, до першої концепції виникають питання. Тому лише наявність правоздатності, дієздатності і деліктоздатності в їх неподільності дозволить вести мову про повну адміністративну правосуб'єктність особи³⁰⁹.

А.В. Пасічник вважає, що в тому розумінні, як зараз сприймається деліктоздатність правовою наукою, вона скоріше є части-

³⁰⁸ Навроцький О.О. Сучасне розуміння категорій адміністративної дієздатності дитини та адміністративної деліктоздатності дитини як самостійних елементів адміністративної правосуб'єктності дитини. *Журнал східноєвропейського права*. 2017. № 42. С. 23.

³⁰⁹ Шульга Є.В. Адміністративно-деліктні відносини в Україні в умовах євроінтеграції : дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2018. 392 с.

ною дієздатності і абсолютно самостійного значення не має. Проте цілком допустимим і навіть методологічно корисним, за словами вченого, є її окреме дослідження з обов'язковим врахуванням соціально-правової природи цього елемента³¹⁰. Подальші міркування науковця фактично пов'язані з аналізом співвідношення понять правоздатність/дієздатність та протиправна поведінка. Він наголошує, що: «наділяючи особу правоздатністю, право виходить із її добросовісності, спрямованості дій на належне виконання приписів законодавства і відповідного ставлення до інших суб'єктів права<...>, тому правопорушення є здійсненням особою юридично-значимого діяння, що не охоплюється обсягом її правоздатності»³¹¹. З іншого боку, правопорушенням завжди є винним, а тож вольовим діянням чи рішенням, що обумовлює наявність в особи-правопорушника дієздатності. З огляду на це А.В. Пасічник доходить висновку про «існування певного зв'язку між дієздатністю і здатністю до вчинення правопорушення, а також про однорівневість вказаних понять». Отже, дієздатна особа одночасно є здатною до вчинення правопорушення, однак така здатність дієздатністю не охоплюється, оскільки дієздатність може бути підставою для здійснення лише правомірних юридичних дій (як виду юридичних фактів). За такою теорією не залишається елемента правосуб'єктності, який би опосередковував вчинення протиправних діянь, що є юридичними фактами щодо відносин відповідальності та правозахисних відносин. Це, на думку вченого, дає підстави говорити про можливість існування ще одного елемента правосуб'єктності, який би охоплював здатність суб'єкта права до вчинення саме протиправних діянь. Юридичним змістом цього гіпотетичного елемента є здатність здійснювати юридично значимі діяння, що не охоплюються обсягом правоздатності та виходять за межі правового статусу. Тому під адміністративною деліктоздатністю А.В. Пасічник пропонує розуміти окремий елемент адміністративної правосуб'єктності суб'єкта права – здатність самостійно вчиняти вольові юридично-значимі діяння, що не опосередковуються правоздатністю і визнаються правом адміністративними правопорушеннями³¹². У свою чергу те, що зараз усталеною теорією вкладається у зміст

³¹⁰ Див.: Пасічник А.В., 2009. № 11–12. С. 43.

³¹¹ Там само.

³¹² Див.: Пасічник А.В., 2009. С. 46.

«адміністративної деліктоздатності» (як здатності нести юридичну відповідальність) учений пропонує називати «респондоздатністю» (від «respond» – «відповідати», тобто здатність відповідати)³¹³. Проте, як зазначає Є.В. Шульга, «хоч це і вважається більш точним поняттям, воно не змінює необхідності узгодження його фактичного змісту»³¹⁴.

Щодо співвідношення елементів адміністративної правосуб'єктності особи цікавим (з суто теоретичних міркувань – для об'єктивності критичного аналізу) видається нам погляд Н.В. Загородньої. В основу розмежування зазначених елементів авторка покладає вольовий чинник та часовий простір, так звану «послідовність дозрівання волі суб'єкта». Правоздатність, на думку вченої, «це здатність бути суб'єктом права і без своєї волі, тоді як дієздатність – це здатність бути суб'єктом права актом своєї волі, а деліктоздатність – це здатність нести відповідальність за результатами прояву своєї волі». Видається, що за таким підходом деліктоздатність опосередковує причинно-наслідковий зв'язок між діянням і волею особи і становить зміст реакції на протиправні вчинки у певній динаміці. Проте будь-яких додаткових обґрунтувань та роз'яснень наведеної концепції авторка не наводить.

Коли дієздатна особа здійснює будь-яку свідому діяльність, з моменту початку реалізації права або виконання обов'язку в неї одночасно автоматично проявляється деліктоздатність як оціночний стан, через суб'єктивні та об'єктивні чинники, правомірності її вчинків. На думку Є.В. Шульги, адміністративна деліктоздатність – це здатність особи, вступаючи в адміністративні правовідносини, відповідально здійснювати надані суб'єктивні права і покладені юридичні обов'язки, що ґрунтуються на здатності нести адміністративну відповідальність за власні вчинки (заснавати заходів державного примусу), у свою чергу це залежить від віку суб'єкта та ролі, яку він відіграє в адміністративно-деліктних відносинах³¹⁵.

Щоб зрозуміти сутність адміністративної деліктоздатності, необхідно зрозуміти феномен відповідальності взагалі. Відповідальність не реалізується в моральній чи соціальній порожнечі. Хоча визначення відповідальності видається більш структурова-

³¹³ Див.: Пасічник А.В., 2007. С. 142.

³¹⁴ Див.: Шульга Є.В., 2018. С. 144.

³¹⁵ Там само. С. 144–152.

ним у законі, ніж поза ним, чіткого концептуального поділу з цього приводу не існує. У структурі відповідальності М. Ден-Коен (є прихильником предметно-орієнтованого підходу) виокремлює суб'єктний та об'єктний чинники. З'ясування зв'язку між суб'єктом та об'єктом відповідальності безпосередньо стосуються важливої проблеми – відносин між притягненням до відповідальності та її прийняттям особою, яка притягається до відповідальності³¹⁶. Юридична відповідальність завжди буде асоційована з нормою закону, оскільки лише закон визначає протиправність того чи іншого шкідливого чи суспільно небезпечного діяння. Ознака протиправності показує, що особа скоїла дії, які порушують норми адміністративного чи інших галузей права (трудового, екологічного, фінансового, податкового, митного, бюджетного та інших), або ж свідчить про те, що особа не здійснила дій, передбачених нормами адміністративного права чи інших галузей права, які повинна була здійснити. Особливість протиправності адміністративних правопорушень пов'язана із тим, що більшість диспозицій адміністративно-правових норм, що визначають склад адміністративного правопорушення, є бланкетними, тобто відсилають до інших законів або нормативно-правових актів, прийнятих на їх основі. Тож заборони можуть мати місце не лише в законах, а й в урядових актах³¹⁷.

На початку війни у 2022 році (в умовах воєнного стану) ми спостерігали появу нової практики примусового відчуження ТЗ у разі виявлення факту керування ними особами у стані будь-якого сп'яніння. За законом примусове відчуження майна – це позбавлення власника права власності на індивідуально визначене майно, що перебуває у приватній або комунальній власності та яке переходить у власність держави для використання в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану за умови попереднього або наступного повного відшкодування його вартості³¹⁸. Водночас будь-які органи чи підрозділи НПУ ані самостійно, ані за вказівкою вій-

³¹⁶ Dan-Cohen, M. (1991). Responsibility and the Boundaries of the Self. *The Harvard Law Review Association*, 105(5), 959–1003. DOI: <https://doi.org/10.2307/1341517>.

³¹⁷ Битяк Ю.П. Адміністративна відповідальність та адміністративне правопорушення. *Проблеми законності*. 2020. № 151. С. 87–100. DOI: 10.21564/2414–990x.151.214830.

³¹⁸ Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану: Закон України від 17.05.2012 р. № 4765-VI. Дата оновлення: 21.06.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4765–17#top>.

ськових адміністрацій не можуть примусово відчужувати ТЗ в осіб, які ними керували у стані сп'яніння, навіть в умовах воєнного стану. В одній зі своїх публікацій, присвяченій цій проблематиці, ми дійшли висновку, що обставиною, за якою здійснюється примусове відчуження ТЗ, що належать приватним особам, є введення в країні чи на певній її території правового режиму воєнного чи надзвичайного стану, фактичною підставою – об'єктивна потреба держави (ЗСУ, інших військових формувань) у додатковому транспорті. При цьому, як ми раніше наголошували (разом з С.С. Вітвіцьким): *«примусове відчуження ТЗ у правопорушників (де-юре) не є заходом покарання (стягнення) у звичайному розумінні, а факт правопорушення лише обґрунтовує причину вибору саме цього ТЗ серед інших»*³¹⁹. Відтак, обов'язкова умова закону для застосування адміністративних санкцій у вигляді оплатного вилучення чи конфіскації лише того ТЗ, який є у приватній власності порушника у разі застосування примусового відчуження ТЗ в умовах воєнного стану, не є актуальною. Слід зауважити, що, враховуючи різноманітність зовнішніх обставин воєнного стану, законодавець з порозумінням ставиться до можливої відсутності власника ТЗ під час примусового відчуження і, як зазначено, акт може бути складено без нього. Враховуючи це, з погляду закону, ніщо не заважає здійснювати таке відчуження й у особи, яка керувала цим ТЗ у стані сп'яніння, не будучи його власником³²⁰.

Де-юре факт вчинення адміністративного правопорушення (зокрема проступку, передбаченого однією з частин ст. 130 КУпАП) не є прямо передбачуваною законом умовою чи підставою застосування заходу правового режиму воєнного стану у вигляді примусового відчуження майна (транспортного засобу). Але де-факто, в умовах об'єктивної потреби ЗСУ чи інших військових формувань у додаткових ТЗ, ця причина цілком може слугувати мотивом суспільної необхідності звернення уваги уповноважених на прийняття відповідного рішення (про примусове відчуження) суб'єктів

³¹⁹ Вітвіцький С.С., Веселов М.Ю. Примусове відчуження транспортних засобів в умовах правового режиму воєнного стану: теоретико-правовий аспект. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ ім. Е.О. Дідоренка*. 2022. Вип. 2 (98). С. 158–167. DOI: <https://doi.org/10.33766/2524-0323.98>.

³²⁰ Веселов М.Ю., Масляк С.В. Проблеми здійснення примусового відчуження транспортних засобів за правопорушення, пов'язані з керуванням у стані сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану. *Правова держава*. 2022. № 46. С. 51–60. DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2022.46.257807>.

на таку категорію ТЗ (які стали знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення)³²¹.

Однак суспільство зазвичай очікує від закону відповідності звичайним уявленням про відповідальність. Очікується, що закон зміцнить у людей почуття особистої дисциплінованості шляхом чіткого публічного проголошення певної поведінки (діяння) шкідливою чи навіть суспільно небезпечною (що визначає її протиправність) та «драматизації» її значення через суворі санкції. Таким чином, до уваги береться внутрішнє усвідомлення особою протиправності того чи іншого діяння і прогнозування відповідної правової реакції на них. При цьому не має значення, чи узгоджується загальна соціальна оцінка із внутрішніми переконаннями та позицією індивідуума на ці питання. За позицією Європейського суду з прав людини (далі – ЄСПЛ), «втручання повинно забезпечити «справедливий баланс» між вимогами загального інтересу суспільства та вимогами захисту основоположних прав особи» (рішення ЄСПЛ у справі «Stummer v. Austria» від 07.07.2011 р.)³²².

Концептуально відповідальність є вираженою реляційною системою прописування в нормах (правилах) очікування дії або її результату. Відповідати, або нести відповідальність за щось (чи когось) означає, що хтось зобов'язаний (перед) адресатом за дії, результати дій, завдання і стан речей, і що він або вона має виправдовуватися за ці дії та результати до (або перед) судженням відповідно до стандартів, критеріїв або норм. Відповідальна особа має виправдовувати свої дії: вона має нести відповідальність («відповідальна» у суб'єктивному розумінні), тобто відповідати за них³²³. Цей підхід можна розуміти як аналітичну основу для теорії деліктоздатності, яка не просто базується на концепціях виховання правомірної поведінки чи відплати за вчинене правопорушення, а як здатність особи усвідомлювати сенс особистої відповідальності за свою поведінку, значення інституту юридичної відповідальності як соціального регулятора та очікувати настання передбачених заходів впливу (санкцій) за скоєне чи плановане правопорушення. В такому сенсі більш виявляється саме суб'єктивний чинник деліктоздатності. Втім його не можна розглядати відірвано від об'єктного чинника.

³²¹ Див.: Вітвіцький С. С., Веселов М. Ю., С. 164.

³²² Юровська Г. Практика Європейського суду з прав людини в рішеннях органу конституційної юрисдикції. *Вісник Конституційного Суду України*. 2021. № 5. С. 110–130.

³²³ Lenk, H. (2006). What is responsibility? *Philosophy Now*, 56, 29–32.

Відомий письменник-сатирик А. Бірс у своєму «Словнику диявола» (1911 року) визначив відповідальність як «знімний тягар, який легко перекладається на плечі Бога, Долі, Фортуни, Удачі чи ближнього»³²⁴. Логік Дж.М. Боченський був першим філософом, який прямо вказав, що поняття відповідальності є поняттям відношення в сенсі формальної логіки відношень. Він розміркував, що якщо хтось несе перед кимось відповідальність за щось, то це має бути двомісне, якщо не тримісне відношення. Це робить концепцію відповідальності реляційною концепцією («реляційний» походить від англ. relation (відношення))³²⁵. Крім того, слово «відповідальність» використовується не лише в описовому значенні, щоб стверджувати, що хтось несе відповідальність. Важливо, що це також оціночне атрибутивне поняття – когось притягують до відповідальності або притягують до відповідальності за щось. Таким чином, розподіл відповідальності є багатовимірним³²⁶.

Так само як і відповідальність взагалі, об'єктний чинник адміністративної деліктоздатності (цей чинник здобуває назву «об'єктний» тому, що особа є потенційним чи стає ретроспективним об'єктом уваги з боку системи реалізації інституту відповідальності) виникає, коли дана особа вчиняє діяння, яке є чи має ознаки протиправності. Останній включає зовнішню оцінку здатності конкретної особи нести відповідальність. При цьому він включає як суто формальні ознаки, які пов'язані з віком та станом осудності особи, так і індивідуальні – винуватість чи відсутність вини особи в кожній окремій ситуації, яка потребує зовнішнього правового аналізу. Як правило, такий аналіз проводиться у чітко визначених процедурних формах (під час здійснення провадження у справі про правопорушення), закріплених у процесуальних нормах законодавства. Зокрема, законодавство про адміністративні правопорушення (норми КУпАП та деяких інших правових актів) передбачає низку прав особи, яка притягається до адміністративної відповідальності. Говорячи про здатність реалізовувати ці права, ми маємо на увазі процесуальну дієздатність особи у специфічному виді правовідносин – адміністративно-деліктних. Така форма дієздатності особи тісно пов'язана з її адміністративною деліктоздатністю, обидва

³²⁴ Lenk, H. (2006). What is responsibility? *Philosophy Now*, 56, 29–32.

³²⁵ Там само.

³²⁶ Див.: Lenk, H. (2006). P. 29.

названі елементи адміністративно-правового статусу особи стають взаємообумовленими.

Зазвичай вважається, що ступінь відповідальності людини залежить від її розумових здібностей, або, іншими словами, що відповідальність залежить від здібностей. Це важлива частина причини того, що діти, дорослі похилого віку та ті, хто страждають на психічні захворювання або мають ознаки розумової відсталості, часто вважаються менш відповідальними за те, що вони роблять, оскільки такі особи мають значний дефіцит розумових здібностей, необхідних для свідомої вольової поведінки. «Стандартні» для людини розумові здібності включають здатність сприймати світ без помилок, усвідомлювати своє місце у соціумі, чітко мислити, керувати діями у світлі наших суджень і чинити опір простим імпульсам. Або щодо юридичного контексту, Х. Л. А. Харт припускає, що «ці здатності, про які йде мова, – це здатності розуміти, міркувати та контролювати поведінку: здатність розуміти, якої поведінки вимагають правові норми чи мораль, обмірковувати та приймати рішення адекватні цим вимогам, відповідати за прийняті рішення». Тож, як вважає Н. Вінсент, здатність відповідати за свої дії (що фактично є деліктоздатністю. – *Прим. авт.*) набувається або відновлюється разом з психічною здатністю людини³²⁷.

Як відомо, українське законодавство встановлює мінімальний вік адміністративної відповідальності з 16 років (ст. 12 КУпАП). Згідно зі ст. 20 КУпАП: «Не підлягає адміністративній відповідальності особа, яка під час вчинення протиправної дії чи бездіяльності була в стані неосудності, тобто не могла усвідомлювати свої дії або керувати ними внаслідок хронічної душевної хвороби, тимчасового розладу душевної діяльності, слабоумства чи іншого хворобливого стану»³²⁸. Тож загальну адміністративну деліктоздатність осудна фізична особа набуває з 16 років автоматично. Проте виникає законодавче питання: «Чи є стан деліктоздатності фізичної особи статичним (незмінним)?» та «Чи має свої особливості адміністративна деліктоздатність особи, яка керує ТЗ?».

Пригадаємо, що у попередніх частинах цього дослідження нами було встановлено і доведено, що: по-перше, особи, які керують ТЗ,

³²⁷ Vincent, N. (2013). Enhancing responsibility. *Neuroscience and legal responsibility*, 13, 305–333.

³²⁸ Див.: КУпАП (статті 1–212–24).

мають спеціальний адміністративно-правовий статус; по-друге, спеціальна адміністративна правоздатність осіб щодо керування ТЗ залежить від виду (категорії) ТЗ та обумовлено певним віком (після досягнення встановленого віку фізична особа не може втратити чи бути позбавленою спеціальної правоздатності, правоздатність щодо керування певними видами ТЗ може бути лише обмежена); по-третє, для осіб, які керують ТЗ на законних підставах, можна говорити про наявність у них спеціальної та загальної дієздатності (залежно від виду ТЗ ці два прояви дієздатності можуть з'являтися з досягненням встановленого законом віку та існувати в особі одночасно); по-четверте, особа, яка керує ТЗ без юридичних на те підстав (за відсутності права чи будучи його позбавленою), не може реалізовувати спеціальну дієздатність, а відтак – уже сам факт керування ТЗ є протиправним (не залежно від наявності шкоди чи рівня безпечного керування ним). Отже, наведені елементи правосуб'єктності (правоздатність, дієздатність) зазначеної категорії осіб однозначно успадковують ознаки спеціального статусу, в багатьох випадках вони обумовлені видом (категорією) ТЗ та віковим цензом особи.

За міркуваннями Н. Вінсента, якщо відповідальність справді відстежує здібності – тобто якщо вона зменшується, коли розумові здібності втрачаються, і відновлюється, коли вони згодом відновлюються, – тоді що станеться, якщо розумові здібності людини підвищуються за рахунок когнітивного вдосконалення понад нормальний діапазон, доступний для більшості людей? Чи стане така людина «гіпервідповідальною», і якщо так, то в якому сенсі? Наприклад, чи отримають люди з покращеними когнітивними здібностями нові обов'язки, яких інакше б не мали? Чи можна їх, як наслідок, законно звинувачувати у подальшому, якщо вони не виконуватимуть ці «збільшені» обов'язки? І чи збільшить це імовірність того, що вони згодом будуть притягнуті до відповідальності (тобто до відповідальності), коли щось піде не так? З іншого боку, якщо когнітивні «підсилювачі» справді покращують розумову працездатність, то чи може це зрештою стати морально та юридично обов'язковим для інших людей підвищувати когнітивні функції за певних обставин? За прикладом, такі категорії фахівців як хірурги, військові, пілоти літаків, судді тощо, відповідно, мають моральний обов'язок посилювати свої когнітивні функції, щоб забезпечити найвищу продуктивність, і не підвищення своєї обізнаності може розглядатися

як необачність або навіть недбалість з їх боку³²⁹. Взяті разом, ці спостереження наштовхнули Н. Вінсента на ідею, що якщо зменшення дієздатності призводить до зменшення відповідальності, а відновлення дієздатності призводить до відновлення відповідальності, то, можливо, підвищення дієздатності призводить до підвищення відповідальності³³⁰. Одночасно з набуттям дієздатності суб'єкт права набуває й іншого елемента правосуб'єктності – здатності вчинювати правопорушення³³¹. Іншими словами, прийняття особою додаткових прав та обов'язків (розширення можливостей та здатності їх реалізовувати) нерозривно тягне збільшення обсягу відповідальності, а відповідно – розширення деліктоздатності такої особи.

Як учасники дорожнього руху в нашому повсякденному житті, ми приймаємо як належну систему правил дорожнього руху, знаків та сигналів, яка була розроблена для регулювання дорожнього руху та запобігання ДТП. Будь-який учасник дорожнього руху повинен знати і неухильно дотримувати вимог законодавства, ПДР та інших нормативно-правових актів з питань БДР. На рівень безпечного керування будь-яким ТЗ впливає знання ПДР, технічних можливостей ТЗ, навичок керування, уважності та особистої дисциплінованості. Складність технічної конструкції, маса та швидкісні можливості ТЗ підвищують ризики виникнення ДТП, завдання шкоди життю чи здоров'ю людині, інших матеріальних збитків. З міркувань безпеки дорожнього руху держави встановлюють мінімальні вимоги щодо видання посвідчень водія на керування певними категоріями ТЗ. У Директиві ЄС від 20.12.2006 р. № 2006/126/ЄС задекларовано, що означення категорій повинні більшою мірою відображати технічні характеристики ТЗ, які вони охоплюють, та навички, необхідні для керування ТЗ. Запровадження категорії посвідчення водія для мопедів покликано підвищити БДР, зокрема для наймолодших водіїв, які, згідно зі статистикою, керуючи даною категорією ТЗ, найсильніше страждають від ДТП³³². Сьогодні Європейська комісія представила пропозиції щодо модернізації правил видачі посвідчень на право керування ТЗ, включаючи запровадження цифрових посвідчень во-

³²⁹ Vincent, N. (2013). Enhancing responsibility. *Neuroscience and legal responsibility*, 13, 305–333.

³³⁰ Там само.

³³¹ Див.: Адміністративне право України. Повний курс, 2018. С. 124.

³³² Директива Європейського Парламенту і Ради 2006/126/ЄС від 20.12.2006 р. про посвідчення водія Європейський Союз : Директива від 20.12.2006 № 2006/126/ЄС. Дата оновлення: 24.04.2015. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_002-06#Text.

дія, дійсних на всій території ЄС, і нові положення для полегшення дотримання ПДР через кордони. Європейська комісія констатує, що за результатами 2022 року на дорогах ЄС загинуло понад 20 тис. людей, і більшість жертв були пішоходами, велосипедистами та користувачами скутерів і мотоциклів. Нові правила підвищать безпеку для всіх учасників дорожнього руху та допоможуть ЄС досягти свого «Бачення нуль» – до 2050 року не буде смертельних випадків на дорогах ЄС. Оновлений варіант ПДР краще підготують водіїв до керування ТЗ з нульовим рівнем травматизму і до їзди міськими дорогами з більшою кількістю двоколісних ТЗ і з багатьма пішоходами навколо. Також вони дозволять молодим водіям отримати досвід за схемою водіння з супроводом – з 17 років молоді люди зможуть навчатися водінню та отримувати права. Ті, кому виповнилося 17 років, зможуть самостійно водити машину з 18-річчя, а працювати професійним водієм, як тільки дозволить конкретна робота. Це допоможе вирішити поточну нестачу професійних водіїв³³³.

Крім того, керування ТЗ вимагає постійної концентрації уваги та контролю щодо технічного стану ТЗ, дорожніх умов, дорожньої обстановки, які повинен урахувувати водій (особа, яка керує ТЗ) під час вибору швидкості, смуги руху та прийомів керування ТЗ. Дані, отримані американськими дослідниками (Д. Ставрінос та М. Парром), свідчать про те, що відволікання від керування ТЗ є чинником майже 50% автомобільних аварій, що дорівнює 1 млн. ДТП, які призводять до травм щороку, 10% цих автопригод закінчуються летальними наслідками³³⁴. Отже, держава, надаючи право керування певною категорією ТЗ особі, яка бажає його набути, встановлює перед нею певні умови та зобов'язує їх виконати. Однією з таких умов є обов'язок особи підтвердити свої знання встановлених правил (та навичок керування ТЗ) та дотримуватися їх. З виконанням першого обов'язку пов'язане набуття особою спеціальної дієздатності на керування механічними ТЗ, з виконанням другого – асоціюється деліктоздатність.

З огляду на те, що в національному законодавстві ТЗ визнається джерелом підвищеної небезпеки, на водія як особу, яка набула право

³³³ European Commission proposes updated requirements for driving licences and better cross-border enforcement of road traffic rules. (March 1, 2023). *Anofficial website of the European Union*. URL: <http://surl.li/nxiwrc>.

³³⁴ Shonesy K. (April 11, 2016). Personality may dictate how distracted you are while driving. *The University of Alabama at Birmingham*. News. URL: <http://surl.li/tqowps>.

керування ним, покладається особливий тягар дотримання цих правил. У рішенні по справі «О'Галлоран та Франціс проти Сполученого Королівства» від 29.06.2007 р. ЄСПЛ постановив, що будь-яка особа, яка володіє чи керує автомобілем, підпадає під дію спеціальних правил, оскільки володіння та використання автомобілів є таким, що потенційно може завдати серйозної шкоди. Ті, хто реалізували своє право володіти автомобілями та їздити на них, тим самим погодились нести певну відповідальність та виконувати додаткові обов'язки у правовому полі. При цьому в контексті нашого дослідження не зайвим буде зробити порівняльний аналіз змісту та особливостей адміністративної деліктоздатності цих двох категорій осіб.

За вітчизняним законодавством власником ТЗ є фізична або юридична особа, яка володіє майновими правами на ТЗ (володіння, користування та розпорядження), що підтверджується відповідними документами³³⁵.

Особа, яка керує ТЗ, має, умовно кажучи, пряму деліктоздатність, тобто виключно за діяння, пов'язані з безпосереднім керуванням ТЗ (навіть у ситуації, коли внаслідок самовільного руху цих засобів сталася ДТП, така подія зумовлена попередньою недбалістю особи). Власник може мати як пряму деліктоздатність, якщо самостійно керує власним ТЗ, так і опосередковану – за протиправні діяння інших осіб, які керували ТЗ, що належить цьому власнику, наприклад:

- за правопорушення у сфері забезпечення БДР у разі їх фіксації працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобами фото- і кінозйомки, відеозапису, якщо не доведе, що ТЗ знаходився у володінні чи користуванні іншої особи;
- за передачу керування ТЗ особі, яка не має права керування таким ТЗ та/або особі, яка перебуває в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів.

Крім того, здатність особи бути притягнутою до адміністративної відповідальності (об'єктний чинник деліктоздатності) за пра-

³³⁵ Див.: Правила дорожнього руху; Угода про співробітництво держав – учасниць Співдружності Незалежних Держав у боротьбі з крадіжками автотранспортних засобів і забезпеченні їхнього повернення : Угода СНД від 25.11.2005 р. Ратифікована Законом України від 18.09.2012 р. № 5259-VI. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_f88#Text.

випорушення, пов'язані з керуванням ТЗ, може бути обмежена в частині застосування до неї, деяких адміністративних стягнень (оплатного вилучення та/або конфіскації ТЗ у передбачених законом випадках), якщо вона не є власником ТЗ, з яким пов'язане вчинення такого проступку.

Таким чином, деліктоздатність власника та особи, яка керує ТЗ, багато в чому збігається, але не є цілковито ідентичною. На підставі проведеного аналізу можна впевнено стверджувати, що деліктоздатність особи, яка керує ТЗ, пов'язана з безпосереднім фактом керування ТЗ (є прямою). У цю концепцію цілковито вписуються навіть такі «нестандартні» випадки, коли інструктор навчає учня водінню ТЗ або відповідати доводиться за порушення правил стоянки ТЗ (авто фактично перебуває у статичному стані), за вживання особою, яка керувала ТЗ, після ДТП за її участю алкоголю, наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі (крім тих, що входять до офіційно затвердженого складу аптечки або призначені медичним працівником), або після того, як ТЗ був зупинений на вимогу поліцейського до проведення уповноваженою особою медичного огляду з метою встановлення стану сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, чи до прийняття рішення про звільнення від проведення такого огляду тощо. У наведених ситуаціях факт порушення так чи інакше пов'язаний з попереднім керуванням ТЗ, для інструктора – з безпосереднім контролем за керуванням ТЗ учнем і здатністю обов'язково втручатися у цей процес у разі необхідності, що обумовлює деліктоздатність цих осіб.

Як слушно зауважує Н.В. Павловська, для виникнення відносин відповідальності лише деліктоздатності замало. Необхідна наявність складу правопорушення (делікту), відповідного індивідуально-правового акта уповноваженого державного органу – тобто певного юридичного складу, який буде підставою виникнення правовідносин відповідальності³³⁶. Підвищені вимоги до осіб, які керують ТЗ, продиктовані необхідністю їх особистої безпеки та забезпечення інших учасників у процесі дорожнього руху, а суспільний

³³⁶ Павловська Н.В. Особливості та значення деліктоздатності суб'єктів адміністративно-правових відносин. *Наукові записки. Серія: Право*. 2023. Вип. 14. С. 318–321. DOI: 10.36550/2522-9230-2023-14-318-321.

резонанс від тих наслідків, до яких можуть з високою вірогідністю призводити невиконання чи неналежного виконання такими особами своїх обов'язків – зумовлюють підвищену юридичну відповідальність, зокрема встановлення адміністративної відповідальності лише за порушення правил у сфері БДР (формальні склади) навіть без настання матеріальних наслідків.

Виходячи зі змісту норм глави 10 Особливої частини КУпАП, можна стверджувати що диспозиції та/або санкції окремих статей передбачають наявність спеціального суб'єкта адміністративного проступку, а відповідно встановлюють спеціальну деліктоздатність для осіб, які керують ТЗ окремих категорій. Так, ч. ч. 2–4 ст. 127 КУпАП виокремлюють серед інших правопорушення (крім тих порушень ПДР, які призвели до пошкодження ТЗ, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна), вчинені особами, які керують велосипедами, гужовим транспортом, і погоничами тварин. Правопорушення, передбачені ст.ст. 121 (за виключенням ч.ч. 5, 10 та 11), 121–1, 121–2, ч. 1 ст. 122–2, ст. 122–4 КУпАП (враховуючи формулювання диспозиції цих норм), можуть бути вчинені лише особами, які керують ТЗ, маючи право керування ТЗ відповідної категорії – водіями. Санкції ч.ч. 1–4 ст. 130 КУпАП для водіїв та інших осіб містять диференційовані заходи юридичного реагування (адміністративні стягнення).

Проте, за нашим переконанням, для осіб, які керують ТЗ, деліктоздатність має бути однаковою, незалежно від наявності чи відсутності права керування (для тих категорій ТЗ, для керування якими передбачається отримання такого права у встановленому порядку). Керування ТЗ особою, яка не має чи була позбавлена відповідного спеціального права, становить окремий склад адміністративного правопорушення, передбаченого однією з частин ст. 126 КУпАП. Утім, здатність до юридичної відповідальності для особи, яка керує ТЗ без належних на те підстав, тобто протиправно (не володіючи відповідною спеціальною дієздатністю), не обмежується і не може бути обмежена виключно рамками та складом зазначеної норми КУпАП. Сам факт керування ТЗ наділяє таку особу повним обсягом адміністративної деліктоздатності. Будь-яка осудна фізична особа віком від 16 років, яка правомірно чи протиправно (залежно від наявності чи відсутності спеціального на те права) керує ТЗ, здатна

та зобов'язана відповідати за свої протиправні дії, пов'язані з безпечним керуванням ТЗ й нести за них передбачену законом юридичну відповідальність. Підтвердженням цієї аксіоми мають слугувати роз'яснення суду, викладені у Постанові Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р. № 14, де наголошується, що «суб'єктом адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, може бути будь-яка особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин»³³⁷. При цьому за аналогією з роз'ясненнями до ст. 286 КК України (п. 4 вказаної Постанови ВСУ) суб'єктами цього правопорушення так само може бути визнана особа, яка керувала ТЗ, незалежно від того, чи має вона на це право.

За даними інформаційно-комунікаційної систем «Інформаційний портал Національної поліції України» на території України протягом 2023 року, станом на 25.12.2023 р. складено 49 522 матеріали, відповідальність за які передбачена ч.ч. 2, 4 та 6 ст. 126 КУпАП (керування ТЗ особою, яка не має чи позбавлена права керування таким ТЗ)³³⁸. У той же час з 01.01.2023 р. по 27.12.2023 р. на території України за участю осіб, які не мали чи були позбавлені права керування ТЗ, було скоєно 5 336 ДТП (включаючи ті випадки, коли автопригоди призводили до смерті (218 осіб) чи травмування (2 558 осіб) учасників)³³⁹. Більшість таких ДТП сталася через порушення ПДР саме з боку даної категорії осіб. Основними причинами таких ДТП стає перевищення встановленої швидкості руху, правил маневрування, виїзд на смугу зустрічного руху. Відносно значна кількість випадків пов'язана з керуванням ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого виду сп'яніння.

Зі змісту судових вироків про притягнення осіб до кримінальної відповідальності за ст. 286 чи 286–1 КК України однаково впливає, що особа, яка керує ТЗ, повинна враховувати дорожні умови та обстановку, обирати такі прийоми керування ТЗ та безпечно

³³⁷ Див.: Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті.

³³⁸ Лист полку патрульної поліції в місті Кривий Ріг управління патрульної поліції в Дніпропетровській області Департаменту патрульної поліції від 28.12.2023 р. № 7450/41/19/1/01–2023 (документ). 1 акр.

³³⁹ Лист управління патрульної поліції в Дніпропетровській області Департаменту патрульної поліції від 28.12.2023 р. № 162зі/41/19/03–2023 (документ). 1 акр. Додаток: файли в електронному вигляді на 1-му DVD-R диску з таблицями.

швидкість руху, щоб мати змогу постійно контролювати його рух та безпечно керувати ним у конкретних дорожніх умовах, і в такий спосіб своїми діями не створювати загрозу безпеці дорожнього руху, небезпеку чи перешкоду для руху, загрожувати життю чи здоров'ю громадян, завдавати матеріальних збитків³⁴⁰. Керування автомобілем, не маючи посвідчення водія на право керування ТЗ відповідної категорії, суди розглядають як самовпевненість, не знімаючи загального обов'язку з такої особи безпечно керувати ТЗ, не порушуючи інших вимог ПДР України, виявляти увагу, обачність та особисту відповідальність під час керування. При вирішенні питання про вид і розмір покарання винної у ДТП особи, суд враховує характер та ступінь тяжкості вчиненого кримінального правопорушення та його наслідки, умови за яких було вчинене кримінальне правопорушення, характер допущених обвинуваченим порушень правил БДР, керування ТЗ без права керування ним, так само як і керування ТЗ у нетверезому стані (у разі доведеності таких обставин) тощо. Водночас остання обставина на відміну від першої враховується при кримінальній кваліфікації правопорушення (від цього буде залежати кваліфікація діяння за відповідною частиною ст. 286 чи 286–1 КК України), а керування особою без спеціального права керування ТЗ не відноситься навіть до обтяжуючих обставин³⁴¹. При вирішенні питання про причинно-наслідковий зв'язок порушення та наслідків враховуються ті обставини, які вказують на фактичну здатність безпечно керувати ТЗ, наприклад, «висновком судової авто-технічної експертизи № 1351 від 16.04.2020 р. встановлено, що причиною настання даної ДТП з технічної точки зору стали ті обставини, що водій Особа_1 із моменту виникнення небезпеки для руху своєчасно не застосував гальмування для уникнення наїзду». При цьому у вирокі констатовано, що раніше постановою Пустомитівського районного суду Львівської області від 31.05.2019 р. Особа_1 був визнаний винуватим у вчиненні адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 130 КУпАП, та на нього накладено адміністративне стягнення у виді штрафу у розмірі

³⁴⁰ Вирок Шумського районного суду Тернопільської області від 04.01.2024 р. Судове провадження № 1-кп/609/21/2024. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/116099428>.

³⁴¹ Вирок Міжгірського районного суду Закарпатської області від 27.12.2023 р. Судове провадження № 1-кп/302/169/23. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/115987839>.

10 200 грн. з позбавленням права керувати ТЗ на 1 рік, проте при встановленні винуватості та обранні міри покарання ці обставини не здобувають особливої уваги³⁴².

В адміністративно-деліктних провадженнях у справах про адміністративні правопорушення при вчиненні порушень ПДР України факт керування ТЗ особою без права керування чи позбавленою такого здобуває самостійної кваліфікації за відповідною частиною ст. 126 КУпАП. Приклади таких реальних сукупностей адміністративних правопорушень є непоодинокими у поліцейській та судовій практиці. Наприклад, суддею Бахмацького районного суду Чернігівської області було об'єднано в одне провадження і разом розглянуто декілька справ щодо однієї особи, яка протягом двох тижнів спромоглася чотири рази керувати автомобілем, не маючи права керування ТЗ відповідної категорії, при цьому двічі це було пов'язано з керуванням ТЗ у стані сп'яніння³⁴³. Постановою Новозаводського районного суду міста Чернігова від 03.01.2024 р. у справі № 751/10966/23 було об'єднано та в одному провадженні розглянуто декілька справ про адміністративні правопорушення вчинені Особою_1, який 06.12.2023 р. у м. Чернігові керував автомобілем в стані алкогольного сп'яніння (ч. 1 ст. 130 КУпАП), не маючи права керування ТЗ відповідної категорії (повторно протягом року) (ч. 5 ст. 126 КУпАП), виконуючи маневр праворуч, не надав переваги в русі автомобілю, котрий рухався у крайній правій смузі в попутному напрямку, в результаті чого трапилось зіткнення автомобілів, у результаті ДТП ТЗ отримали механічні пошкодження (ст. 124 КУпАП). Відповідно до ч. 2 ст. 36 КУпАП, якщо особа вчинила кілька адміністративних правопорушень, справи про які одночасно розглядаються одним і тим же органом (посадовою особою), стягнення накладається в межах санкції, встановленої за більш серйозне правопорушення з числа вчинених. В наведеному прикладі такою санкцією виявляється ч. 5 ст. 126 КУпАП³⁴⁴. Поліцейські

³⁴² Вирок Самбірського міськрайонного суду Львівської області від 26.12.2023 р. Судового провадження № 1-кп/452/88/2023. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/115933514>.

³⁴³ Постанова Бахмацького районного суду Чернігівської області від 08.01.2024 р. у справі № 728/3608/23. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/116146197>.

³⁴⁴ Постанова Новозаводського районного суду міста Чернігова від 03.01.2024 р. у справі № 751/10966/23. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/116090263>.

дуже часто стикаються з ситуаціями, коли особи, які керують ТЗ без права керування чи будучи позбавленими такого права, вчиняють інші правопорушення, розгляд яких законом віднесено до компетенції НПУ. Наприклад, з постанови про накладення адміністративного стягнення (серія БАБ № 732148, винесеної інспектором полку патрульної поліції у м. Кривий Ріг 14.12.2023 р.) випливає, що Особа_1, яка не мала права керування ТЗ відповідної категорії, керуючи мопедом, не зареєстрованим в Україні в установленому порядку, рухалась у населеному пункті у темну пору доби без увімкненого ближнього світла фар. Дії особи були кваліфіковані за ч. 6 ст. 121, ч. 2 ст. 122 та ч. 2 ст. 126 КУпАП, відповідно до ч. 2 ст. 36 КУпАП винесено одну постанову, стягнення накладено в межах санкції, встановленої за більш серйозне правопорушення з числа вчинених.

Наведене демонструє, що практика протиправного керування ТЗ особами, які не мають права керування відповідними категоріями, є відносно поширеною, що в окремих випадках часто поєднується із вчиненням інших адміністративних чи навіть кримінальних правопорушень у сфері БДР, що зумовлює суспільну потребу та виправдовує наявну в адміністративному законодавстві деліктологізації даних діянь. Будь-яка особа, яка керує ТЗ незалежно від наявності чи відсутності відповідного права керування даною категорією ТЗ, здобуває адміністративної деліктоздатності, в основу якої покладено загальну адміністративну деліктоздатність фізичної особи (здатність осудної особи віком від 16 років нести адміністративну відповідальність). Однак закон містить приклади спеціальної адміністративної деліктоздатності, створюючи для окремих складів адміністративних правопорушень у сфері забезпечення БДР спеціального суб'єкта (велосипедисти, особи, які керують гужовим транспортом, погоничі тварин, водії). За нашим переконанням, яке ґрунтується на аналізі адміністративної практики, диференційований підхід у визначенні адміністративної деліктоздатності водіїв окремо від інших осіб, які керують механічними ТЗ, не має практичного сенсу, а здатен лише привносити формальні ускладнення під час притягнення таких осіб до адміністративної відповідальності. Нарешті, факт позбавлення особи у встановленому законом порядку спеціального права керування ТЗ не позбавляє її адміністративної деліктоздатності.

Висновки до розділу 2

Дослідивши сутнісно-понятійну характеристику адміністративно-правового статусу особи, яка керує ТЗ, були отримані такі результати:

1. Доведено, що особа, яка керує ТЗ, у відносинах публічно-правового характеру здобуває спеціальний адміністративно-правовий статус, який є різновидом загального адміністративно-правового статусу.

2. Адміністративна правосуб'єктність особи, яка керує ТЗ, – це здатність фізичної (приватної) особи ставати і бути суб'єктом правових відносин у сфері БДР шляхом набуття спеціального права та виконання обов'язків, пов'язаних з керуванням ТЗ на вулично-шляховій мережі країни серед інших, спеціальних суб'єктів, наділених у законний спосіб аналогічними правами та обов'язками. Її сутність полягає в тому, що вона визначає ті юридично значущі характеристики, які перетворюють реальну (персонально індивідуалізовану) особу на носія певної сукупності прав та обов'язків, пов'язаних з керуванням різними видами ТЗ.

3. Виділено риси особи, яка керує ТЗ, як суб'єкта адміністративного права: 1) є потенційним учасником адміністративних правовідносин; 2) володіє адміністративною правосуб'єктністю; 3) на цього суб'єкта поширюються визначені види адміністративного примусу у визначеному законодавством порядку; 4) правосуб'єктність цього суб'єкта не обмежується лише правовідносинами у сфері організації та забезпечення БДР; 5) реальна участь цих осіб в адміністративних правовідносинах здійснюється на підставі юридичного факту тощо.

4. Встановлено, що адміністративна правоздатність особи щодо керування ТЗ є різновидом спеціальної правоздатності, яка у відносинах публічно-правового характеру визначає можливість (здатність) індивідуума за умови відповідності встановленим критеріям отримати спеціальне право на керування тим чи іншим видом транспорту.

5. Після досягнення встановленого віку фізична особа не може втратити чи бути позбавленої спеціальної правоздатності, правоздатність щодо керування певними видами ТЗ може бути лише об-

межена на певний термін на підставі закону (у разі позбавлення правопорушника права керування ТЗ). Зазначене дозволяє виділити повну та обмежену адміністративну правоздатність особи щодо керування ТЗ.

6. У складі адміністративної правосуб'єктності особи, яка керує ТЗ, визначено наявність *спеціальної та загальної дієздатності*. Спеціальна адміністративна дієздатність особи, яка керує механічним ТЗ, залежно від адміністративно-правового статусу такої особи та/або виниклих у встановленому законом порядку обмежень може бути таких видів: а) часткова, б) неповна, в) повна, г) обмежена.

7. Залежно від виду ТЗ ці два прояви дієздатності можуть з'являтися з досягненням встановленого законом віку та існувати в особі одночасно (для велосипедистів, погоничів тварин, керманічів немеханічних ТЗ), або залежно від факту отримання особою відповідного спеціального права на керування ТЗ відповідної категорії (набуття спеціальної дієздатності на реалізацію відповідного права).

8. Встановлено, що адміністративне стягнення чи кримінальне покарання у вигляді позбавлення особи спеціального права керування ТЗ автоматично позбавляє цю особу здатності його реалізовувати по факту, тобто позбавляє як спеціальної правоздатності (протягом строку дії даного виду стягнення притягнута до відповідальності особа не може здобути його повторно), так і спеціальної дієздатності. Ці обмеження стосуються тих категорій ТЗ, які не вимагають отримання спеціального дозволу у встановленому порядку. Особа, щодо якої встановлюється тимчасове обмеження у праві керування ТЗ, позбавляється спеціальної дієздатності, але на відміну від позбавлення права керування ТЗ не втрачає спеціальної правоздатності.

РОЗДІЛ 3.

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО СТАТУСУ ОСОБИ, ЯКА КЕРУЄ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

§ 3.1. Міжнародно-правові вимоги та закордонний досвід підготовки та допуску до керування транспортними засобами

Інтегруючись у сучасну площину нормативно-правових актів провідних світових країн, українське суспільство зараз повною мірою відчуває на собі суттєві зміни у правовому просторі законодавчих актів, при цьому нормативні документи, які регулюють відносини в галузі транспорту, не є винятком. У цьому підрозділі наукового дослідження за мету поставлено визначення правового порядку набуття права керування ТЗ на прикладі інших країн, у тому числі тих, які є країнами-партнерами України в надскладних умовах буремного сьогодення.

З огляду на підписану угоду про асоціацію з ЄС доцільно уважно вивчити досвід організації медичних оглядів водіїв та майбутніх водіїв у країнах – членах співтовариства. В ЄС діє Директива 2006/126/ЄС від 20.12.2006 р. «Про посвідчення водія» (останні зміни були внесені Директивою Комісії (ЄС) № 2015/653 від 24.04.2015 р.), що запроваджує мінімальні стандарти фізичної та розумової придатності щодо керування автомобільним транспортом. Таку придатність визначають під час медичного обстеження до отримання посвідчення водія. Для забезпечення прозорості такі обстеження мають здійснювати у процесі відновлення посвідчення водія, і тому вказану періодичність мають визначати терміном дії посвідчення. Згідно з директивою всіх водіїв для медичного обстеження розподіляють на дві групи:

- 1-ша: водії ТЗ категорій А, А1, А2, АМ, В, В1 і ВЕ;
- 2-га: водії ТЗ категорій С, СЕ, С1, С1Е, D, DE, D1 і D1Е, крім того, водії категорії В, які працюють як професіонали (таксі, «швидка медична допомога» тощо).

Фактично 1-ша група – це водії-любителі, 2-га група – професіонали. Для непрофесіональних водіїв (1-ша група) майже в усіх країнах ЄС діє спрощена система медогляду для отримання посвідчення водія. У деяких країнах достатньо лише заповнити спеціальну декларацію (анкету) та перевірити стан зору, причому не обов'язково в лікаря-офтальмолога. Вимоги до професійної підготовки фахівців, які перевіряють зір у водіїв, дуже широко варіюють. Так, нормативні документи певних країн визначають, що зір можна перевірити в лікаря будь-якої спеціальності, оптометриста, екзаменатора, який приймає іспити на отримання посвідчення водія, чи просто підготовленої особи з водійської школи. Декларацію про стан здоров'я заповнює кандидат у водії під власну відповідальність, і у деяких країнах навіть непотрібен підпис лікаря. Вона повинна містити відомості про захворювання, що можуть перешкоджати безпечному керуванню ТЗ. Заявники повинні пройти медичний огляд у тому разі, коли після належних формальностей або під час тестів, які проводять до отримання права керування, стає очевидним, що вони мають медичні розлади, зазначені в Додатку III Директиви 2006/126/ЄС. Зовсім інший підхід до медичного огляду водіїв-професіоналів (2-га група), тобто тих, кого залучають до керування ТЗ, призначеними для перевезення людей або вантажів. Такі водії проходять медичне обстеження в обов'язковому порядку під час отримання посвідчення водія та періодично, зазвичай через 3–5 років. Термін проходження повторного медогляду, як правило, пов'язаний з терміном дії посвідчення водія та залежить від віку водія. У більшості країн Європи медогляд проводять сімейні лікарі, що пройшли додаткову підготовку з транспортної медицини, або експерти з транспортної медицини, які працюють у спеціалізованих медичних центрах.

У багатьох європейських країнах застосовують комплексний підхід до оцінки здатності безпечно керувати ТЗ. Так, окрім виявлення медичних протипоказань – певних захворювань чи фізичних обмежень, передбачено психологічне або психофізіологічне обстеження окремих категорій водіїв, зокрема похилого віку, порушників ПДР, водіїв спеціального транспорту та деяких інших. За рішенням

лікаря медичної комісії у Греції, Португалії, Люксембурзі, Словаччині, Словенії, Румунії, Нідерландах, Литві, Данії, Швеції, Великій Британії водія можуть направити на спеціальне тестування для визначення рівня розвитку окремих чи певного переліку професійно важливих психофізіологічних якостей, наприклад, пам'яті, уваги, когнітивних здібностей, мислення, загального розвитку, здатності орієнтуватися в просторі, психомоторних якостей, емоційної стійкості, особистісних характеристик тощо³⁴⁵.

Отже, розглянемо більш детально безпосередній порядок отримання права керування ТЗ резидентами в таких країнах, як США, Угорщина, Велика Британія, Естонія та Японія.

Сполучені Штати Америки – одна з небагатьох країн, де дозволено керувати автомобілем 14-річним особам (фактично дітям), у деяких штатах, наприклад, на Алясці, в Арканзасі й Айові – дозволяється керування автомобілем 14-річним особам за наявності посвідчення учня. У більшості штатів водії зобов'язані пройти письмовий тест, щоб отримати дозвіл на навчання, а потім скласти практичний залік з водіння, щоб отримати право на керування.

Розглянемо процедуру на прикладі штату Каліфорнія. Тут, як і на території всіх Сполучених Штатів, питаннями, пов'язаними з посвідченнями водія, займається Департамент штату з реєстрації ТЗ (DMV). Посвідчення водія Каліфорнії («*driving license*» (англ.), далі – DL) – це карта, яка дає дозвіл на керування ТЗ. DL має містити повне ім'я, дату народження, поштову адресу, підпис, фотографію та фізичний опис. Посвідчення водія має бути в наявності завжди, коли особа керує автомобілем. При цьому є дві основні категорії DL: некомерційні й комерційні. В некомерційній категорії є підвиди посвідчень на право керування, які дозволяють водіям керувати певними типами ТЗ (базовий (клас «С»): стандартний автомобіль або вантажівка для особистого користування, мотоцикл, туристичний причіп (некомерційний клас А): допустима повна маса ТЗ – понад 15 тис. фунтів, або автобус з причепом повною масою понад – 10 тис. фунтів (якщо буксирування не провадиться на платній основі), будинок на колесах (некомерційний клас «В») – більше 40 футів, але не більше 45 футів³⁴⁶.

³⁴⁵ Маслюк В.В., Сна А.І. Медичні огляди водіїв у країнах Європи. *Медицина транспорту України*. 2015. № 3–4. С. 65–66.

³⁴⁶ California driver's license (DL) Department of Motor Vehicles Field Office California. URL: <http://surl.li/optfv1>.

На території штату Каліфорнія існує дві процедури отримання посвідчення водія (DL) – для осіб віком до 18 років і тих, що досягли повноліття. Для першої категорії отримання посвідчення починається з отримання тимчасового дозволу на навчання для осіб, які вчаться керувати автомобілем і працюють над виконанням вимог для отримання посвідчення водія (DL). Щоб подати заяву на тимчасовий дозвіл на навчання, особа має досягти віку 15 років та 6 місяців, але не більше 18 років. Процедура набуття права складається з таких етапів:

- заповнення заяви за підписом батьків або законних опікунів (коли батьки або опікуни розписуються за неповнолітнього для отримання DL, беручи на себе фінансову відповідальність (здійснюють обов’язкове страхування) за неповнолітню особу);
- надання відбитка великого пальця;
- перевірка зору;
- сплата реєстраційного збору;
- повторне сканування відбитка великого пальця, надання зразка підпису (який буде вказано на посвідченні) і фотографування;
- проходження теоретичного тесту.

Під час проходження випробування (у вигляді спеціальних тестових завдань), необхідно правильно відповісти не менше ніж на 83% наявних питань. При цьому для успішного складання цього «заліку» кандидати отримують 3 спроби і можуть їх використати (у разі неотримання потрібної кількості балів) з інтервалом у 7 днів (не рахуючи дня, коли тест було провалено). Якщо особа тричі не пройде визначене тестування, необхідно почати все спочатку, заповнивши нову заяву і сплативши відповідні збори;

- після успішного складання теорії особа отримує тимчасовий дозвіл на навчання³⁴⁷.

Особа, яка у встановленому порядку все ж таки отримала тимчасовий дозвіл на навчання, може керувати транспортом лише за умови присутності одного з батьків, опікуна, чоловіка (дружини) або іншого дорослого у віці 25 або більше років, у якого є чинне каліфорнійське посвідчення водія (DL). Така особа повинна перебувати на пе-

³⁴⁷ Instruction permit. Department of Motor Vehicles Field Office California. URL: <http://surl.li/doofbf>.

редньому сидінні, щоб у будь-який момент мати змогу взяти під свій контроль ТЗ. Тимчасовий дозвіл на навчання не дозволяє самостійно керувати автомобілем навіть до офісу DMV задля складання практичного іспиту з керування ТЗ. Також необхідно надати свідоцтво про проходження інтегрованого навчання або свідоцтво про зарахування до затвердженної інтегрованої програми теоретичного та практичного навчання водіїв (DE/DT). Після виконання вимог для отримання тимчасового дозволу на навчання можна скласти практичний іспит з водіння, при цьому є певний перелік обов'язкових умов:

- віковий ценз (від 16 до 18 років);
- наявність тимчасового дозволу на навчання не менше шести місяців;
- проходження навчання;
- проходження шістьох годин практичного навчання;
- проходження 50 годин практики з дорослим у віці 25 років і старше, який може підтвердити, що особа, яка навчається керуванню, виконала ці 50 годин практики;
- наявність практики керування ТЗ у нічний час як мінімум 10 з 50 годин практики.

Після цього особа може записатися на іспит з водіння. Для успішного складання іспиту є три спроби, які можна пройти з інтервалом у 14 днів (не рахуючи дня, коли тест провалений). Кожне повторне випробування потребує додаткової сплати (в розмірі 7 доларів США). Якщо практичний іспит не буде складено тричі, заява втрачає чинність і всю процедуру слід починати спочатку. У разі успішного проходження іспиту DMV видає тимчасове посвідчення водія, що діє 60 днів, поки оригінал посвідчення не надійде особі поштою протягом трьох-чотирьох тижнів³⁴⁸.

Наведений досвід, на прикладі окремих штатів США, доцільно порівняти з нормативними вимогами та практикою отримання права на керування ТЗ у країнах ЄС. У країнах ЄС порядок та вимоги до порядку видачі посвідчень водія максимально уніфіковано, оскільки ці приписи засновані на згаданій раніше Директиві 2006/126/ЄС (із змінами 2015 року) про посвідчення водія³⁴⁹. Ра-

³⁴⁸ Department of Motor Vehicles Field Office California. (n. d.). Instruction permit. URL: <https://www.dmv.ca.gov/portal/driver-licensesidentification-cards/instruction-permits/>.

³⁴⁹ Директива Європейського Парламенту і Ради 2006/126/ЄС від 20.12.2006 р. про посвідчення водія Європейський Союз: Директива від 20.12.2006 № 2006/126/ЄС. Дата оновлення: 24.04.2015. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_002-06#Text.

ніше в кожній європейській країні були свої вимоги до водійських посвідчень, у деяких країнах набагато суворіші, ніж в інших. Сьогодні правила, наскільки це можливо, є схожими. У результаті всі країни ЄС мають однакові категорії водійських посвідчень і до їх отримання застосовуються схожі основні вимоги. Це не поширюється лише на посвідчення, яке надає право керування трактором (категорія t), це національна категорія, яку інші країни не визнають. Директива про водійські посвідчення забезпечує взаємне визнання водійських прав, виданих у всіх державах-членах. Від 19.01.2013 р. всі водійські посвідчення, видані країнами ЄС, виглядають однаково – надруковані на пластиці з мікročіпом, який має розмір і форму кредитної картки. Директива вимагає, щоб держави-члени за згодою Комісії встановили еквівалентність прав, отриманих до набрання чинності Директиви 2006/126/ЄС, і категорій ТЗ, установлених у цій Директиві³⁵⁰.

Посвідчення водія видається тільки тим кандидатам, які: а) є резидентом країни, де подається заява; б) відповідають мінімальним віковим вимогам (мінімальний вік для категорії «В» встановлений на рівні 18 років; держави-члени можуть підвищувати або знижувати мінімальний вік для видачі водійських прав: для категорій «В» і «ВЕ» до 17 років); в) мають пройти перевірку навичок і поведінки на дорозі та скласти теоретичний тест; г) відповідати медичним вимогам. Не дозволяється мати більше одного водійського посвідчення³⁵¹.

Візьмемо за приклад Угорщину як одну з країн ЄС, що є найближчим сусідом України. У цій країні за видачу водійських посвідчень відповідає Центральний офіс адміністративних та електронних державних послуг (*Central Office for Administrative and Electronic Public Services*) та існують деякі особливості, а саме: Угорщина є однією з небагатьох країн ЄС, де навчання надання першої допомоги є необхідною умовою для складання практичного іспиту й отримання права керувати ТЗ. Вимоги для отримання посвідчення водія в Угорщині наступні: записатися до акредитованої автошколи і пройти встановлену законом кількість годин теоретичної та практичної підготовки, яка буде варіюватися залежно від кате-

³⁵⁰ Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences (Recast). Official Journal of the European Union. 30.12.2006. URL: <http://surl.li/oebjdt>.

³⁵¹ Getting a driving licence in the EU. Your Europe. URL: <http://surl.li/oebjdt>.

горії необхідних прав. Законодавство вимагає, щоб водії-стажисти пройшли практичну підготовку з водіння в нічний час, у міських і замських умовах; скласти теоретичний залік; пройти практичний іспит з водіння; скласти базовий тест з надання першої допомоги³⁵².

Для одержання посвідчення категорії «В» необхідно пройти курс теорії тривалістю не менше 28 годин, який буде включати вивчення ПДР, теорію водіння, теоретичні основи експлуатації й обслуговування автомобілів. Мінімальні 29 годин практики водіння поділяться на 9 годин початкової і 20 годин основної підготовки. Основне навчання складається як мінімум з 14 годин водіння в межах міста, 4 години по шосе та 2 години в нічний час доби, при цьому учень та інструктор повинні довести, що разом вони подолали відстань не менше 580 км. Після проходження теоретичного заліку й практичного іспиту на тренувальному полігоні необхідно також скласти підсумковий іспит з навичок водіння. До складання цього тесту особа не допускається до тих пір, поки не складе базовий тест з надання першої допомоги й не отримає відповідний сертифікат³⁵³. Мінімальний вік для подання заяви на отримання посвідчення водія легкового автомобіля в Угорщині – 17 років. Заяву на отримання першого посвідчення водія можуть подати особи, які: відповідають медичним критеріям; мають здатності до керування автомобілем; виконали вимоги навчання й практики; є резидентами Угорщини; іноземними громадянами, що перебувають в Угорщині останні шість місяців до подачі заяви; не є непридатними для водіння з погляду БДР³⁵⁴.

Подати заяву на отримання посвідчення водія вперше можна лише особисто у приміщенні офісу, на переоформлення або зміну – заявку можна подати онлайн. Документи, що необхідно надати: відповідний чинний документ, що засвідчує особу; адресна картка (офіційна довідка про особистий ідентифікатор та адресу проживання); у разі наявності документа іноземного громадянина, що підтверджує його/її країну проживання; тестовий лист або підтвердження тесту, видане органом управління дорожнього руху, яке

³⁵² Getting a driving license in the EU Hungary. Your Europe. URL: <http://surl.li/xbomvg>.

³⁵³ 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet – a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól. Hatály: 2019.III.15.– 2019.XII.31. URL: <http://surl.li/xbomvg>.

³⁵⁴ Application for a first driving license. Central Office for Administrative and Electronic Public Services. URL: https://nyilvantarto.hu/en/driving_license_first.

підтверджує успішне складання заліків; довідка про проходження медичного огляду; квитанція про сплату адміністративного збору за водійське посвідчення. Отримати посвідчення можна через 30 днів за вибором: особисто або поштою³⁵⁵.

У Великій Британії питаннями надання права керування ТЗ опікується Агентство з ліцензування водіїв і ТЗ. Агентство з ліцензування водіїв і ТЗ (DVLA – виконавче агентство, що спонсорується Міністерством транспорту), у базі даних якого зберігається понад 49 мільйонів записів про водіїв і більше 40 мільйонів записів про ТЗ³⁵⁶. Подача заявки на отримання першого тимчасового водійського посвідчення на мопед, мотоцикл та автомобіль здійснюється через сайт DVLA онлайн. Для подачі заявки необхідно бути не молодше 15 років і 9 місяців; мати змогу читати номерний знак з відстані 20 метрів. Тільки після цього можна реєструватися на навчання керування ТЗ, для складання теоретичного іспиту обов'язково потрібна тимчасова ліцензія. Запис на іспит з теорії здійснюється й оплачується онлайн, сам же іспит може бути складений виключно в офісі DVLA. Під час складання теоретичного тесту заборонено мати із собою особисті речі, такі як: сумки, навушники, мобільні телефони та годинник, вони повинні залишитися у спеціальній шафці на час заліку. Використання підказок під час тестування є протизаконним і тягне за собою адміністративні наслідки. У разі успішного проходження теоретичного тесту громадянин повинен записатися онлайн та оплатити проходження практичного іспиту. З моменту успішного проходження практичного іспиту громадянин може керувати автомобілем у разі відповідності наступним вимогам: мати чинне водійське посвідчення, досягти мінімального необхідного віку; відповідати мінімальним вимогам до зору (бачити номерний знак з відстані 20 метрів). Водії-учні додатково повинні перебувати під наглядом кваліфікованого водія (за винятком їзди на мотоциклі); мати на автомобілі L-образні знаки (L-знаки або D-знаки в Уельсі – що означає навчальний автомобіль)³⁵⁷. У Британії також висуваються мінімальні необхідні вимоги до автомобіля: бути зареєстрованим у DVLA; мати сплачений податок на ТЗ (необхідно перевірити, чи обкладається ваш автомобіль податком

³⁵⁵ Див.: 24/2005. (IV. 21.). URL: <http://surl.li/tqnxu>.

³⁵⁶ Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA). GOV. UK. URL: <http://surl.li/iauzkb>.

³⁵⁷ Learn to drive a car: step by step. GOV.UK. URL: <https://www.gov.uk/learn-to-drive-a-car>.

онлайн); мати чинний сертифікат технічного огляду (якщо він потрібен вказаному автомобілю); бути придатним до експлуатації.

Обов'язково необхідно повідомити DVLA в разі зміни імені або статі; зміни адреси; внесення будь-яких змін в автомобіль; продажу автомобіля; наявності або отримання захворювання, що впливає на керування транспортним засобом. Необхідно також мати чинний поліс обов'язкового страхування. Це всі основні вимоги, що діють на території Сполученого Королівства³⁵⁸.

Отримання водійського посвідчення в Японії досить непросте завдання. Мінімальний вік для початку навчання – 18 років, і вимоги до складання екзамену на практику керування автомобілем є суворими. Якщо водій допускає одну помилку, наприклад, занадто сильно приймає вправо, він не проходить тест. Фактично тільки 35% водіїв складають тест з першого разу. Практичне керування на дорозі проходить на відкритій звивистій трасі, що нагадує справжні вуличні умови. Водії повинні підтримувати швидкість близько 19 миль на годину (30 км/год) і дотримуватися суворих правил. Наприклад, вони повинні сказати: «Я роблю поворот», перш ніж фактично зробити цей поворот³⁵⁹. Щоб отримати перше водійське посвідчення в Японії, спочатку потрібно отримати «учнівське посвідчення». Порядок дій при подачі заяви на отримання учнівського посвідчення водія наступний:

- підготовка необхідних документів: «Juminho» (свідоцтво про проживання й національність); 2 фотографії (3 × 2,4 см); реєстраційної картки іноземця або картки резидента; засоби корекції зору (якщо вони використовуються);
- реєстрація на тест з теорії (тривалість дві години, на вибір з понеділка по п'ятницю), після проходження тесту знань необхідно зареєструватися на іспит з водіння;
- наступний етап – складання іспиту з водіння (включає оплату оренди автомобіля 1550 ієн, це близько 380 грн);
- отримання ліцензії учня (комісія за випуск становить 1550 ієн);
- практика управління автомобілем:

а) практика на дорозі не менше 5 днів у супроводі інструктора з досвідом водіння більше 3-х років і чинним японським водійським посвідченням;

³⁵⁸ Див.: Learn to drive a car: step by step. Legal obligations of drivers and riders. GOV.UK.

³⁵⁹ How to get a driver's license in Japan. The Japan Times. URL: <http://surl.li/iauazkb>.

- б) наявність таблички «*karimenkyo renshū-chū*» (в перекладі з япон. «учень») на автомобілі під час водіння;
в) заповнення форми «Звіт про практику»³⁶⁰.

Порядок дій при подачі заяви на отримання стандартного посвідчення водія:

1) підготовка документів (учнівське водійське посвідчення; підтвердження реєстрації іноземця або документ резидента країни; 1 фотографія (3×2,4 см); «Звіт про практику» (термін дії звіту 3 місяці); *Juminho* (свідоцтво про проживання й національність); засоби корекції зору (якщо вони вам потрібні));

2) реєстрація на складання тесту з теорії (тривалість дві години, на вибір з понеділка по п'ятницю, реєстраційний внесок – 2200 ієн), після проходження якого дозволено скласти іспит з водіння;

3) складання іспиту з водіння (іспит з водіння на вулиці включає вартість оренди автомобіля – 900 ієн);

4) після складання іспиту з водіння необхідно записатися на проходження «*Shutokuji-koshu*» (лекція для початківців, вартість – 13 700 ієн) у затвердженій автошколі;

5) отримання посвідчення водія (комісія за випуск – 2 050 ієн)³⁶¹.

Таким чином, для отримання японського водійського посвідчення необхідно пройти перевірку зору з використанням оптометричної знакової таблиці. Доступні два види посвідчень: для управління автомобіля з автоматичною або механічною трансмісією, але якщо ви отримуєте посвідчення для управління механічною трансмісією, ви можете їздити на автомобілі як з автоматичною, так і механічною коробкою передач. Для отримання будь-кого посвідчення необхідно відвідати 26 годин лекцій з теорії. Для складання практичного іспиту з водіння потрібно не менше 31 години практики для управління автомобілем з автоматичною коробкою передач і 34 годин для управління автомобілем з механічною коробкою. Однак це мінімальний час для уроків водіння, багатьом мешканцям країни потрібно більше. Після закінчення курсу і складання практичного іспиту з водіння в автошколі особа направляє в екзаменаційний центр, де їй належить пройти письмову перевірку професійних навичок і письмовий тест за правилами дорожнього руху³⁶².

³⁶⁰ Koyama Driving School. URL: https://www.koyama.co.jp/english/english_01_01.html.

³⁶¹ Див.: How to get a driver's license in Japan. The Japan Times. URL: <http://surl.li/iauzkb>.

³⁶² Князюк О.Г. Передовий закордонний досвід правового регулювання надання права на керування транспортними засобами як джерело вдосконалення адміністративних послуг

Досить примітним є досвід Естонії, що пов'язаний із приділенням значної уваги системі навчання учасників дорожнього руху, застосуванню заходів пропаганди безпечної поведінки на дорозі. Зокрема, таке навчання спрямоване на уникнення ризиків у дорожньому русі через запровадження превентивних курсів для молоді з профілактики дорожніх ризиків, реабілітаційні курси для водіїв, схильних ризикованій поведінці на дорозі. Основна мета таких курсів полягає у скороченні кількості ДТП та їх наслідків (потерпілих і загиблих внаслідок ДТП). До речі, такі навчально-превентивні курси після десяти років успішної апробації у 2014 році були включені у Державну програму дорожньої безпеки Естонії³⁶³.

За таким самим принципом побудована робота австралійських центрів, що реалізують програму превентивної роботи з водіями-порушниками, основною метою яких є скорочення смертності на дорогах за допомогою проведення профілактичних, навчальних курсів для водіїв, які порушують закон. Такі центри представлені на всій території Австралії, при цьому останнім часом основними акцентами їх діяльності є робота з «групами ризику» – молоддю та літніми водіями³⁶⁴.

Здійснений аналіз зарубіжних джерел щодо набуття права керування ТЗ вказує на те, що надважливим процесом у перспективному вихованні майбутніх учасників дорожнього руху є різного роду програми навчання для дітей в Європі саме безпечній поведінці на дорозі, які можуть бути як «вбудованими» в систему загальної освіти, так і являти собою самостійні і незалежні від системи освіти «елементи безперервної освіти». По-перше, відомо, що установки, які сприяють/перешкоджають керуванню, закладаються ще в дитинстві в основному під впливом батьків; тому дітей шкільного віку вже можна розглядати як майбутніх водіїв. По-друге, мова йде про курси попередньої підготовки водіїв при школах і коледжах. Деякі такі курси об'єднують навчання конкретним навичкам водіння з виробленням правил безпечної поведінки. Аналіз зарубіжного

у правоохоронній сфері України. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція*. 2020. № 47. Т. 1. С. 87–91. DOI: <https://doi.org/10.32841/2307-1745.2020.47-1.18>.

³⁶³ Liiklusalased riskivältimise koolitused ja nõustamised üle Eesti. Koostööpartnerid enam kui 10 riigis. URL: <https://jkoolitus.eu/site/index>.

³⁶⁴ Queensland Traffic Offenders Program (QTOP) is the only Online Traffic Offenders Program with facial recognition for evidence in Court. URL: <https://qtop.com.au/>.

досвіду також свідчить про те, що пропаганда безпеки дорожнього руху та реалізовані профілактичні заходи щодо зниження дорожньо-транспортного травматизму мають в інших країнах сформовані традиції та інновації, здійснюються на плановій основі, є прерогативою не тільки дорожньої поліції, але й численних громадських організацій, освітніх установ, за підтримки з боку держави та бізнес-компаній. Узагальнення кращих зарубіжних практик забезпечення дорожнього руху засвідчує й те, що у країнах розвинутої автомобілізації профілактичним заходам надано пріоритет у порівнянні із заходами адміністративно-примусового характеру³⁶⁵.

Додатково у процесі допуску та підготовки до керування ТЗ приділяють питанням психологічної відповідності майбутніх кандидатів у водії та особам, які вже мають відповідне право чи його поновлюють. Психофізіологічні технології оцінювання придатності водіїв до безпечного керування автомобілем застосовуються у більшості країн Європи та світу. Визначення психофізіологічних якостей для водіїв-професіоналів є обов'язковим у Болгарії, Чехії, Словаччині, Туреччині, Німеччині, Австрії. А у таких країнах, як Іспанія та Польща, зобов'язані проходити тестування усі водії, а не лише професіонали. У деяких країнах, наприклад Бельгії, Німеччині, Швейцарії, Франції, водії підлягають психофізичному обстеженню після порушень правил дорожнього руху: управління автомобілем у стані сп'яніння, скоєння аварії чи після отримання певної кількості штрафних балів. Так, у Бельгії щорічно проходять тестування близько шести тисяч водіїв, у яких були вилучені водійські посвідчення через вживання алкоголю, наркотиків чи перевищення швидкості. У Швейцарії тестуванню підлягають водії, які порушили правила під час трирічного випробувального терміну (в Україні діє дворічний випробувальний термін. – *Прим. авт.*). У Німеччині вже понад 50 років діє система медико-психологічного оцінювання придатності до керування транспортом. Обов'язковим є оцінювання для тих водіїв, які отримали певну кількість штрафних балів за порушення правил дорожнього руху чи керували транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння. У процесі психологічної частини оцінювання у водіїв досліджується здатність до візуального

³⁶⁵ Дженчако Т. М. Використання зарубіжного досвіду як умова удосконалення адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму. *Юридична наука*. 2019. № 11 (101). Т. 2. С. 23–31.

сприйняття, якості уваги, стійкість до монотонії, час реакції тощо. Крім того, проводяться психологічні інтерв'ю з метою зменшення залежності від психоактивних речовин (у тому числі алкоголю). Орієнтовна вартість заходів із медико-психологічного оцінювання в Німеччині становить від трьох до чотирьох тисяч євро. До того ж повторне отримання водійського посвідчення можливе лише після успішного проходження медико-психологічного оцінювання³⁶⁶.

Отже, з наведеного аналізу міжнародного досвіду можна виділити такі окремі, варті уваги, елементи підготовки та допуску до керування ТЗ:

- 1) попередній допуск осіб до навчання (підготовки) керуванню ТЗ;
- 2) поєднання навчання осіб з інтенсивним профілактичним впливом на їх свідомість щодо поваги та виконання норм БДР;
- 3) система медико-психологічного оцінювання кандидатів на отримання права керування ТЗ щодо придатності до управління транспортом.

Ці додаткові заходи видаються незайвими з огляду на підвищені ризики для осіб, які навчаються керуванню ТЗ, та водіїв-початківців, які мають незначний досвід (стаж) керування.

Відсутність досвіду передбачає нижчий рівень потрібних для безпечного керування навичок. Це значною мірою пов'язано:

- 1) з явним браком здатності водіїв-початківців розпізнавати ризик, як це роблять більш досвідчені водії³⁶⁷;
- 2) з надмірною впевненістю у своїй здатності впоратися зі всіма проблемами їх безпеки без урахування їхніх обмежених навичок керування автомобілем³⁶⁸.

На водіїв віком до 25 років зазвичай припадає приблизно вдвічі більше ДТП, ніж їхня частка в загальній популяції водіїв, у той час як їх участь у ДТП зменшується з кожним додатковим роком керування³⁶⁹. За результатами деяких досліджень стверджується, що

³⁶⁶ Пітух Ю.Ю. Медичне забезпечення безпеки дорожнього руху як складова державної політики безпеки дорожнього руху. *Право.ua*. 2017. № 1. С. 125–129.

³⁶⁷ Pradhan, A.K., Pollatsek, A., Knodler, M., & Fisher, D.L. (2009). Can younger drivers be trained to scan for information that will reduce their risk in roadway traffic scenarios that are hard to identify as hazardous? *Ergonomics*, 52, 657–673. DOI: 10.1080/00140130802550232.

³⁶⁸ Gerald, J.S. Wilde. (2013). The reduction of novice drivers' accidents requires improved perception and reduced acceptance of risk. *Questions Vives*, 9 n 19, 17–35.

³⁶⁹ Mayhew, D.R., Simpson, H.M., & Pak, A. (2003). Changes in collision rates among novice drivers during the first months of driving. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 683–691. DOI: 10.1016/S0001-4575(02)00047-7; Claret, P.L., Castillo, J.d.D.L.d., Moleon, J.J.J.,

близько половини надмірної кількості водіїв-початківців у статистиці аварій пов'язано з недосвідченістю, а інша – з характеристиками, пов'язаними з молодістю³⁷⁰.

Видається очевидним, що сприйняття особою, яка навчається керуванню ТЗ, об'єктивних ризиків, оцінка цих ризиків досвідченим водієм-інструктором і вдосконалення навичок безпечного керування з урахуванням цих ризиків повинні займати центральне місце в розробці програм навчання водіїв. Однак інструктори з водіння можуть мати значні труднощі в оцінці відповідності сприйняття учнем ризику. Зрештою, це «все в голові» студента і не обов'язково очевидно в його чи її поведінці. Під час навчання в автомобілі відбувається так багато речей, що учень не може доповісти викладачеві про все, що він чи вона бачить, що стосується керування. Насправді процедура навчання, яка називається «водіння з коментарями», яка вимагає від учня виконання цього досить складного завдання, може заважати безпечному керуванню ТЗ, якщо застосовувати її до водіїв-початківців. Таким чином, це корисний навчальний метод, але лише для водіїв, які вже мають досвід і мають достатні теоретичні знання і розумові здібності, щоб виконати завдання створення детальних поточних коментарів³⁷¹.

У Європі багато країн взагалі не дозволяють непрофесійну підготовку осіб до керування ТЗ. Особи, які навчаються, зобов'язані відвідувати професійні автошколи (Данія, Німеччина, Нідерланди та ін.). Наприклад, у Швеції одним із найважливіших аргументів на користь заборони непрофесійної підготовки водіїв були побоювання «перенести» нещасні випадки водіїв-початківців на період навчання перед «ліцензуванням» (отриманням посвідчення на право керування ТЗ). Однак очевидно, що проблема є незначною порівняно з ситуацією після отримання посвідчення водія (ліцензії), і тому у розробці заходів безпеки слід зосереджувати увагу не лише на аварійних ситуаціях за участю тих осіб, які навчаються керуван-

Cavanillas, A.B., Martn, M.G., & Vargas, R.G. (2003). Age and sex differences in the risk of causing vehicle collisions in Spain, 1990 to 1999. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 261–272; Shope, J.T., & Bingham, C.R. (2008). Teen Driving: Motor-Vehicle Crashes and Factors That Contribute. *American Journal of Preventive Medicine*, 35, No 3, SUP, Note(s): 261–271.

³⁷⁰ Select Committee on Highway Safety (1977). Final Report. Toronto: Government of Ontario, Canada, September, Exhibit III-2.

³⁷¹ Див.: Marek, J., & Sten, T. (1977). Traffic environment and the driver: Driver behavior and training in international perspective. Springfield, Ill.: Charles C. Thomas; Gerald, J.S. Wilde. (2013), 17–35.

ню ТЗ, а й тих водіїв, які керують протягом перших декількох років (мають незначний стаж водія). Ризик для здоров'я в період після отримання права керування ТЗ (ліцензії) був у 33 рази вищий, а ризик ДТП у 10 разів вищий, ніж відповідний ризик під час практики навчання керування ТЗ³⁷².

Слід нагадати, що в Україні особа, яка досягла визначеного Законом України «Про дорожній рух» віку, не має медичних протипоказань та пройшла повний курс навчання за відповідними програмами, може в установленому порядку отримати право на керування ТЗ відповідної категорії³⁷³. Теоретичний іспит складається особою, яка пройшла відповідну підготовку в акредитованому закладі або самостійно опанувала зміст теоретичного модулю типової навчальної програми з урахуванням категорій ТЗ. До складання практичного іспиту допускається особа, яка успішно склала теоретичний іспит та пройшла відповідну підготовку з практичного керування в акредитованому закладі³⁷⁴.

Проведене в межах цього дослідження соціологічне опитування патрульних поліцейських Криворіжжя показало, що 60% правоохоронців рівень підготовки водіїв в Україні оцінюють на «задовільно», 22,6% – на «незадовільно». При цьому 95% опитаних рівень теоретичної підготовленості осіб, які отримали посвідчення водія, оцінюють як задовільний та нижче задовільного, а практичної – 93,6% (див. табл. 2).

Таблиця 2

Результати опитування поліцейських щодо рівня практичної підготовленості (навичок безпечно керувати транспортним засобом) осіб, які отримали посвідчення водія вперше

Оцінка рівня:	1	2	3	4	5
теоретичної підготовленості	11,3%	46,8%	37,1%	1,6%	3,2%
практичної підготовленості	11,3%	46,8%	35,5%	3,2%	3,2%

За наданою Регіональним сервісним центром ГСЦ МВС України в Дніпропетровській та Запорізькій областях інформацією у пе-

³⁷² Gregersen, N.P., Nyberg, A., & Berg, H.– Y. (2003). Accident involvement among learner drivers-an analysis of the consequences of supervised practice. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 725–730. DOI: 10.1016/S0001–4575(02)00051–9.

³⁷³ Див.: Закон України «Про дорожній рух».

³⁷⁴ Див.: Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами.

ріод з 01.01.2023 р. до 31.12.2023 р. у територіальних сервісних центрах Дніпропетровської області громадянами було успішно складено 45971 теоретичний іспит, з них 26779 з першого разу; 53066 практичних іспитів, з них 27902 – з першого разу (Лист Регіонального сервісного центру ГСЦ МВС України в Дніпропетровській та Запорізькій областях від 04.04.2024 р. № 31/29–22 зі)³⁷⁵. Таким чином, відсоток «безумовного» підтвердження наявності теоретичних знань і практичних навичок безпечного керування ТЗ демонструє в середньому 58,25% та 52,56% кандидатів відповідно. Для порівняння, як було наведено вище, в «Японії фактично тільки 35% водіїв складають тест з першого разу». За такої аналітики, чи можна вважати рівень підготовленості кандидатів у водіїв в Україні вищим, однозначно сказати важко.

Наразі ми не маємо офіційних даних щодо того, скільки правопорушень у сфері БДР вчиняється водіями зі стажем керування до 2 років, скільки ДТП відбувається за участю даної категорії учасників дорожнього руху. Проте результати анкетування патрульних поліцейських свідчать, що під час нагляду за дорожнім рухом майже 47% з них доводиться відносно часто виявляти та документувати порушення ПДР з боку водіїв зі стажем до 2 років (див. табл. 3). Щодо ДТП за участю «водіїв-початківців» 38,7% респондентів зазначили, що такі випадки трапляються часто, а 6,5% – дуже часто.

Таблиця 3

**Результати опитування поліцейських
щодо періодичності документування порушення ПДР
з боку водіїв зі стажем до 2 років**

Рівень періодичності:	Дуже рідко	Рідко	Відносно часто	Часто	Дуже часто
%	9,7%	19,4%	46,8%	16,1%	8,1%

Чинний Порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування ТЗ встановлює, що перше посвідчення на право керування видається особі терміном на 2 роки. Цей період у Порядку визначено як «обмежене право керування ТЗ». Обмеженим правом керування ТЗ є заборона перевищувати швидкість 70 км/год.³⁷⁶.

³⁷⁵ Лист Регіонального сервісного центру ГСЦ МВС України в Дніпропетровській та Запорізькій областях від 04.04.2024 р. № 31/29–22 зі [Документ]. 1 арк.

³⁷⁶ Див.: Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами.

Згідно з п. 30.3 ПДР України на механічних ТЗ (ззаду ліворуч), якими керують такі водії, розміщується (наноситься) розпізнавальний знак «Обмеження максимальної швидкості».

Однак, на думку поліцейських, під час керування ТЗ водіями зі стажем до 2 років, крім обмеження швидкості руху, доцільно запровадити більше додаткових обмежень, зокрема щодо заборони:

- одночасного перевезення пасажирів у ТЗ у кількості більше 2-х осіб;
- перевезення дітей віком до 14 років;
- керування ТЗ темної пори доби;
- виїжджати на дорогах, які мають три і більше смуги для руху в одному напрямку на крайню ліву смугу, за винятком необхідності здійснення повороту ліворуч та розвороту, а у населених пунктах на дорогах з одностороннім рухом, крім цього – для зупинки зліва, в дозволених випадках, з метою завантаження чи розвантаження;
- заборони здійснення буксирування ТЗ.

Таким чином, враховуючи міжнародний досвід підготовки та допуску осіб до керування механічними ТЗ, а також стан деліквентності та аварійності у сфері БДР з боку (за участю) водіїв-початківців, вважаємо необхідним:

1) включити до Порядку видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування ТЗ в Україні вимогу отримувати кандидатами у навчання відповідного дозволу (свідоцтва, що де-юре закріплюватиме їх часткову дієздатність брати участь у керуванні ТЗ під час практичного навчання) за результатами:

- проходження психологічного тесту на швидкість реакції і стресостійкість;
- складання попереднього теоретичного тесту на знання ПДР;

2) передбачити у Положенні про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування ТЗ та ПДР України додаткові обмеження для водіїв зі стажем до 2 років.

У контексті наведеного вважаємо, що використане у тексті Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування ТЗ (в абзаці 5 п. 2) словосполучення «...з обмеженим правом керування транспортним засобом» за юридичним змістом цього терміна не зовсім є доречним, оскільки вносить певну плутанину в термінологію та їх змістовному наповненні. Доцільно

нагадати, що українське законодавство містить умови та приписи щодо тимчасового обмеження у праві керування відповідними видами транспорту в межах виконавчого провадження. Тож якщо провести паралель між нормами цивільного законодавства (ст. 32 ЦК України «Неповна цивільна дієздатність фізичної особи...») та ситуацією щодо «обмеженого права керування ТЗ» для водіїв зі стажем до 2 років, то такий обсяг спеціальної дієздатності особи, яка керує транспортом, більш правильним буде називати «неповною», а відповідно норма, викладена в абзаці 5 п. 2 Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування ТЗ, повинна мати таку редакцію: «Посвідчення водія, видане особі вперше, дійсне протягом двох років з дня його видачі з неповним правом керування транспортним засобом».

У параграфі 2.3 монографії, розглядаючи зміст та обсяг спеціальної адміністративної дієздатності особи, яка керує ТЗ, ми встановили, що вона може бути повною та обмеженою. З урахуванням наведених у цій частині дослідження аргументів доходимо висновку, що спеціальна адміністративна дієздатність особи, яка керує механічним ТЗ, залежно від адміністративно-правового статусу такої особи та/або виниклих у встановленому законом порядку обмежень може бути таких видів: а) часткова, б) неповна, в) повна, г) обмежена.

§ 3.2. Правовий статус інтелектуальних транспортних засобів з автономним програмним управлінням (штучним інтелектом)

Повертаючись до сучасних вимог, якими передбачено допуск на законодавчому рівні до участі в дорожньому русі фізичних осіб, які є дієздатними, виникає низка питань, що в майбутньому можуть призвести до негативних наслідків. Найактуальнішими є безпека життя та здоров'я. Проблема БДР щороку не втрачає актуальності. Одним з ефективних шляхів забезпечення БДР може стати психофізіологічне оцінювання стану водіїв та їх дієздатності. Поведінка

водіїв на дорозі залежить від багатьох факторів: рівня знань, умінь, навичок, функціонального стану організму тощо. Гарантією надійності діяльності водія є професійно важливі якості, його когнітивні та особисті особливості з урахуванням протікання психічних та фізичних процесів організму людини. Для виконання оцінювання безпечної поведінки водія за кермом ученими були використані такі методи: а) теоретичного характеру: аналіз, порівняння, систематизація даних наукової літератури; б) емпіричного характеру: визначення найбільш значущих якостей водія; в) тестування водіїв за наступними групами та видами тестів: «увага» – таблиці Шульте; «зір» – кільця Ландольта; «реакція» – тест червоних і чорних квадратів; «дальтонізм» – таблиці Рабкіна; г) тестування у вигляді питань з декількома варіантами відповідей «знання правил дорожнього руху». На підставі наукової літератури та вивчення особистостей водія була запропонована анкета водія, яка включає 15 якостей. Розроблена система тестування психофізіологічного стану водіїв, що забезпечує фіксування інформації, обробку тестування, оперативне зберігання та передачу результатів тестування до бази даних. На підставі проведеного тестування автоматично формується загальний протокол дослідження. Розроблений комплекс дій може бути рекомендовано до застосування співробітниками компетентних державних установ та працівниками автошкіл у якості перевірки дієздатності майбутніх або дійсних водіїв. Регулярне тестування психофізіологічних особливостей водіїв приведе до зниження їх помилкових дій за кермом, від яких залежить безпека дорожнього руху³⁷⁷. Проте наведена проблема гіпотетично може бути вирішена частковою чи повною заміною людини (з її фізичними та психологічними вадами) на робота – автономне програмне управління ТЗ штучним інтелектом.

В умовах сучасності штучний інтелект (далі – ШІ) поступово здобуває науково-технічного розвитку та вдосконалення, що зумовлює його впровадження в різних сферах життєдіяльності людини. Не є винятком втілення окремих ІТ-технологій та проєктів ШІ в експериментальних моделях деяких провідних автомобільних виробників, які вже сьогодні намагаються ШІ повноцінно за-

³⁷⁷ Двараковська О., Стрюков А., Поворознюк А., Черних О. Психофізіологічне оцінювання стану водіїв. *XII Міжнародна науково-практична конференція магістрантів та аспірантів*: матеріали конф. (м. Харків, 17–20 квіт. 2018 р.): у 3-х ч. Ч. 3 / за ред. проф. Є.І. Сокола. Харків: НТУ «ХПШ», 2018. 250 с.

мінити, власне, особу, яка керує таким ТЗ. Розглянемо більш детально вказане питання, використовуючи при цьому дослідження, які були проведені провідними світовими країнами. Вважаємо, що ШІ та особа, яка керує ТЗ, є актуальною темою для опрацювання, оскільки вже скоро світова спільнота має вирішувати нові поставлені перед нею завдання в частині суб'єктів, які будуть приводити в рух ТЗ, хоча наразі вже є деякі напрацювання в цьому напрямку.

Робота інтелектуальних ТЗ заснована на використанні штучного інтелекту, віддаленого зв'язку, програмуванні, обчислювальних та інших високорозвинутих технологій для управління ТЗ. Оскільки штучний інтелект керування увійшов у всі сфери нашого життя, видається, що застосування розумного правового статусу до штучного інтелекту є вимогою історичної необхідності та соціальних змін. Через здатність «розумними» ТЗ оцінювати навколишню дорожню обстановку та приймати самостійно «правильні» рішення індивідуального характеру, серед науковців виникають аргументи щодо правосуб'єктності цих конструкцій. Окрім здатності просто бачити та розпізнавати різні сценарії дорожнього руху та проблеми на дорозі, повністю автономним ТЗ також потрібно буде негайно вирішувати та реагувати на проблеми так само, як це робила б людина, але з більшою точністю та швидкістю³⁷⁸.

Зараз дедалі більше у закордонних публікаціях постає питання про наділення певною правосуб'єктністю технічних речей – носіїв «штучного інтелекту». Враховуючи об'єкт нашого дослідження, інтерес викликає, зокрема, нормативне закріплення правового статусу інтелектуальних ТЗ з автономним програмним управлінням чи дотичних до нього фізичних осіб, інтеграція цих високотехнологічних конструкцій у соціально-правові відносини.

Автоматизовані автомобілі на вулицях великих міст впевнено перестають бути подією. Зростання ринку машин з автопілотом готує зміни, що вийдуть далеко за рамки дорожнього руху, тому світові лідери вже сьогодні намагаються знайти відповіді на питання правил взаємодії ШІ з людьми, відповідальності за вихід з ладу і спричинені ним (ШІ – *Прим. авт.*) негативні наслідки. У Сполучених Штатах Америки протягом кількох років після розробки автономних технологій ТЗ чимало штатів прийняли нормативно-пра-

³⁷⁸ Ziyang, C., & Shiguo, L. (2021). China's self-driving car legislation study. *Computer Law&Security Review*, 41, 105555. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.clsr.2021.105555>.

вові акти, спрямовані на забезпечення безпечного тестування таких автомобілів. У червні 2011 року штат Невада став першим державним утворенням у світі, де легалізували експлуатування автоматизованих ТЗ на дорогах загального користування. У розумінні законодавства цього штату автоматизованим є ТЗ, який управляється за допомогою ШІ, сенсорів та глобальної системи позиціонування без активного втручання людини-оператора³⁷⁹ (один із законопроектів дозволяв оператору самостійного водіння ТЗ використовувати свій мобільний телефон під час поїздки, що є незаконним для водіїв звичайних ТЗ³⁸⁰, однак ця пропозиція не отримала підтримки). Департамент автотранспортних засобів Невади (NDMV) відповідає за встановлення стандартів безпеки та експлуатаційних характеристик. У штаті Арізона виконавчим наказом від 2018 року було окреслено керівні принципи для тестування та експлуатації «автономних ТЗ»³⁸¹. За рік до того (19.02.2016 р.) у штаті Каліфорнія було введено в дію законопроект № 2866, що дозволив автоматизованим ТЗ переміщатися без водія, рульового колеса, педалі гальм тощо. Інші норми закріпили права правоохоронних органів зупиняти неправильно ліцензовані автоматизовані автомобілі, а також можливість стягувати спеціальні податки на послуги таксі без водія³⁸². У штаті Північна Кароліна законодавство встановлює правила для автономного водіння ТЗ. Визначено, що повністю автономні ТЗ можуть експлуатуватися без посвідчення водія для власника/оператора цього пристрою. Однак жодна дитина віком до 12 років не може їздити в автономному транспорті без дорослого³⁸³. Штат Нью-Йорк має суворі вимоги: водій, який «слідкує» за автоматизованим водінням, повинен мати спеціальну ліцензію³⁸⁴. У 2018 році у США на федеральному рівні було запроваджено законодавство з метою створення базових правил тестування та експлуатації автономних

³⁷⁹ Assembly Bill No. 511 Committee on Transportation. URL: <http://surl.li/ogsfet>.

³⁸⁰ Senate Bill No. 140—Senators Breeden, Schneider, Manendo, Parks, Denis; Copening, Horsford and Wiener. URL: https://www.leg.state.nv.us/Session/76th2011/Bills/SB/SB140_EN.pdf.

³⁸¹ Executive Order 2018–04 Advancing Autonomous Vehicle Testing and Operating; Prioritizing Public Safety. URL: https://azgovernor.gov/sites/default/files/related-docs/eo2018-04_1.pdf.

³⁸² Senate Bill No. 1298. URL: <http://surl.li/zdrehh>.

³⁸³ An act to regulate the operation of fully autonomous motor vehicles on the public highways of this state. URL: <https://www.ncleg.net/sessions/2017/bills/house/pdf/h469v7.pdf>.

³⁸⁴ Toolchain for simulation-based development and testing of Automated Driving. SAE World Congress 2018. SAE Technical Paper Series. URL: <http://surl.li/dmmgzl>.

ТЗ, зокрема прийнято комплекс директив для забезпечення безпеки використання автоматизованого автомобіля³⁸⁵.

Серед європейських країн значних успіхів у впровадженні передових технологій у повсякденне життя досягла Естонія, а тепер ще хоче здобути і титул юридичного новатора в цій сфері. Ця невеличка держава стала першою країною Євросоюзу, що легалізувала використання безпілотних автотранспортних засобів – єдино, що з певними обмеженнями³⁸⁶. У 2017 році у цій країні до законодавства було внесено зміни, відповідно до яких новим учасником дорожнього руху визнано самохідного робота-кур'єра – пристрій з повністю автоматичною або дистанційною формою управління, робота якого забезпечується за рахунок коліс чи іншого виду шасі, що стикається із землею, і системи датчиків, камер або іншого обладнання, які, надаючи інформацію про навколишнє оточення, дозволяють пристрою частково або повністю переміщуватися в автономному режимі. Власником саморушного робота-кур'єра є фізична особа віком не молодше 18 років, що є громадянином Естонії, має посвідку на проживання або право проживання в Естонії, або юридична особа, зареєстрована в Естонії, яка є його власником і використовує даний пристрій у режимі руху. Втім цей нормативний акт не цілком підходить для повноцінного визначення правового статусу використання безпілотних ТЗ, оскільки самохідному роботу-кур'єру забороняється перевозити людей і тварин. Автомобільний робот-кур'єр може їздити по тротуарах, пішохідних доріжках і переходах, якщо їх ширина не перешкоджає вільному руху робота, а його розміри у свою чергу не перевищують ширину відповідної дороги або її частини. Обмеження швидкості для самохідних роботів-кур'єрів – 6 км/год. Роботу-кур'єру дозволяється перетинати проїжджу частину лише в місцях пішохідного переходу. У разі ДТП за участю самохідного робота-кур'єра, його власник повинен вчинити відповідні дії, щоб зупинити робота і переконатися, що самохідний робот-кур'єр більше не створює небезпечну ситуацію. Якщо під час ДТП була травмована або загинула людина, і особа, яка керує самохідним автороботом-кур'єром, зафіксувала цю подію безпосередньо через відеокамеру або подібне обладнан-

³⁸⁵ Automated Vehicles for Safety. URL: <https://www.nhtsa.gov/technology-innovation/automated-vehicles>.

³⁸⁶ Естонія може стати першою країною в світі, де з'явиться закон, який регулює роботи роботів. URL: <http://surl.li/tomlj>.

ня, вона повинна повідомити про подію в дорожньо-транспортну службу і діяти відповідно до вказівок її співробітників³⁸⁷.

У Німеччині зареєстровано законопроект, який зобов'язує всіх виробників електронних пристроїв вбудовувати у свої вироби бекдори (дефект алгоритму, який навмисно вбудовується в нього розробником і дозволяє отримати несанкціонований доступ до даних або віддаленого управління операційною системою і комп'ютером у цілому) для правоохоронних органів. Йдеться про всі сучасні пристрої, від «розумних» автомобілів до смартфонів та «інтернету речей»³⁸⁸. Також слід наголосити, що 16.07.2017 р. до Закону про дорожній рух Німеччини були внесені зміни, якими визначено, що автомобілями частково або повністю автоматизованими є ТЗ, які мають технічне оснащення, що характеризується такими ознаками:

- після активації керує автомобілем для виконання завдання водіння, включаючи позовжне і бічне управління;
- здатне дотримуватися ПДР;
- здатне розпізнавати ситуації, коли управління автомобілем повинно здійснюватися самим водієм;
- повідомляє особу-оператора про необхідності взяти на себе управління автомобілем з достатнім запасом часу до моменту передачі управління візуально, акустично, тактильно або іншим чином.

Під час водіння автомобіля за допомогою частково або повністю автоматизованих функцій водіння, водій має право відволікатися від ситуації на дорозі. При цьому він повинен зберігати достатню уважність, щоб у будь-який час почати повноцінно виконувати обов'язки водія. Особа-оператор зобов'язана негайно взяти на себе керування ТЗ якщо частково або повністю автоматизована система пропонує їй зробити це, або якщо вона усвідомлює на підставі очевидних обставин, що умови цільового застосування частково або повністю автоматизованих функцій водіння більше не існують³⁸⁹.

Це далеко не вичерпний перелік країн, де дозволено використання автоматизованих автомобілів та нормативно-правових актів, які регулюють експлуатацію «автомобілів майбутнього». Очевидно, що під час руху на дорогах загального користування можуть

³⁸⁷ Закон Естонії про внесення змін в Закон про дорожній рух. URL: <http://surl.li/tomod>.

³⁸⁸ Німці ухвалюють закон про повсюдне впровадження бекдорів для зручності поліції. URL: <http://surl.li/zhzvzs>.

³⁸⁹ Aechtes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes. URL: <http://surl.li/ctzrpx>.

виникати ДТП за участю автоматизованого автономного автомобіля. На жаль, не в усіх раніше згаданих правових актах визначено, хто буде нести юридичну відповідальність, якщо аварія виникне за участю самокерованого автономного ТЗ через помилки штучного інтелекту. Згідно з повідомленнями Google на початку 2016 року їхні тестові автомобілі були причетні до 14 зіткнень, з яких водії-люди були винні 13 разів, однак в одному випадку саме програмне забезпечення автомобіля викликало аварію³⁹⁰. 04.02.2016 р. автомобіль Google спробував уникнути мішки з піском, що блокували його шлях. Під час маневру він врізався в автобус. Компанія заявила: «У цьому випадку ми, безумовно, несемо певну відповідальність». Google охарактеризував аварію як непорозуміння і певний досвід для удосконалення системи ШІ.

18.03.2018 р. Е. Герцберг стала першим постраждалим пішоходом у смертельній автокатастрофі за участі автоматизованого автомобіля Uber у США. Деякі експерти стверджують, що водій-людина за подібних обставин міг би уникнути ДТП. Інші переконують, що причиною інциденту виявилась саме помилка у програмному забезпеченні. Губернатор штату Арізона призупинив можливість зазначеної компанії перевіряти та експлуатувати свої автомобілі зі ШІ на дорогах загального користування, аргументуючи це таким чином: «очікування того, що Uber зробить громадську безпеку своїм пріоритетом зазнало «безсумнівної невдачі»³⁹¹. 24.05.2018 р. Національна рада з безпеки на транспорті оголосила попередній звіт з цього приводу, однак остаточних висновків щодо винуватості немає³⁹². 20.01.2016 р. у провінції Хубей у Китаї сталася ще одна автопригода з автоматизованим автомобілем Tesla. ТЗ був так сильно пошкоджений, що реєстратор («чорна скринька») не зміг остаточно довести, що автомобіль був на автопілоті на момент зіткнення. Але інші фактори доводили високу ймовірність того, що причиною аварії не могла стати людська помилка. У 2018 році батько постраждалого від смертельного ДТП подав цивільний позов до виробника автомобіля. Позивач скаржився на неправдиву рекламу «автопілота» Tesla, стверджував, що його сина «ввели в оману» продавці, які

³⁹⁰ Passenger bus teacher Google robot car a lesson. URL: <http://surl.li/ghnalx>.

³⁹¹ Ducey Gov Arizona Uber Letter. URL: <http://surl.li/ewkgiq>.

³⁹² Preliminary Report Released for Crash Involving Pedestrian, Uber Technologies, Inc., Test Vehicle (PDF). URL: <https://www.ntsb.gov/investigations/AccidentReports/Reports/HWY18MH010-prelim.pdf>.

сказали йому, що автопілот може практично обробити всі функції безпечного керування ТЗ³⁹³.

«Регулятори» висловили стурбованість тим, що назва вводить в оману (про це також згадано у попередніх розділах). Фахівці компанії Tesla стверджують, що автопілот – це лише засіб водіння. Однак чи доклали достатньо зусиль розробники, виробники та особи, відповідальні за рекламу автоматизованих автомобілів Tesla, щоб водії не зловживали автопілотом? Чи справді причиною аварії була людська помилка? Як довести, що причиною ДТП були саме недоліки в автоматизованій системі управління автомобілем? Вирішення таких спорів є непростим завданням, зокрема, через недостатність нормативної бази, відсутність напрацьованих методів встановлення винуватості, практики урегулювання таких випадків тощо.

Існують різні погляди щодо того, хто повинен нести юридичну відповідальність у разі ДТП за участю частково чи повністю автоматизованого ТЗ, особливо якщо внаслідок автопригоди є постраждалі люди. Багато експертів вважають виробників автомобілів відповідальними за ті аварії, які виникають через технічну несправність. Проте чи може відповідальність не перешкоджати, а сприяти розвитку та вдосконаленню автоматизованих (автономних) ТЗ? Суттєвим аргументом на користь тієї позиції, що саме виробники таких ТЗ повинні нести відповідальність, є те, що це заохочує їх до інновацій та інвестування в усунення цих проблем не тільки через захист іміджу бренду, а й через фінансові та кримінальні наслідки. Виробники, зрештою, мають бути остаточно відповідальні за кінцевий продукт – автомобіль, що включає систему ШІ, який здатен керувати цим ТЗ. Інші дослідники стверджують, що у разі технічної несправності, можуть бути притягнуті до юридичної відповідальності інженери-програмісти, які створили програмний продукт для автоматизованої роботи ТЗ³⁹⁴. Серед експертного середовища є позиція, що власники чи користувачі таких автомобілів також мають нести юридичну відповідальність, оскільки експлуатація такого транспорту становить певний ризик, про який цим особам відомо. Однак це залежить від того, чи є фактична можливість для особи-оператора ефективно передбачити і запобігти аваріям.

³⁹³ Two Years On, A Father Is Still Fighting Tesla Over Autopilot And His Son's Fatal Crash. URL: <http://surl.li/xrakgo>.

³⁹⁴ Autonomous cars seen as smarter than human drivers. URL: <http://surl.li/mmgftc>.

Якщо водій не мав реальних шансів запобігти нещасному випадку, він не повинен відповідати за це. Пошук відповідей на питання правил взаємодії ШІ з дієздатністю людини, відповідальності за вихід з ладу і спричинені ним негативні наслідки здійснюють десятки учених-представників різних галузей знань з різних куточків світу. Світові лідери та політики намагаються діяти на випередження, оскільки розвиток ІТ-технологій та «закони ринку» не можуть бути зупинені бюрократичними перепонами і законодавство своєчасно має забезпечувати урегульованість соціальних процесів використання ШІ навіть у такій сфері, як дорожній рух.

Законодавством України не передбачено заборони експлуатації ТЗ без водія. Водночас відсутність прямих норм, які б передбачали можливість та особливості експлуатації автономних чи автоматизованих автомобілів, у будь-якому випадку проковує значні ризики. Згідно зі ст. 29 Закону України «Про дорожній рух» до участі в дорожньому русі допускаються ТЗ, конструкція і технічний стан яких відповідають вимогам, чинним в Україні правилам, нормативам і стандартам, що мають сертифікат на відповідність цим вимогам, укомплектовані у встановленому порядку, а у разі, якщо транспортний засіб згідно з цим Законом підлягає обов'язковому технічному контролю, пройшов такий контроль³⁹⁵. Тобто, якщо конструкція безпілотного автомобіля відповідає вимогам чинних в Україні правил, нормативів і стандартів, що підтверджено сертифікатом, то такий автомобіль має бути допущений до експлуатації. Важливим є те, що Україна ще в 2000 році приєдналася до Угоди ООН 1958 року з поправками 1995 року «Про прийняття єдиних технічних приписів для колісних ТЗ, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних ТЗ, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів»³⁹⁶. Вказаною угодою врегульовано, зокрема, взаємне визнання державами офіційно затверджених конструкцій ТЗ. Отож, якщо уповноважений орган відповідної держави видає сертифікат, ввезення на територію України автомобілів зазначеного типу, зокрема з автономним управлінням, буде можливим на підставі сер-

³⁹⁵ Див.: Закон України «Про дорожній рух».

³⁹⁶ Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_343.

тифіката відповідності, виданого виробником таких автомобілів або його уповноваженим представником в Україні. При наявності зазначених умов також не повинно виникнути питань з реєстрацією таких автономних ТЗ³⁹⁷.

Враховуючи, що законодавством України принципів перепон щодо використання інтелектуальних ТЗ з автономним програмним управлінням не утворюється, насичення вітчизняного ринку та поява такого транспорту на дорогах нашої держави залишається питанням часу. Це у свою чергу вказує, що визначення правового статусу цих інтелектуальних пристроїв як на науковому, так і на правовому рівні не є завчасним. Мусимо визнати, що на сьогодні системи ШІ вже є об'єктом певних правовідносин.

Інтенсивний розвиток робототехніки та використання ШІ майже в усіх сферах людської діяльності на тлі стрімкого розвитку ІТ-технологій та програмного забезпечення призвели до того, що в юридичних дослідженнях почали активно обговорювати питання про правосуб'єктність штучного інтелекту та роботів. Наприклад, є пропозиції визнати ШІ у випадках його самостійної діяльності квазісуб'єктом цивільних правовідносин³⁹⁸. Таким дискусіям значно посприяло й прийняття Європейським парламентом у 2017 році Резолюції щодо норм цивільного права про робототехніку від 16.02.2017 р. (2015/2013(INL)) (далі – Резолюція), в якій, зокрема, містились пропозиції до Європейської комісії створити специфічний легальний статус для роботів, щоб принаймні найбільш досконали автономні роботи мали статус «електронної особистості» (електронної особи), відповідальної за заподіяну ними шкоду, а також, можливо, застосовувати категорію електронних осіб до випадків, коли роботи приймають автономні рішення або незалежно (очевидно, мається на увазі самостійно – без волі на те володільця. – *Прим. авт.*) вступають у відносини із третіми особами³⁹⁹. Прийняття зазначеної Резолюції було значною мірою зумовлено необхідністю вирішити питання про відшкодування заподіяної ШІ шкоди. Дійсно, у зв'язку із введенням в експлуатацію безпілотних автомобілів

³⁹⁷ Чи готові ми зустріти роботів-кур'єрів? URL: <http://surl.li/jlfhmc>.

³⁹⁸ ІТ-право: теорія і практика: навч. посіб. / авт. кол.; за ред. С.О. Харитонов, О.І. Харитонов. Одеса: Фенікс, 2017. С. 145.

³⁹⁹ European Parliament resolution of 16 February 2017 with recommendations to the Commission on Civil Law Rules on Robotics (2015/2103(INL)) / European Parliament Official web-site. Cit. 15.12.2020. URL: <http://surl.li/dvxpni>.

(власне, саме цій проблематиці присвячено більшу частину положень Резолюції), це питання набуло особливої значущості⁴⁰⁰. Серед засобів забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної ШІ, називають і страхування ризику заподіяння шкоди роботами третім особам (зокрема, про це також йдеться у Резолюції)⁴⁰¹. Однак, говорячи про встановлення певних обов'язків для роботів, не можна оминати й права, якими такі «електронні особистості» мають бути наділені, що зобов'язує надання роботам статусу суб'єктів правовідносин. Зазначимо, що станом на сьогодні в жодній країні світу ШІ ще не визнається як суб'єкт правовідносин, а виступає їх об'єктом. Зокрема, і в Україні у прийнятій наприкінці 2020 року Концепції розвитку штучного інтелекту ШІ визначається як «організована сукупність інформаційних технологій, із застосуванням якої можливо виконувати складні комплексні завдання шляхом використання системи наукових методів досліджень і алгоритмів обробки інформації, отриманої або самостійно створеної під час роботи, а також створювати та використовувати власні бази знань, моделі прийняття рішень, алгоритми роботи з інформацією та визначати способи досягнення поставлених завдань»⁴⁰². Із наведеного визначення випливає ставлення до ШІ як до об'єкта, за допомогою якого виконуються певні завдання. Також слід зазначити, що в останні роки вектор правового регулювання у сфері ШІ в ЄС змінився з визначення правового статусу ШІ на особливості правового регулювання відносин з використанням ШІ, де останній виступає як об'єкт. У центрі уваги європейських нормотворців сьогодні вплив алгоритмічних систем на права людини та спрямування зусиль на попередження заподіяння шкоди людям у зв'язку з використанням ШІ. Такі висновки можна зробити з аналізу Рекомендацій щодо штучного інтелекту прийнятих у 2019 році Організацією економічного співробітництва та розвитку, де визначаються принципи відповідального управління надійним ШІ. Під штучним інтелектом тут пропонується розуміти технологію загального призначення, яка має потенціал для покращення добробуту людей, сприяння позитивній стійкій світовій

⁴⁰⁰ Некит Е.Г. «Розумні речі» як джерело підвищеної небезпеки. URL: <http://surl.li/zbzcut> ; Позова Д.Д. Правові аспекти наближення автоматичних пристроїв до здібностей людини. *Часопис цивілістики*. 2017. № 26. С. 79–83.

⁴⁰¹ Коваль М. Електронна особистість: навіщо ЄС обговорює права роботів. URL: <http://surl.li/rctylo>.

⁴⁰² Концепція розвитку штучного інтелекту в Україні. URL: <http://surl.li/gnsp1w>.

економічній діяльності, збільшенню інновацій та продуктивності та допомагає у відповіді на ключові глобальні виклики. Сфери його застосування охоплюють різні сектори, починаючи від виробництва, фінансів та транспорту, до охорони здоров'я та безпеки. Система ШІ у рекомендаціях визначається як машинізована система, яка може для певних визначених людиною цілей робити прогнози, рекомендації або рішення, впливаючи на реальне або віртуальне середовище. Системи штучного інтелекту можуть мати різний рівень автономності⁴⁰³. У Рекомендації СМ / Rec (2020) 1 Комітету Міністрів державам-членам щодо впливу алгоритмічних систем на права людини, що була прийнята 08.04.2020 р., визначаються керівні принципи щодо усунення впливу алгоритмічних систем на права людини. У цьому нормативному акті *алгоритмічні системи* визначаються як: «додатки, які, часто використовуючи методи математичної оптимізації, виконують одне або більше завдань, таких як збір, об'єднання, очищення, сортування, класифікація та виведення даних, а також вибір, визначення пріоритетності, прийняття рекомендацій та прийняття рішень. Спираючись на один або кілька алгоритмів, щоб виконати свої вимоги в умовах, в яких вони застосовуються, алгоритмічні системи автоматизують діяльність таким чином, що дозволяє створювати адаптовані послуги в масштабі та в режимі реального часу»⁴⁰⁴. Як бачимо, ШІ визнається автономною системою, але увага акцентується не на її правовому статусі, а на впливі таких систем на права людини під час їх використання. Дійсно, ці проблеми сьогодні є першочерговими для вирішення. Отже, якщо на перших етапах розвитку систем ШІ активніше обговорювалися можливості визначення його правового статусу, то останнім часом вектор правового регулювання у сфері ШІ змінюється з визначення правового статусу штучного інтелекту на особливості правового регулювання відносин з використанням штучного інтелекту, де останній виступає як об'єкт. Прийняття у 2019–2020 рр. у ЄС низки рекомендацій, у яких увага зосереджена на впливі алгоритмічних систем на права людини та спрямуванні зусиль на попередження заподіяння шкоди людям у зв'язку з використанням штучного інтелекту, свідчить про те, що про правосуб'єктність ШІ

⁴⁰³ Recommendation of the Council on Artificial Intelligence. URL: <https://legalinstruments.oecd.org/en/instruments/OECD-LEGAL-0449>.

⁴⁰⁴ Рекомендація СМ / Rec (2020) 1 Комітету Міністрів державам-членам щодо впливу алгоритмічних систем на права людини. URL: <http://surl.li/veafiv>.

говорити поки що зарано, на цей час потрібно вирішувати проблеми, пов'язані з його використанням у людській діяльності у якості об'єкту правовідносин.

Згідно зі ст. 177 ЦК України об'єктами цивільних прав є речі, у тому числі гроші та цінні папери, інше майно, майнові права, результати робіт, послуги, результати інтелектуальної, творчої діяльності, інформація, а також інші матеріальні і нематеріальні блага⁴⁰⁵. Якщо прирівняти технології ІІІ до речей (предмет матеріального світу, щодо якого можуть виникати цивільні права та обов'язки), то при такому розумінні, відповідно до змісту Закону України «Про захист прав споживачів», ІІІ є «продукцією» (товаром), яка повинна бути безпечною та не повинна мати недоліків. А «споживач» має право вимагати від виробника (продавця) відшкодування майнової та моральної шкоди, завданої внаслідок недоліків дефекту в продукції протягом гарантійного строку⁴⁰⁶. У ст. 1210 ЦК України зазначено, що шкода, завдана внаслідок недоліків товарів, підлягає відшкодуванню, за вибором потерпілого, продавцем або виготовлювачем товару⁴⁰⁷. Як визначає законодавство *недолік* – це будь-яка невідповідність продукції вимогам нормативно-правових актів і нормативних документів, умовам договорів або вимогам, що пред'являються до неї, а також інформації про продукцію, наданій виробником (виконавцем, продавцем)⁴⁰⁸. В Україні немає жодних вимог до систем ІІІ⁴⁰⁹.

Хоча ефективність та інноваційний характер здійснення діяльності з використанням ІІІ (роботів) вказують на суттєві переваги в їх використанні, можемо ризикнути та припустити, що на відміну від технічних наук та програмування правова наука та нормотворча практика помітно відстають від суспільних потреб та потребують проведення досліджень з метою розробки правничих підходів, на основі яких вдасться запровадити якісне правове регулювання у цій сфері, зокрема і з питань використання інтелектуальних ТЗ з автономним програмним управлінням. Тут варто процитувати

⁴⁰⁵ Див.: Цивільний кодекс України.

⁴⁰⁶ Про захист прав споживачів : Закон України від 12.05.1991 р. № 1023-ХІІ. Дата оновлення: 24.12.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1023-12#Text>.

⁴⁰⁷ Див.: Цивільний кодекс України.

⁴⁰⁸ Див.: Закон України «Про захист прав споживачів».

⁴⁰⁹ Грицай Д. І. Правові та морально-етичні проблеми інтеграції штучного інтелекту в автономну промисловість. URL: <http://surl.li/uzfxsb>.

слова І. Маска, який зауважує: «...якщо людство буде діяти ретроактивно в питаннях регулювання ШІ, це може бути занадто пізно, адже сфера використання штучного інтелекту є тією сферою, де варто бути проактивними у питаннях регулювання»⁴¹⁰. Безумовно, ця думка є слушною і спонукає до серйозного правничого аналізу у пошуку концепції регулювання ШІ. Справді, як слушно зазначає А.О. Гринчук, дослідження правових аспектів штучного інтелекту в площині його закріплення в рамках національного законодавства для науковців проблема не нова, це питання ось уже кілька років доволі активно розкривається вченими – представниками різних галузей права. Але якщо раніше питання ставилися щодо потреби юридичного закріплення такого явища, як ШІ загалом, то на сьогодні з цього приводу формуються певні концепції, які розкривають відповідне бачення щодо вектора розвитку законодавства у цій сфері, переважно з тих питань, які становлять предмет регулювання приватного права. Проте варто зазначити, що питання ШІ потребують регламентації не лише в межах цивільного законодавства⁴¹¹. Надзвичайно важливо зуміти напрацювати адміністративно-правові механізми регламентованого «входження» автоматизованих ТЗ, керованих ШІ, до системи забезпечення БДР, удосконалення його окремих інститутів (ліцензування, державна реєстрація, сертифікація, технічний контроль, адміністративна відповідальність) на концептуально правильних підходах, що базуються на суб'єктно-об'єктних та предметно-методологічних характеристиках галузі адміністративно-правового права. Як відзначають дослідники, основним критерієм, який би дозволив здійснити видову ідентифікацію предмета (у нашому випадку автономного ТЗ. – *Прим. авт.*) і віднести його до штучного інтелекту, є володіння когнітивними функціями інтелекту людини – логічне мислення, навчання та самовдосконалення⁴¹².

Німецькі дослідники Т. Радемахер та Т. Вішмайер у передмові до колективної монографії «Регулювання штучного інтелекту» на-

⁴¹⁰ Elon Musk: Unregulated AI maybe the «biggest risk we face as a civilization». Jul. 17, 2017, 7:21 PM. *Business Insider*. Cit. 12.12.2020. URL: <http://surl.li/zddnml>.

⁴¹¹ Маслянюк С.В. Штучний інтелект як невід'ємна складова в сучасному процесі керування транспортними засобами. *Забезпечення безпеки дорожнього руху: глобальні та локальні рішення*: матеріали Міжнар. наук. – прак. конф. (м. Кривий Ріг, 17 листоп. 2023 р.). Кривий Ріг, 2023. С. 79–85.

⁴¹² Гринчук А.О. Штучний інтелект як об'єкт правового регулювання: поняття, види та ознаки. *Журнал східноєвропейського права*. 2019. № 70. URL: <http://surl.li/ghkjoj>.

голошують, що з технологічної точки зору не існує такого поняття, як «штучний інтелект». Сьогодні дослідники-технологи здебільшого зосереджуються на таких властивостях, що це є технології зі здатністю «обробляти потенційно дуже великі та неоднорідні набори даних із застосуванням складних методів, змодельованих на основі людського інтелекту, для досягнення результату, який можна використовувати в автоматизованих програмах». На цьому тлі деякі вчені виступають за відмову від концепції ШІ та пропонують натомість звернутись до термінології – «алгоритмічно керованих, автоматизованих систем прийняття рішень або підтримки рішень» або «автоматизовані машинні системи» тощо. Німецькі дослідники небезпідставно підкреслюють, що найсуттєвіші виклики щодо оцінки діяльності та статусу цих «автоматизованих систем» виникають у тих сферах та видах діяльності, де розгорнуті передові алгоритми на основі машинного кодування, мають спільні важливі характеристики у процесі прийняття рішень зівставні з людиною, принаймні з точки зору зовнішнього спостерігача. Це викликає спірні питання щодо потенційної відповідальності та умовної «провини автоматизованої систем»⁴¹³. Я. – Е. Ширмер порушує питання: «Що таке інтелектуальні агенти з юридичної точки зору? Ми просто дивимося на складні об'єкти? Або такі системи слід розглядати як юридичні особи, дещо подібні до людей?»⁴¹⁴.

Сукупність функціональних властивостей інтелекту дозволяють науковцям розмежовувати його на два види: слабкий (виконує когнітивні завдання через заздалегідь написаний алгоритм дій, без відхилення від нього) та сильний (здатний до самостійного навчання та мислення через постійне самопрограмування на основі оновленої бази отриманого матеріалу)⁴¹⁵.

Останнім часом концепції щодо окреслення сутності штучного інтелекту в рамках приватного права включають у себе:

- а) теорію суб'єкта правовідносин;
- б) теорію об'єкта правовідносин;

⁴¹³ Wischmeyer, T., Rademacher, T. (2020). Preface: Good Artificial Intelligence. In: Wischmeyer, T., Rademacher, T. (eds) *Regulating Artificial Intelligence*. Springer, Cham. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-030-32361-5>.

⁴¹⁴ Schirmer, J-E. (2020). Artificial Intelligence and Legal Personality: Introducing «Teilrechtsfähigkeit»: A Partial Legal Status Made in Germany. In: Wischmeyer, T., Rademacher, T. (eds) *Regulating Artificial Intelligence*. Springer, Cham. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-32361-5_6

⁴¹⁵ Див.: Гринчук А.О., 2019.

в) компромісну теорію, яка по суті є поєднанням суб'єктно-об'єктної теорії⁴¹⁶.

При цьому одразу зазначимо, що суб'єктно-об'єктна концепція нами не розглядається взагалі, оскільки вважаємо, що компроміс у даному разі позбавлений сенсу, адже право не повинно формувати концепції трактування одного явища з позицій і суб'єкта, і об'єкта, потрібно обирати конкретний підхід із відповідною аргументацією та втілювати його в нормах права. Отже, розглянемо кожну із наведених вище концепцій.

Теорія суб'єкта щодо ШІ пов'язується з використанням щодо цього терміна «електронна особа». Науковці, які висловлюють саме таке бачення щодо ШІ, наголошують на наявності окремих суб'єктивних прав та обов'язків у такої особи та цивільної правосуб'єктності загалом. Так, у доктрині цивільного права йдеться про те, що для електронної особи властива цивільна правосуб'єктність, а, отже, є усі підстави вважати ШІ суб'єктом цивільного права. Як аргумент на користь цієї позиції наводяться тези, пов'язані із цивільною правосуб'єктністю юридичних осіб, які не мають природної волі. Опираючись на ст. 2 ЦК України, у цивілістиці пропонується розуміння сутності роботів зі штучним інтелектом як «квасіюридичної особи» чи «еквівалента юридичної особи». Юридична особа сама по собі є фікцією, що дозволяє визначати її ознаки, вимоги до правового статусу, застосовувати у необхідних фактах «подвійну» фікцію тощо. М. О. Стефанчук зауважує, що загалом своїм визнанням суб'єктом цивільних прав і обов'язків юридична особа завдячує, зокрема, саме такому прийому, як фікція. Тому немає достатньо вагомих заперечень проти того, аби визнати ще одну фікцію – квазіюридичну особу – роботів зі «штучним інтелектом»⁴¹⁷. Пропонується також до переліку видів правосуб'єктності юридичної особи включити також «кіберздатність» – здатність бути активним учасником відносин у ІТ-сфері. При цьому «кіберздатність» може реалізовуватися за допомогою не лише правочинів, а й юридичних вчинків у рамках спеціальної правосуб'єктності роботів зі ШІ⁴¹⁸. Враховуючи наведені думки, можна припустити, що

⁴¹⁶ Стефанчук М. О. Теоретичні засади цивільної правосуб'єктності фізичних осіб та особливості її здійснення. Київ, 2020. 38 с.

⁴¹⁷ Див.: Стефанчук М. О., 2020.

⁴¹⁸ Assembly Bill No. 511 Committee on Transportation. URL: <http://surl.li/hspyrm>.

розвиток вчення про цивільну правосуб'єктність ШІ не позбавлений перспектив.

Як наголошують дослідники (Є.О. Харитонов, О.І. Харитонова), у жовтні 2017 року «людиноподібний робот Софія отримала статус підданої, а, отже, і громадянки Саудівської Аравії і стала першим роботом, який отримав правосуб'єктність у певній країні. Ця подія стала відправною точкою для того, щоб підняти питання визнання ШІ як суб'єкта міжнародного права»⁴¹⁹. У даному прикладі йдеться про конституційну правосуб'єктність та правосуб'єктність у сфері міжнародного права, але, як випливає із наведеного, є напрацювання і в частині цивільної правосуб'єктності робототехніки. З цього приводу хочемо висловити наступне. За весь період еволюції вчення про цивільну правосуб'єктність юридичної особи базується на певних вихідних положеннях з приводу того, що остання є елементом правового статусу особи, передумовою виникнення в неї суб'єктивних прав та обов'язків. Теорія цивільної правосуб'єктності юридичної особи пройшла складний шлях у формуванні різних концепцій (фікції, відокремленого майна, колективу тощо) з тим, щоб вийти на логічний висновок про те, що воля юридичної особи так чи інакше пов'язана з людським субстратом, волею фізичних осіб, які, перебуваючи в організаційній єдності, формують волю особи юридичної. Саме на цій основі будується вчення про цивільну дієздатність юридичної особи, її органи управління, межі повноважень органів управління та їх перевищення, інститут майнової відповідальності керівника. Незалежно від того, чи це юридична особа – об'єднання осіб, чи це юридична особа – об'єднання майна, цивільна дієздатність юридичної особи реалізується природною волею фізичних осіб у правових формах договору, статуту тощо. Більше того, на сьогодні юридична особа несе самостійну цивільно-правову відповідальність. Наведене вище про цивільну правосуб'єктність юридичної особи вказує аргументи на користь припущення, що правосуб'єктність ШІ можна прирівняти до правосуб'єктності юридичної особи. В частині підтримки саме теорії суб'єкта, як зауважувалось вище, наводяться також думки щодо наявності в «електронної особи» окремих суб'єктивних

⁴¹⁹ Харитонов Є., Харитонова О. До проблеми цивільної правосуб'єктності роботів Інтернет речей: проблеми правового регулювання та впровадження: матеріали другої наук.-практ. конф., 29 лист. 2018 р., м. Київ / упоряд.: В.М. Фурашев, С.О. Дорогих. Київ: КПІ ім. Ігоря Сікорського, Вид-во «Політехніка», 2018. С. 42–46.

прав. Наприклад, М.О. Стефанчук, надаючи визначення поняття «електронна особа», зазначає, що воно може бути застосоване винятково до роботів із певними характеристиками, зумовленими наділенням їх штучним суперінтелектом, та доходить висновку, що у зв'язку з цими характеристиками роботи мають здатність виступати носіями специфічних прав і обов'язків⁴²⁰. По суті, з цього визначення випливає схильність автора вважати «електронну особу» суб'єктом цивільних правовідносин. Тут варто відзначити, що так звана концепція «прав роботів» наразі є доволі дискусійною у доктрині цивільного права. Так, Є.О. Мічурін слушно зауважує, що навіть якщо припустити, що електронна особа наділяється певними правами, то: по-перше, для наділення ШІ правами, не обов'язково наділяти його правами суб'єкта (тут автор наводить приклад із цивільно-правовим підходом до регламентації тварин як об'єктів цивільних прав, які хоча й мають певні права, але не є суб'єктом права); по-друге, на думку цивіліста, слід мати на увазі, що певні права належать біологічним організмам, якими роботи не є, адже штучний інтелект є неживою істотою⁴²¹. На нашу думку, наведені аргументами повністю нівелюється концепція «прав роботів».

Погоджуючись із наведеним, вважаємо, що «теорія суб'єкта» є спірною та вимагатиме серйозних змін у концепції щодо структури цивільних правовідносин загалом, учення про суб'єкти та об'єкти цивільних правовідносин, кореляції підходів до суб'єктного складу потребуватиме вчення про зобов'язання, та особливо інститут цивільно-правової відповідальності у частині, що стосується досліджуваної сфери. Доречно навести також думку Н.С. Марценко, яка зауважує, що «використання терміна «електронна особа» в нормативних актах ЄС видається передчасним, оскільки поширення цього поняття у сфері права не дає цілісного правового уявлення щодо питань їх правового статусу, цивільно-правової відповідальності, захисту прав користувачів, захисту даних. Більше того, на думку дослідниці, визнання їх суб'єктами означає поширення на них положень про захист їхніх прав (оскільки усі суб'єкти для участі у цивільних правовідносинах повинні мати власну волю і вільний вибір способів реалізації своєї поведінки з позиції принципу дис-

⁴²⁰ Милоненко Ю.В. Перспектива визнання штучного інтелекту як суб'єкта міжнародного права. *Молодий вчений*. 2018. № 11 (63). С. 125–127.

⁴²¹ Мічурін Є.О. Правова природа штучного інтелекту. *Форум права*. 2020. № 64 (5). С. 67–75.

позитивності та володіти правами й обов'язками, рівними іншим учасникам правовідносин, – з позиції принципу рівності)⁴²². З такими застереженнями однозначно варто погодитися. Як слушно зауважує О.В. Кохановська, сприйняття правниками і суспільством концепції ШІ як суб'єкта права може нести неконтрольовані непередбачувані за своїми наслідками результати, вказуючи на потребу адекватного регулювання відносин у цій сфері, наголошуючи також на тому, що наукові розвідки та дискусії юристів-теоретиків і фахівців-практиків щодо цієї проблематики мають відбуватися постійно, з урахуванням швидкості технічного та інформаційного прогресу⁴²³. Професорка зазначає, що низка провідних спеціалістів світового рівня у сфері інформаційних технологій попереджають про небезпеку, яку несе в собі штучний інтелект. В основі міркувань дослідниці серед іншого лежать висновки І. Маска, який вважає, що «...ніхто не знає, до яких умовиводів у кінцевому рахунку придуть машини, а результати неконтрольованості штучного інтелекту можуть бути страшніші за ядерну зброю, адже людські почуття не підвладні роботам – і в цьому криється проблема»⁴²⁴.

Якщо розглядати концепцію сутності ШІ саме на прикладі його застосування для автономного керування ТЗ, то на користь «теорії об'єкта», за нашим переконанням, вказує значно більше вагомих аргументів. Як слушно наголошують вчені, аргументами на користь того, що ШІ за своєю природою тяжіє до об'єктів правовідносин чи інструментів їх здійснення, є такі: 1) це результат діяльності людини, щодо якого в особи виникають певні права і обов'язки; 2) з огляду на положення Резолюції Європарламенту № 2015/2103, суб'єктом притягнення до відповідальності за шкоду, заподіяну ШІ, пропонується встановити не електронну особу⁴²⁵; 3) це річ, якою власник має право володіти, користуватися та розпоряджатися, як і будь-яке інше майно. Саме з позиції адміністративно-правового регулювання суспільних відносин у цій сфері такі аргументи видаються нам більш доречними. Пригадаємо, що в тих

⁴²² Марценко Н. Правовий режим штучного інтелекту у цивільному праві. *Актуальні проблеми правознавства*. 2019. № 4 (20). С. 91–98.

⁴²³ Кохановська О.В. Цивільно-правова відповідальність суб'єктів інформаційних відносин за умов подальшого розвитку автономних роботів і штучного інтелекту. Модернізація цивільно-правової відповідальності. *Матвеевські цивілістичні читання*: матеріали Міжнар. наук. – практ. конф., м. Київ, 18 жовт. 2019 р. / відп. ред. Р.А. Майданик. Київ, 2019. С. 94–98.

⁴²⁴ Там само. С. 98.

⁴²⁵ Див.: Стефанчук М.О., 2020.

країнах, де питання використання ТЗ зі ШІ знаходить певного врегулювання, законодавство окреслює спеціальні умови для осіб-операторів, наприклад, обов'язковість чи необов'язковість посвідчення водія, наявність ліцензії, для виробників – визначення умов функціонування таких пристроїв, обмеження щодо експлуатації тощо. Усі зазначені нормативи та вимоги адресовані конкретним юридичним чи фізичним особам (виробникам, власникам, користувачам-операторам, страховикам). Навіть питання обов'язкового страхування та цивільно-правової відповідальності у відносинах з використання продуктів (пристроїв та конструкцій), обладнаних ШІ, знаходяться в епіцентрі уваги публічного права та є сферою адміністративно-правового регулювання, що корелюється з вищезгаданою Резолюцією Європарламенту № 2015/2103. При цьому йдеться про визначення підстав не лише для цивільно-правової, а й адміністративної чи кримінальної відповідальності як для виробників та операторів, так і для власників чи користувачів інтелектуальних ТЗ з автономним програмним управлінням (ШІ). Наприклад, як зазначалося на початку цього підрозділу, чинне законодавство Естонії певним чином регулює суспільні відносини, які виникають у зв'язку з необхідністю взаємодії з роботами, (зокрема, у 2017 році внесено зміни до Закону Естонії «Про дорожній рух»). Так, у цій країні у відносинах з експлуатації самохідного робота-кур'єра відповідні обов'язки та заборони покладаються на власника та особу, що управляє цим роботом⁴²⁶. Ще один важливий аспект, що має місце в Резолюції у цій сфері – це питання захисту персональних даних при використанні ШІ⁴²⁷, що, до речі, в українському законодавстві є предметом правового захисту не лише норм приватного, а й публічного права. Є усі підстави проводити паралелі між цивільно-правовим та адміністративно-правовим регулюванням і у рамках цивільно-правового інституту, що врегульовує відносини з використанням джерела підвищеної небезпеки. Справді, саме в межах цього інституту йдеться про посилену відповідальність власника джерела підвищеної небезпеки, принцип відповідальності без вини

⁴²⁶ Залевський С. В. Правосуб'єктність штучного інтелекту в сфері права інтелектуальної власності: цивільно-правові проблеми. URL: <https://www.ukrlogos.in.ua/10.11232-2663-4139.16.51.html>.

⁴²⁷ European Parliament resolution of 16 February 2017 with recommendations to the Commission on Civil Law Rules on Robotics (2015/2103(INL)). *European Parliament Official web-site*. Cit. 15.12.2020. URL: <http://surl.li/dvxpni>.

у цій сфері тощо⁴²⁸. Більше того, очевидно варто погодитися з позиціями дослідників у частині можливості застосування норм споживчого законодавства щодо відносин, які пов'язані із захистом прав споживача ШІ. Хоча є й протилежні думки в частині відповідальності. Так, наприклад, у літературі вказується, що «прогрес робототехніки призвів до того, що система штучного інтелекту стала суттєво впливати на суспільне життя різних країн, зокрема, Китай, Японія і США користуються послугами геноїдів для проведення логістичних і статистичних досліджень на рівні окремих корпорацій. Можливість створення ШІ, який перевищує інтелект людини, є доволі реальною та такою, що може бути досягнута в майбутньому. З огляду на це, доцільним є визнання штучного інтелекту суб'єктом правовідносин, наділення його правовим статусом «електронної особистості (електронної особи)». Це важливо передусім для того, аби через надання їм деліктоздатності попередити вчинення штучним інтелектом злочинів проти людства». З таким підходом науковець О.І. Зозуляк не погоджується, з огляду на розуміння відповідальності у цивільному праві (як договірної, так і позадоговірної) та статусу суб'єктів, до яких вона застосовується. Він вважає, що шляхом закріплення деліктоздатності у відношенні до ШІ не вдасться попередити вчинення ним злочинів проти людства⁴²⁹. Тож рішення дилеми щодо чіткішого визначення правового статусу пристроїв, керованих так званим ШІ, не видається вже таким собі простим та однозначним.

Я.– Е. Ширмер в одній зі своїх статей наводить аргументи на користь «половинного» або «проміжного» статусу для автономних інтелектуальних систем, який може запропонувати німецьке цивільне право: («*Teilrechtsfähigkeit*» – *нім.*), статус часткової правосуб'єктності, заснованої на певних правових можливостях. У разі застосування «інтелектуальних агентів» учений пропонує розглядати їх як суб'єктів права, оскільки цей статус відповідає їхнім функціям «досвідчених слуг». Це одночасно зменшить «ризик автономії» та заповнить більшість «прогалин у відповідальності» без негативних побічних ефектів повного правового статусу особи. Однак, беручи до уваги приклад тварин, автор припускає, що

⁴²⁸ Див.: Кохановська О.В., 2019. С. 96–97.

⁴²⁹ Зозуляк О.І. Штучний інтелект як об'єкт цивільно-правового регулювання. *Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті проф. В.П. Маслова*. Харків, 2022. С. 95–102. URL: <http://surfl.li/svхур>.

суди навряд чи самостійно визнають навіть «часткову правосуб'єктність» для «інтелектуальних агентів» без достатнього нормативного урегулювання цього питання. Це вимагає від законодавця запропонувати невеликий поштовх, який Я.– Е. Ширмер називає «перевернутим правилом тварин»: «у законі має бути чітко визначено, що інтелектуальні агенти не є особами, але вони все ще можуть мати певні юридичні повноваження відповідно до своєї діяльності чи функцій»⁴³⁰.

Попереднє регулювання та будь-які судові дії, які можуть настати за ними, – це визначення ситуацій, у яких ШІ може зіткнутися з особливою проблемою, коли справа доходить до прийняття правильного рішення. М. Перк, М. Озер і Дж. Хойнік звертають увагу, що правова дилема походить корінням з соціальної. Соціальні дилеми – це ситуації, коли те, що найкраще для окремої людини, не збігається або навіть суперечить тому, що найкраще для інших. Щодо ШІ, особливо одноразових ситуацій, коли «машина» має визначити, чи діяти на користь власника (або користувача), чи на користь інших. Неминуче такі ТЗ іноді будуть змушені вибирати з двох зол (лих), наприклад, наїздом на пішоходів або жертвувати собою та своїм пасажиром заради порятунку пішоходів. Ключове питання полягає в тому, як закодувати алгоритм для прийняття «правильного» рішення в такій ситуації? І чи взагалі існує «правильне» рішення? Дослідження показали, що учасники шести випробувань Amazon Mechanical Turk схвалювали автономні ТЗ, які жертвують своїми пасажирами заради загального блага, і хотіли б, щоб їх купували інші. Але виникає закономірне питання: «Чи віддали б вони самі перевагу їзді на автономних ТЗ, які захищають своїх пасажирів будь-якою ціною?»⁴³¹. Отже, чого ми можемо очікувати від ШІ з точки зору управління соціальними проблемами, і зокрема соціальними дилемами? У виробника, звичайно, є можливість створити програмні алгоритми, які завжди вибиратимуть просоціальну, кооперативну дію. Але хто захоче їхати в автомобілі, який потенційно може вбити пасажирів, щоб врятувати життя інших. Ще не було

⁴³⁰ Schirmer, J-E. (2020). Artificial Intelligence and Legal Personality: Introducing «Teilrechtsfähigkeit»: A Partial Legal Status Made in Germany. In: Wischmeyer, T., Rademacher, T. (eds) *Regulating Artificial Intelligence*. Springer, Cham. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-32361-5_6.

⁴³¹ Perc, M., Ozer, M. & Hojnik, J. (2019). Social and juristic challenges of artificial intelligence. *Palgrave Commun* 5, 61. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41599-019-0278-x>.

проведено жодного дослідження щодо того, що потенційні покупці такого інтелектуального ТЗ вважатимуть, знаючи, що такий алгоритм вбудовано в автомобіль, але можна з упевненістю сказати, що, як би справедливо це не було, багато хто вважав би це неприйнятним. Це у свою чергу ставить розробників та інженерів у скрутне становище, оскільки цей непростий вибір лягає на них. Виникає питання, як зіставити одночасно комерційний інтерес, питання безпеки та етичного вибору. Це приводить нас до нового набору викликів, а саме тих, які є суто юридичними. У центрі уваги постають питання врегулювання деліктних відносин та компенсації збитків, які випливають з цих правовідносин.

Багатоаспектність ІІІ створює виклики у сфері регулювання відповідальності за шкоду, заподіяну інтелектуальними об'єктами. За ступенем вини делікти поділяються на три основні категорії: а) навмисні делікти – це правопорушення, які відповідач скоїв навмисно (наприклад, керуючи ТЗ, намагався когось цілеспрямовано збити з метою позбавлення життя чи травмування); б) делікти через недбалість чи необережність мають місце, коли дії відповідача були невиправдано небезпечними, чи не надто обережними з позиції оцінювання дій розсудливої, обережної та уважної особи (наприклад, скоєння ДТП через перевищення встановленої швидкості руху); в) так звана «об'єктивна відповідальність» за делікти, які не перебувають у причинно-наслідковому зв'язку з діями та рішеннями користувача. Ця форма відповідальності зазвичай встановлюється за виготовлення та реалізацію неякісної продукції чи речі (товарна відповідальність)⁴³².

У зв'язку зі складністю автоматизованих систем можуть виникати різноманітні проблеми з безпекою, незважаючи на те, що виробники та розробники роботів зосереджені на вдосконаленні своїх систем для досягнення 100-відсоткової надійності. Для деяких автономних систем застосовуватиметься традиційне законодавство про відповідальність за продукт, тобто виробник нестиме відповідальність за несправну частину. Однак це питання не виявляється таким уже простим – більш складні справи, безсумнівно, надходять до суду, наприклад ситуація, коли здається, що безпілотний автомобіль робить щось небезпечне, і водій (оператор) ігнорує це –

⁴³² Perc, M., Ozer, M. & Hojnik, J. (2019). Social and juristic challenges of artificial intelligence. *Palgrave Commun* 5, 61. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41599-019-0278-x>.

чи це вина виробника, чи це вина окремої особи, яка взяла на себе контроль. Р. Ебботт вважає, що «відправною точкою для вивчення «деліктів, створених комп'ютером» є або принаймні має бути те, що машини мають потенціал бути значно безпечнішими за людей». Але навіть за такого підходу це твердження не може виявитися абсолютним. Автономні ТЗ можуть бути безпечнішими за більшості нормальних умов, але критично схити у разі руху поза дорогою чи у разі суттєвого погіршення дорожніх умов. Таким чином, хоча автоматизація здатна загалом підвищити безпеку руху ТЗ, для 100-відсоткового усунення ризику аварійності може вимагатися поєднання комп'ютерної (програмної) та людської діяльності⁴³³.

Як наголошують науковці (М. Перк, М. Озер і Дж. Хойнік), якщо зменшення кількості нещасних випадків через порушення ПДР насправді є однією з центральних цілей адміністративно-деліктного законодавства, законодавці повинні адаптувати стандарти відповідальності за деліктне правопорушення у випадку шкоди, заподіяної інтелектуальними об'єктами, таким чином, щоб закон охоплював інвестиції в штучний інтелект і у такий спосіб збільшував безпеку людей. Більшість травм, заподіяних людьми, оцінюються за стандартом недбалості, де особа, що вчинила делікт, несе відповідальність у разі нерозумної поведінки. Якщо вчинок автономного ТЗ не був нижчим стандартів розумної людини, шкода має вважатися чистою випадковістю, за яку ніхто не може нести відповідальності. А втім, юристи палко захищають сувору відповідальність за інтелектуальні об'єкти або в деяких аспектах навіть ширшу, ніж передбачається зараз, зокрема щодо залучених органів, які можуть нести відповідальність – від виробника, розповсюджувача, продавця, а також провайдера телекомунікацій, коли, наприклад, аварія сталася через відсутність підключення до Інтернету⁴³⁴.

Важливо, щоб у випадку, якщо збиток завдано дефектним продуктом, який використовувався для надання послуги, він підлягав відшкодуванню відповідно до Директиви про відповідальність за товар, яка регулює суворий тест на відповідальність. Таким чином, багато дій інтелектуальних ТЗ з автономним програмним управлінням (ШП) підпадають під дію цієї Директиви, включаючи програмне забезпечення,

⁴³³ Abbott, R. (2018). The reasonable computer: Disrupting the paradigm of tort liability. *George Washington Law Review*, 86, 1: 1–49. DOI: <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2877380>.

⁴³⁴ Див.: Perc, M., Ozer, M. & Hojnik, J. (2019).

яке зберігається на матеріальному носії⁴³⁵. Це означає, що у випадку, якщо споживач чи оператор, чий автомобіль став причиною ДТП чи зафіксованого адміністративного правопорушення через несправне програмне забезпечення, може подати позов до виробника відповідно до Директиви про відповідальність за товар програмного забезпечення. Проте, коли програмне забезпечення постачається через Інтернет (так зване невбудоване програмне забезпечення), потенційні дефекти не підпадають під дію цієї директиви, і потрібна спеціальна директива про відповідальність постачальників цифрового вмісту⁴³⁶.

Як слушно наголошує Р. Ебботт, поступове втілення в життя людини досягнень розвитку ШІ, навіть на прикладі використання інтелектуальних ТЗ з автономним програмним управлінням, вимагають розроблення нової деліктної парадигми⁴³⁷.

У традиційній правосуб'єктності штучний інтелект розглядається як обчислювальна програма. Однак особливість у тому, що штучний інтелект спирається на матеріальний носій, який не дозволяє йому нести правові наслідки власної поведінки. Розробивши юридичний зв'язок між людьми та ШІ, розробник чи програміст (оператор) у межах власної правосуб'єктності бере на себе правові наслідки від дій носія ШІ, у той час як інтелектуальний ТЗ залишається різновидом товару, перебуваючи в певній власності. Оскільки через відсутність власної волі така автономна конструкція не в змозі взяти на себе відповідальності за правові наслідки, її користувач повинен нести матеріально-правову відповідальність. Навіть опосередкований зв'язок з таким механізмом не втрачає ознак домінування людини-власника, тому між ними утворюються нерівноправні правовідносини. Товарний характер штучного інтелекту у випадку застосування його для автоматичного керування ТЗ є визначальною ознакою, яка не дозволяє ототожнювати його з правосуб'єктністю людини⁴³⁸. Отже, штучний інтелект, яким мо-

⁴³⁵ Council Directive 85/374/EEC of 25 July 1985 on the approximation of the laws, regulations and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products. *Official Journal L 210, 07/08/1985*. P. 0029–0033. URL: <http://surl.li/nmtujr>.

⁴³⁶ Див.: Perc, M., Ozer, M. & Hojnik, J. (2019).

⁴³⁷ Abbott, R. (2018). The reasonable computer: Disrupting the paradigm of tort liability. *George Washington Law Review*, 86, 1: 1–49. DOI: <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2877380>.

⁴³⁸ Chen, M., & Chen, H. (2019). Brief Analysis on the Legal Personality of Artificial Intelligence –Taking Intelligent Driving Vehicles as an Example. In 2019 International Conference on Contemporary Education and Society Development (ICCESD2019). *Advances in Social Science, Education and Humanities Research*, 332: 31–34. AtlantisPress.

жуть бути оснащені безпілотні автоматичні ТЗ, здатний розпізнавати різноманітні перешкоди та пов'язані з ними проблеми, тобто він має датчики, які сигналізують йому, де знаходиться автомобіль відносно того, що відбувається навколо нього, що допомагає йому маневрувати автомобілем, використовуючи конкретні рухи навколо запланованої траєкторії. Таким чином, автоматичний інтелект здатний бачити та реагувати на все навколо, навіть точніше, ніж людина-водій, якого легше відволікти, або який може ігнорувати встановлені правила, але він (штучний інтелект) ніколи не буде здатен давати оцінку своїм діям та наслідкам таких дій.

Таким чином, автономний ТЗ зі ШІ нами розглядається лише з позиції об'єкта правовідносин і не може мати власного правового статусу. Правосуб'єктність – здатність виступати учасником правовідносин з приводу використання ТЗ зі ШІ має бути розподілена між виробником цього пристрою, користувачем (оператором). Можливо, що цей перелік буде ще доповнений суб'єктами, які надають обов'язкові послуги з технічного обслуговування, Інтернет-провайдерами. Єдине питання, яке потребує попереднього наукового осмислення та належного врегулювання, – це розподіл між ними обов'язків та відповідальності.

Висновки до розділу 3

Дослідивши шляхи вдосконалення адміністративно-правового правового статусу особи, яка керує ТЗ, були отримані такі результати:

1. З урахуванням міжнародного досвіду підготовки та допуску осіб до керування механічними ТЗ, а також стану деліквентності та аварійності у сфері БДР з боку (за участю) водіїв, які мають стаж до 2 років, обґрунтовується необхідність включення до Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування ТЗ в Україні:

- 1) вимоги отримувати кандидатами у навчання відповідного дозволу (свідоцтва), що де-юре закріплюватиме їх часткову дієздатність брати участь у керуванні ТЗ під час практичного навчання;
- 2) додаткових обмежень для водіїв зі стажем до 2 років;

3) абзац 5 п. 2 Положення викласти в такій редакції: «Посвідчення водія, видане особі вперше, дійсне протягом двох років з дня його видачі з *неповним* правом керування транспортним засобом».

2. Зроблено висновок, що автономний ТЗ зі штучним інтелектом має розглядатися лише з позиції об'єкта правовідносин і не може мати власного правового статусу. Правосуб'єктність – здатність виступати учасником правовідносин з приводу використання ТЗ зі ШІ має бути розподілена між виробником цього пристрою, користувачем (оператором) та суб'єктами, які надають обов'язкові послуги з технічного обслуговування ТЗ і програмного забезпечення та/чи інтернет-провайдерами.

ВИСНОВКИ

У роботі здійснено теоретичне узагальнення й нове вирішення наукового завдання, що полягало у визначенні поняття, сутності складових елементів та особливостей реалізації адміністративно-правового статусу осіб, які керують різними категоріями ТЗ. На підставі проведеного комплексного дослідження сформульовано низку висновків, пропозицій та рекомендацій, спрямованих на досягнення поставленої мети.

Встановлено, що підстави керування ТЗ слід поділити на правові та фактичні. Правові підстави керування ТЗ – це закріплені в певному нормативно-правовому акті обставини, вимоги, виконання чи дотримання яких є умовою для допуску особи до керування ТЗ тієї чи іншої категорії. Фактичні підстави – це свідоме приведення конкретного ТЗ, до якого людина має доступ, у рух і зворушення з місця, а під час руху – для зміни напрямку руху та/чи швидкості цього ТЗ. У свою чергу фактичні підстави можуть бути законними чи незаконними, і це залежатиме від дотримання правових підстав.

Надано визначення поняття особа, яка керує транспортним засобом, – це учасник дорожнього руху, який для власного пересування, перевезення людей (пасажирів) чи вантажу використовує ТЗ, керуючи ним.

Розроблено систематизацію та подальшу класифікацію осіб, які керують ТЗ, яка має наступний вигляд:

1) особи, які керують ТЗ на законних підставах: велосипедисти; особи, які керують приватним легким електротранспортом; водії (особи, які керують при наявності права керування ТЗ відповідної категорії): а) водії-інваліди, водії оперативних ТЗ, водіїв зі стажем керування до 2-х років; б) водії, які здійснюють пасажирські перевезення; водії, які здійснюють перевезення небезпечних вантажів; в) трактористи-машиністи; механіки-водії багатовісних спеціальних колісних шасі і тягачів, механіки-водії гусеничних машин; г) фахівці з навчання (інструктори з водіння); особи, які навчаються водінню;

2) особи, які керують ТЗ, не маючи на те законних підстав: особи, які не отримували права керування ТЗ взагалі чи відповідної категорії (при керуванні тим типом ТЗ, який вимагає отримання від-

повідного права (свідоцтва, дозволу); особи, які позбавлені права керування ТЗ; особи, які керують ТЗ, маючи на те відповідне право, але при наявності медичних чи інших протипоказань (наприклад, у стані алкогольного чи іншого виду сп'яніння).

Додатково обґрунтовується, що логічним та «ергономічним» кроком для усунення юридично-семантичних розбіжностей у правовому статусі будь-якої особи, яка керує механічним ТЗ, є внесення змін до визначення терміна «водій» у ПДР України (за прикладом міжнародного законодавства – «будь-яка особа, яка керує ТЗ, автомобілем і т. ін.»).

Доведено, що особа, яка керує ТЗ, у відносинах публічно-правового характеру здобуває спеціальний адміністративно-правовий статус, який є різновидом загального адміністративно-правового статусу.

Адміністративна правосуб'єктність особи, яка керує ТЗ, – це здатність фізичної (приватної) особи ставати і бути суб'єктом правових відносин у сфері БДР, шляхом набуття спеціального права та виконання обов'язків, пов'язаних з керуванням ТЗ на вулично-шляховій мережі країни серед інших, спеціальних суб'єктів, наділених у законний спосіб аналогічними правами та обов'язками. Її сутність полягає в тому, що вона визначає ті юридично значущі характеристики, які перетворюють реальну (персонально індивідуалізовану) особу на носія певної сукупності прав та обов'язків, пов'язаних з керуванням різними видами ТЗ.

Встановлено, що адміністративна правоздатність особи щодо керування ТЗ є різновидом спеціальної правоздатності, яка у відносинах публічно-правового характеру визначає можливість (здатність) індивідуума за умови відповідності встановленим критеріям отримати спеціальне право на керування тим чи іншим видом транспорту. Після досягнення встановленого віку фізична особа не може втратити чи бути позбавленою спеціальної правоздатності, правоздатність щодо керування певними видами ТЗ може бути лише обмежена на певний термін на підставі закону (у разі позбавлення правопорушника права керування ТЗ). Зазначене дозволяє виділити повну та обмежену адміністративну правоздатність особи щодо керування ТЗ.

У складі адміністративної правосуб'єктності особи, яка керує ТЗ, визначено наявність загальної та спеціальної дієздатності. Спе-

ціальна адміністративна дієздатність особи, яка керує механічним ТЗ, залежно від адміністративно-правового статусу такої особи та/або виниклих у встановленому законом порядку обмежень може бути таких видів: а) часткова, б) неповна, в) повна, г) обмежена.

Стверджується, що будь-яка особа, яка керує ТЗ незалежно від наявності чи відсутності відповідного права керування даною категорією ТЗ, набуває адміністративної деліктоздатності, в основу якої покладено загальну адміністративну деліктоздатність фізичної особи (здатність осудної особи віком від 16 років нести адміністративну відповідальність).

Зроблено висновок, що автономний ТЗ зі штучним інтелектом має розглядатися лише з позиції об'єкта правовідносин і не може мати власного правового статусу. Правосуб'єктність – здатність виступати учасником правовідносин з приводу використання ТЗ зі ШІ має бути розподілена між виробником цього пристрою, користувачем (оператором) та суб'єктами, які надають обов'язкові послуги з технічного обслуговування ТЗ і програмного забезпечення та/чи Інтернет-провайдерами.

Наголошується, що включення до Закону України «Про автомобільний транспорт» терміна «легкий персональний електричний транспортний засіб» не усуває цілковито проблем з правовою визначеністю статусу тих осіб, які керують цим видом ТЗ. Для розв'язання цієї проблеми необхідно:

- внести доповнення до ст. 16 (Основні права та обов'язки водія транспортного засобу) Закону України «Про дорожній рух» у частині того, що: «зазначені у цій статті права та обов'язки водія стосуються усіх осіб, які керують ТЗ, незалежно від правових підстав та фактичних обставин такого керування»;
- включення до Закону України «Про дорожній рух» окремої норми, яка б закріплювала основні права і обов'язки осіб, які керують легким персональним та низькошвидкісним легким електричним транспортом як окремої категорії учасників дорожнього руху.

З урахуванням міжнародного досвіду підготовки та допуску осіб до керування механічними ТЗ, а також стану деліквентності та аварійності у сфері БДР з боку (за участю) водіїв, які мають стаж до 2 років, обґрунтовується необхідність включення до Положення

про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування ТЗ в Україні:

1) вимогу отримувати кандидатами у навчання відповідного дозволу (свідоцтва), що де-юре закріплюватиме їх часткову дієздатність брати участь у керуванні ТЗ під час практичного навчання;

2) додаткових обмежень для водіїв зі стажем до 2 років;

3) абзац 5 п. 2 Положення слід викласти в такій редакції: «Посвідчення водія, видане особі вперше, дійсне протягом двох років з дня його видачі з неповним правом керування транспортним засобом».

Список використаних джерел

1. Адміністративне право України. Академічний курс: підручник: у 2 т. / за ред.: В.Б. Авер'янова. Київ: Юрид. думка, 2004. Т. 1. 584 с.
2. Адміністративне право України. Повний курс: підручник / В.В. Галуцько, Н.О. Армаш, П.І. Діхтієвський, О.В. Кузьменко та ін. Херсон: ОЛДІ-ПЛЮС, 2008. 446 с.
3. Адміністративне право України. Повний курс: підручник / В. Галуцько, П. Діхтієвський, О. Кузьменко, Т. Коломоєць, В. Курило, С. Стеценко та ін.; за ред. В. Галуцько та О. Правоторової. 4-те вид. Херсон: ОЛДІ-ПЛЮС, 2021. 592 с.
4. Анікіна Г.В. Особливості правового регулювання трансплантації органів від померлого донора. *Юридична Україна*. 2010. № 10. С. 68–75.
5. Артикуленко О. Теоретичні аспекти правоздатності юридичної особи. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 11. С. 5–9.
6. Бандурка О.М. Основи управління в органах внутрішніх справ України: підручник. Харків: НУВС, 1998. 480 с.
7. Битяк Ю.П. Адміністративна відповідальність та адміністративне правопорушення. *Проблеми законності*. 2020. № 151. С. 87–100. DOI: <https://doi.org/10.21564/2414-990x.151.214830>.
8. Битяк Ю.П., Гаращук В.М., Дьяченко О.В. Адміністративне право України: підручник / за ред. Ю.П. Битяка. Київ: Юрінком Інтер, 2006. 544 с.
9. Битяк Ю.П., Гаращук В.М., Богучський В.В. Адміністративне право: підручник / за заг. ред. Ю.П. Битяка, В.М. Гаращука, В.В. Зуй. Харків: Право, 2010. 624 с.
10. Білоус-Осінь Т.І. Структура адміністративно-правового статусу громадянин. *Наука та суспільне життя України в епоху глобальних викликів людства у цифрову еру (з нагоди 30-річчя проголошення незалежності України та 25-річчя прийняття Конституції України)*: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.– практ. конф., м. Одеса, 21 трав. 2021 р. Одеса: ВД Гельветика, 2021. Т. 2. С. 25–29.
11. Бойко І. Громадянин як суб'єкт адміністративно-правових відносин. *Вісник Академії правових наук України*. 2004. № 1(36). С. 94–102.

12. Бояринцева М. А. Адміністративно-правовий статус громадянина України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2005. 21 с.
13. Братасюк В. М. Дієздатність людини як суб'єкта права крізь призму основних типів право розуміння. *Порівняльно-аналітичне право*. 2018. № 3. С. 341–344.
14. Бусел В. Т. Великий тлумачний словник сучасної української мови. Ірпінь, 2003. 1440 с.
15. Васильєв Л. С. Адміністративне право України (загальна частина): навч. посіб. Харків: Одісей, 2002. 288 с.
16. Веселов М. Ю., Маслянюк С. В. Проблеми здійснення примусового відчуження транспортних засобів за правопорушення, пов'язані з керуванням у стані сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану. *Правова держава*. 2022. № 46. С. 51–61. DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2022.46.257807>.
17. Веселов М. Ю., Нестеренко О. М., Маслянюк С. В. Проблеми юридичної визначеності під час розгляду судами справ про адміністративні правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння. *Правовий часопис Донбасу*. 2022. № 2 (79) С. 48–57. DOI: <https://doi.org/10.323666/2523-4269-2022-79-2-48-57>.
18. Веселов М., Гайденок В., Приходько К. Правосуб'єктність учасників кримінального провадження: проблеми законодавчого врегулювання. *Підприємництво, господарство і право*. 2016. № 6. С. 171–176.
19. Вирок Міжгірського районного суду Закарпатської області від 27.12.2023 р. Судове провадження № 1-кп/302/169/23. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/115987839>.
20. Вирок Самбірського міськрайонного суду Львівської області від 26.12.2023 р. Судового провадження № 1-кп/452/88/2023. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/115933514>.
21. Вирок Шумського районного суду Тернопільської області від 04.01.2024 р. Судове провадження № 1-кп/609/21/2024. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/116099428>.
22. Висновок Головного науково-експертного управління від 02.04.2020 р. на проект Закону України «Про внесення змін до дея-

ких законодавчих актів України щодо організації дорожнього руху для осіб, які рухаються за допомогою портативних транспортних засобів на електричній тязі». URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=68192.

23. Віденська конвенція про дорожній рух. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws>.

24. Відповідь на звернення від полку патрульної поліції в місті Кривий Ріг управління патрульної поліції в Дніпропетровській області Департаменту патрульної поліції за вих. № 939/41/19/1/03–2023 від 13.02.2023 р.

25. Військова професія – танкіст. URL: <https://armyinform.com.ua/2021/09/28/vijskova-profesiya-tankist/>.

26. Віталій Кличко: «Кількість пасажирів громадського транспорту в столиці щодня збільшується». URL: <http://surl.li/svrfqa>.

27. Вітвіцький С.С., Веселов М.Ю. Примусове відчуження транспортних засобів в умовах правового режиму воєнного стану: теоретико-правовий аспект. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ ім. Е.О. Дідоренка*. 2022. Вип. 2 (98). С. 158–167. DOI: <https://doi.org/10.33766/2524-0323.98.158-167>.

28. Вітвіцький С.С., Веселов М.Ю., Пилипів Р.М. Юридична відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: проблеми та шляхи удосконалення правового регулювання: монографія. Київ: ВД Дакор, 2022. 152 с.

29. Волкова Н.В. Процесуальні особливості розгляду справ щодо обмеження цивільної дієздатності фізичної особи, визнання фізичної особи недієздатною (окремі аспекти). *Актуальні проблеми держави та права*. URL: <http://www.apdp.in.ua/v56/20.pdf>.

30. Гаврилюк Р.В. Щодо сутності дозвільної системи допуску до керування транспортними засобами. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2014. № 2. С. 121–127.

31. Гаркуша В.В. Адміністративно-правова діяльність працівників ДАІ щодо контролю за правомірністю експлуатації транспортних засобів: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2012. 16 с.

32. Головка В.А. Соціальний та економічний захист прав учасників дорожнього руху: поняття та ознаки. *Держава і право: зб. наук. праць. Юридичні і політичні науки*. 2010. Вип. 48. С. 293–298.

33. Головний сервісний центр МВС України. Послуги сервісних центрів МВС за 2022 рік. URL: <https://hsc.gov.ua/2023/01/05/poslugi-servisnih-tsentriv-mvs-za-2022-rik>.
34. Грибанова М. А. Зміст поняття адміністративно-правового статусу громадянина. *Держава і право*: зб. наук. праць. Юридичні і політичні науки. 2001. Вип. 11. С. 230–35.
35. Гринчук А. О. Штучний інтелект як об'єкт правового регулювання: поняття, види та ознаки. *Журнал східноєвропейського права*. 2019. № 70. URL: <http://surl.li/iyzapq>.
36. Грицай Д. І. Правові та морально-етичні проблеми інтеграції штучного інтелекту в автомобільну промисловість. URL: <http://surl.li/uzfxsb>.
37. Гусарев С. Д. Теоретичні аспекти забезпечення правового статусу особистості в Україні. *Науковий вісник Дніпропетровського юридичного інституту МВС України*. 2000. № 1. С. 39–44.
38. Гюлев Н. У. Особливості ергономіки та психофізіології в діяльності водія: навч. посіб. Харків: ХНАМГ, 2012. 185 с.
39. Давидова Н. В. Суб'єкти адміністративно-правового регулювання пропаганди безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2019. Вип. 2. Т. 2. С. 31–36.
40. Данилевський А. О. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Правовий часопис Донбасу*. 2018. № 2 (63). С. 142–149.
41. Двараковська О., Стрюков А., Поворознюк А., Черних О. Психофізіологічне оцінювання стану водіїв. *XII Міжнародна науково-практична конференція магістрантів та аспірантів: матеріали конференції* (м. Харків, 17–20 квіт. 2018 р.): у 3-х ч. Ч. 3 / за ред. проф. Є. І. Сокола. Харків: НТУ «ХП», 2018. 250 с.
42. Денисова А. В. Адміністративна правосуб'єктність органів виконавчої влади як суб'єктів адміністративного нагляду: науковий підхід до характеристики. *Право і Суспільство*. 2017. № 4. С. 143–147.
43. Денисюк Д. С. Адміністративно-правові засади дозвільної діяльності ДАІ МВС України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2010. 20 с.
44. Джафарова О. В. Види дозвільної діяльності органів публічної адміністрації в Україні. *Наукові праці Національного університету «Одеська юридична академія»*. 2015. Т. 16. С. 105–114.

45. Джафарова О.В. Правові форми дозвільної діяльності у сфері забезпечення громадської безпеки. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2010. № 4 (51). Ч. 2. С. 45–52.

46. Дженчако Т.М. Використання зарубіжного досвіду як умова удосконалення адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму. *Юридична наука*. 2019. № 11 (101). Т. 2. С. 23–31.

47. Директива Європейського Парламенту і Ради 2006/126/ЄС від 20.12.2006 р. про посвідчення водія Європейський Союз: Директива від 20.12.2006 № 2006/126/ЄС. Дата оновлення: 24.04.2015. URL: <http://surl.li/wlqwej>.

48. Дитячий велосипед Crosser Kids Bike 16. Технічні характеристики. *Каталог товарів Veloland*. URL: https://velo-land.com.ua/uk/crosser_kids_bike_16.

49. Долгополова М.М. Управління загальнодержавної системою забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2003. 210 с.

50. ДСТУ 2935:2018. Безпека дорожнього руху. Терміни та визначення понять: Державний стандарт України. URL: <http://surl.li/tzswpe>.

51. Енциклопедія цивільного права України / Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України; відп. ред. Я.М. Шевченко. Київ: Ін Юре, 2009. 555 с.

52. Естонія може стати першою країною в світі, де з'явиться закон, який регулює роботи роботів. URL: <http://surl.li/tomlj>.

53. Європейська конвенція про міжнародні наслідки позбавлення права управління автотранспортними засобами. Конвенція № ETS № 88 від 28.04.1983 р. URL: <http://surl.li/eubblc>.

54. Єннанов В. Чи відповідає підготовка водіїв в автошколах вимогам сьогодення? *Вісник Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України*. 2005. № 8. С. 8–9.

55. Єспринцев П.С., Червінчук А.В. Реалізація в Україні глобальних цілей десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху 2011–2020 рр. *Правовий часопис Донбасу*. 2021. № 2 (75). С. 25–34.

56. Загальна декларація прав людини прийнята і проголошена резолюцією Генеральної Асамблеї ООН від 10 грудня 1948 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_015#Text.

57. Загальна теорія держави і права: підруч. для студ. юрид. вищ. навч. закл. / М. В. Цвік, О. В. Петришин, Л. В. Авраменко та ін.; за ред. М. В. Цвіка, О. П. Петришина. Харків, 2011. 584 с.

58. Загородня Н. В. Адміністративно-правовий статус громадян України. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Юриспруденція*. 2018. № 33. URL: <http://surl.li/tomnq>.

59. Зайчук О. В. Теорія держави і права. Академічний курс: підручник / за ред. О. В. Зайчук, Н. М. Оніщенко. 2-ге вид., допов. і переробл. Київ: Юрінком Інтер, 2006. 668 с.

60. Зайчук О. В., Оніщенко Н. М. Теорія держави і права. Академічний курс: підручник. Київ: Юрінком Інтер, 2008. 688 с.

61. Закон Естонії про внесення змін в Закон про дорожній рух. URL: <http://surl.li/tomod>.

62. Залевський С. В. Правосуб'єктність штучного інтелекту в сфері права інтелектуальної власності: цивільно-правові проблеми. URL: <https://www.ukrlogos.in.ua/10.11232-2663-4139.16.51.html>.

63. Звіт про осіб притягнутих до кримінальної відповідальності та види кримінального покарання (№ 6). Судова статистика, 2022 рік. *Вебсайт Судова влада України*. URL: https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/zvit_dsau_2022.

64. Звіт судів першої інстанції щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення (№ 1-п). Судова статистика, 2022 рік. *Вебсайт Судова влада України*. URL: https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/zvit_dsau_2022.

65. Зозуляк О. І. Штучний інтелект як об'єкт цивільно-правового регулювання. *Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті проф. В. П. Маслова*. Харків, 2022. С. 95–102. URL: <http://surl.li/svxur>.

66. Люшик О. М., Баран М. В. Трансплантація органів від умерлої особи: проблеми правового регулювання. *Науковий вісник Львівського університету внутрішніх справ*. 2018. № 2. С. 174–184.

67. IT-право: теорія і практика: навч. посіб. / авт. кол.; за ред. Є. О. Харитоновна, О. І. Харитонової. Одеса: Фенікс, 2017. 472 с.

68. Казаков Є. О. Підручник з водіння автомобіля та безпеки дорожнього руху. Дніпро, 2018. 320 с.

69. Караваєв В. О., Будник С. І. Правила дорожнього руху. Коментарі. Основні вимоги до міжнародного руху: практ. посіб. Київ, 2014. 420 с.

70. Київпастрас – транспорт для Києва. *Офіційний сайт КП «Київпастрас»*. URL: <https://kpt.kyiv.ua/>.

71. Князюк О.Г. Передовий закордонний досвід правового регулювання надання права на керування транспортними засобами як джерело вдосконалення адміністративних послуг у правоохоронній сфері України. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Юриспруденція*. 2020 № 47. Т. 1. С. 87–91. DOI: <https://doi.org/10.32841/2307-1745.2020.47-1.18>.

72. Коваль Л.В. Адміністративне право: курс лекцій. Київ: Вентури, 1996. 208 с.

73. Коваль М. Електронна особистість: навіщо ЄС обговорює права роботів. URL: <https://www.euointegration.com.ua/experts/2017/01/24/7060539>.

74. Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1–212–24): Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-Х. Дата оновлення: 01.01.2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#n2>.

75. Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 213–330): Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-Х. Дата оновлення: 01.01.2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#n577>.

76. Козар Д. Поняття та сутність безпеки дорожнього руху. *Підприємство, господарство і право*. 2019. № 12. С. 176–180.

77. Коломоєць Т.О. Адміністративне право України. Академічний курс: підручник. Київ: Юрінком Інтер, 2011. 576 с.

78. Колпаков В.К. Адміністративне право України: підручник. Київ, 2000. 752 с.

79. Конвенція про дорожній рух: Конвенція ООН від 08.11.1968 р. Дата оновлення: 29.03.2011. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text.

80. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. Дата оновлення: 01.01.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>.

81. Концепція розвитку штучного інтелекту в Україні. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennya-koncepciyi-rozvitku-shtuchnogo-intelektu-v-ukrayini-s21220>.

82. Костів М.В. Адміністративна правосуб'єктність юридичних осіб та особливості її реалізації в адміністративно-деліктних відносинах: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2005. 25 с.

83. Кохановська О.В. Цивільно-правова відповідальність суб'єктів інформаційних відносин за умов подальшого розвитку автономних роботів і штучного інтелекту. Модернізація цивільно-правової відповідальності. *Матвєєвські цивілістичні читання: матеріали Міжнар. наук.– практ. конф., м. Київ, 18 жовт. 2019 р.* / відп. ред. Р.А. Майданик. Київ, 2019. С. 94–98.

84. Кравчук В.М. Поняття конституційної правосуб'єктності. *Історико-правовий часопис*. 2013. № 2. С. 71–74.

85. Кузнецова Л.Г. Розвиток інституту дієздатності громадян у новому цивільному законодавстві. *Правознавство*. 1965. № 4. С. 72–80.

86. Лакійчук Я. Історико-правові засади розвитку адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху в Україні. *Адміністративне право і процес*. 2021. № 3 С. 185–189. DOI: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2021.3.29>.

87. Лист полку патрульної поліції в місті Кривий Ріг управління патрульної поліції в Дніпропетровській області Департаменту патрульної поліції від 28.12.2023 р. № 7450/41/19/1/01–2023 [Документ]. 1 арк.

88. Лист Регіонального сервісного центру ГСЦ МВС України в Дніпропетровській та Запорізькій областях від 04.04.2024 р. № 31/29–22 зі [Документ]. 1 арк.

89. Лист управління патрульної поліції в Дніпропетровській області Департаменту патрульної поліції від 28.12.2023 р. № 162зі/41/19/03–2023 [Документ]. 1 арк. Додаток: файли в електронному вигляді на 1-му DVD-R диску з таблицями.

90. Маліч Ю. Новий закон. Що змінилося для користувачів легкого персонального електротранспорту. URL: <http://surl.li/wbojdz>.

91. Марценко Н. Правовий режим штучного інтелекту у цивільному праві. *Актуальні проблеми правознавства*. 2019. № 4 (20). С. 91–98.

92. Марценко О.О. Адміністративна правосуб'єктність. *Велика українська юридична енциклопедія: у 20 т.* Харків: Право, 2016. Т. 5: *Адміністративне право* / редкол.: Ю.П. Битяк, Т.О. Коломоєць, Д.В. Лученко та ін. 2020. С. 17.

93. Маслюк В.В., Єна А.І. Медичні огляди водіїв у країнах Європи. *Медицина транспорту України*. 2015. № 3–4. С. 65–66.

94. Маслюк В.В., Єна А.І. Психофізіологічна експертиза водіїв у країнах Європи. *Безпека дорожнього руху: правові та організа-*

ційні аспекти: матеріали XII Міжнар. наук.– практ. конф. (м. Кривий Ріг, 17 листоп. 2017 р.). Кривий Ріг, 2017. С. 162–167.

95. Маслянюк С.В. Поняття та правові підстави керування транспортним засобом в Україні. *Таврійський науковий вісник. Серія: Публічне управління та адміністрування*. 2021. № 4. С. 110–116. DOI: <https://doi.org/10.32851/tnv-pub.2021.4.16>.

96. Маслянюк С.В. Поняття «водій» та «особа, яка керує транспортним засобом»: їх співвідношення та проблеми нормативно-правового визначення. *Партнерство та взаємодія підрозділів системи МВС з органами державної влади та громадськістю*: матеріали Наук. конф. молодих вчених, (м. Кривий Ріг, 17 листоп. 2021 р.). Кривий Ріг: ДонДУВС, 2021. С. 133–136.

97. Маслянюк С.В. Поняття адміністративної правосуб'єктності осіб, які керують транспортними засобами, та її значення у визначенні їхнього адміністративно-правового статусу. *Правовий часопис Донбасу*. 2023. № 1 (82). С. 39–45. DOI: <https://doi.org/10.32782/2523-4269-2022-82-1-1-33-38>.

98. Маслянюк С.В. Адміністративна правоздатність особи щодо керування транспортним засобом. *Problems of philosophy of science and philosophy of education in their historical aspects: Proceedings of the XIX International Scientific and Practical Conference (Dublin, May 08–09, 2023)*. Dublin: Ireland by the «InterSci», 2023. С. 7–11.

99. Маслянюк С.В. Права та обов'язки особи, яка керує транспортним засобом: проблеми та дискусії щодо правового визначення. *Реалізація та розвиток публічної політики у сфері безпеки дорожнього руху під час війни та у повоєнний період*: матеріали Міжнар. наук.– практ. конф. (м. Кривий Ріг, 18 листоп. 2022 р.). Кривий Ріг, 2022. С. 112–115.

100. Маслянюк С.В. Правові та фактичні підстави керування транспортними засобами в Україні. *Забезпечення публічної безпеки і порядку в умовах воєнного стану*: матеріали Всеукр. наук.– практ. конф. (м. Кропивницький, 1 липня 2022 р.). Кропивницький: ДонДУВС, 2022. С. 243–245.

101. Маслянюк С.В. Штучний інтелект як невід'ємна складова в сучасному процесі керування транспортними засобами. *Забезпечення безпеки дорожнього руху: глобальні та локальні рішення*: матеріали Міжнар. наук.– практ. конф. (м. Кривий Ріг, 17 листоп. 2023 р.). Кривий Ріг, 2023. С. 79–85.

102. Маслянюк С.В., Веселов М.Ю. Адміністративна дієздатність особи, яка керує транспортним засобом. *Безпека на дорозі: матеріали Молодіжної наук. – практ. конф. (м. Кривий Ріг, 18 трав. 2023 р.)*. Кривий Ріг, 2023. С. 55–58.

103. Мельник К.Ю. Загальна та спеціальна трудова правосуб'єктність працівників. *Форум права*. 2012. № 1. С. 617–624.

104. Милоненко Ю.В. Перспектива визнання штучного інтелекту як суб'єкта міжнародного права. *Молодий вчений*. 2018. № 11 (63). С. 125–127.

105. Міжнародний пакт про громадянські і політичні права. Ратифіковано Указом Президії Верховної Ради Української РСР № 2148-VIII (2148-08) від 19.10.73. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_043#Text.

106. Мінка Т.П. Адміністративно-правові режими та їх забезпечення органами внутрішніх справ: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ, 2011. 36 с.

107. Мічурін Є.О. Правова природа штучного інтелекту. *Форум права*. 2020. № 64 (5). С. 67–75.

108. Морозов Є.О. Відшкодування збитків внаслідок незадовільного стану автомобільних доріг. URL: <http://surl.li/ssetau>.

109. Навроцький О.О. Сучасне розуміння категорій адміністративної дієздатності дитини та адміністративної деліктоздатності дитини як самостійних елементів адміністративної правосуб'єктності дитини. *Журнал східноєвропейського права*. 2017. № 42. С. 21–27.

110. Недашківський Р.М. Зміст та структура професійної компетентності майбутніх трактористів-машиністів. *Вісник Глухівського національного педагогічного університету імені Олександра Довженка. Педагогічні науки*. 2018. Вип. 2(2). С. 132–139.

111. Некит Е.Г. «Розумні речі» як джерело підвищеної небезпеки. URL: <http://blog.liga.net/user/%D0%B5nekit/article/29728>.

112. Нефьодов В.М. Павленко О.В., Калініченко О.П. Методика формування ресурсозберігаючої технології доставки вантажів транспортно-логістичним центром. *Комунальне господарство міст*. 2018. Вип. 142. С. 96–102.

113. Німці ухвалюють закон про повсюдне впровадження бекдорів для зручності поліції. URL: <http://surl.li/zhzvzs>.

114. Новий тлумачний словник української мови: у 4 т. / уклад. В. Яременко, О. Сліпушко. Київ: Аконіт, 1998. Т. 1: А-Є. 1998. 910 с.

115. Окунев І.С. Проблема правосуб'єктності як складова теорії правового статусу суб'єкта права. *Держава і право: зб. наук. праць. Юридичні і політичні науки*. Київ: Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 2007. Вип. 37. 748 с.

116. Основи законодавства України про охорону здоров'я: Закон України від 19.11.1992 р. № 2801-ХІІ. Дата оновлення: 27.10.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2801-12#n101>.

117. Павловська Н.В. Особливості та значення деліктоздатності суб'єктів адміністративно-правових відносин. *Наукові записки. Серія: Право*. 2023. Вип. 14. С. 318–321. DOI: <https://doi.org/10.36550/2522-9230-2023-14-318-321>.

118. Панчишин А.В. Поняття, ознаки та структура категорії «правовий статус». *Часопис Київського університету права*. 2010. № 2. Ст. 95–98.

119. Пасічник А.В. Адміністративна дієздатність фізичних осіб як критерій можливості притягнення до адміністративної відповідальності. *Legae Si Viata*. 2014. № 11. С. 110–113.

120. Пасічник А.В. Поняття адміністративної правосуб'єктності юридичних осіб. *Підприємництво, господарство і право*. 2007. № 9. С. 142–145.

121. Пасічник А.В. Щодо визначення поняття адміністративної деліктоздатності. *Юридична Україна*. 2009. № 11–12. С. 41–46.

122. Пасічник А.В. Щодо поняття правоздатності суб'єкта права. *Підприємство, господарство і право*. 2009. № 11. С. 28–31.

123. Пастух І.Д., Червінчук А.В. Дії та рішення підрозділів МВС України, що забезпечують безпеку дорожнього руху, в адміністративно-деліктному провадженні та їх оскарження. Київ, 2015. 227 с.

124. ПДР 2022 України з ілюстраціями та коментарями. URL: <https://green-way.com.ua/uk/dovidniki/pdr>.

125. ПДР України 2020 з коментарями та ілюстраціями: навч. посіб. Дніпро, 2020. 218 с.

126. Печук І.С. Кримінально-правова характеристика суб'єкта злочину в складі порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні. *Право і суспільство*. 2015. № 1. С. 224–230.

127. Пилипенко Є.О. Проблемні питання притягнення до адміністративної відповідальності особи, яка керує транспортним засобом. *Актуальні проблеми вдосконалення нормативно-правового*

забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху: зб. матер. круглого столу. Кривий Ріг, 2015. С. 36–39.

128. Пітух Ю.Ю. Медичне забезпечення безпеки дорожнього руху як складова державної політики безпеки дорожнього руху. *Право.ua*. 2017. № 1. С. 125–129. URL: <http://surl.li/uapfil>.

129. Позова Д.Д. Правові аспекти наближення автоматичних пристроїв до здібностей людини. *Часопис цивілістики*. 2017. № 26. С. 79–83.

130. Про затвердження Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів: наказ МВС/МОЗ від 31.01.2013 р. № 65/80. Дата оновлення: 20.11.2024. URL: <http://surl.li/jjjnhv>.

131. Попов О.В. Спеціальна дієздатність – особлива характеристика правового статусу моряка в адміністративному праві України. *Правове життя сучасної України*: матеріали Міжнар. наук.–практ. конф., м. Одеса, 20–21 квітня 2012 р. Одеса: Фенікс, 2012. Т. 2. С. 121–123.

132. Постанова Бахмацького районного суду Чернігівської області від 08.01.2024 р. у справі № 728/3608/23. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/116146197>.

133. Постанова Верховного Суду від 08.02.2023 р. у справі № 464/4690/20. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/108988222>.

134. Постанова Верховного Суду від 19.02.2020 р. у справі № 204/8036/16-а. URL: https://jurliga.ligazakon.net/news/196475_10-rshen-verkhovnoho-sudu-yak-potrбно-vrakhuvati-vodyam.

135. Постанова Верховного Суду від 20.02.2019 р. у справі № 404/4467/16-а (2-ic/811/3/17). URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/79997722>.

136. Постанова Верховного Суду від 22.01.2019 р. у справі № 708/40/18. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/79383420>.

137. Постанова Верховного Суду у складі колегії суддів Касаційного господарського суду від 16.04.2020 р. у справі № 904/5489/18. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/88814527>.

138. Постанова Верховного Суду у складі колегії суддів Першої судової палати Касаційного цивільного суду від 17.02.2022 р.

у справі № 468/477/18. *Єдиний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/95344645>.

139. Постанова Глухівського міськрайонного суду Сумської області від 05.05.2023 р. у справі № 576/1197/23. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/110653364>.

140. Постанова Новозаводського районного суду міста Чернігова від 03.01.2024 р. у справі № 751/10966/23. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/116090263>.

141. Постанова судді Автозаводського районного суду м. Кременчука Полтавської області від 20.03.2019 р. у справі № 401/3492/18. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/80602634>.

142. Постанова судді Лубенського міськрайонного суду Полтавської області від 21.11.2022 р. у справі № 539/3162/22. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/107429946>.

143. Постанова Сьомого апеляційного адміністративного суду від 23.12.2021 р. у справі № 716/1229/21. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/102167179>.

144. Правила дорожнього руху Республіки Казахстан, затверджені постановою Уряду РК від 21.10.2017 р. № 667. URL: <http://www.carin.kz/pddrk/obschie-polozheniya>.

145. Правоздатність іноземних громадян і осіб без громадянства. Довідкова інформація від 21.06.2007. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/TS002384>.

146. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III. Дата оновлення: 07.09.1921. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.

147. Про виконавче провадження: Закон України від 02.06.2016 р. № 1404-VIII. Дата оновлення: 01.01.2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1404-19#Text>.

148. Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 від 17 грудня 2008 р. № 1102: Постанова Кабінету Міністрів України від 11.07.2018 р. № 553. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/553-2018-%D0%BF#Text>.

149. Про внесення змін до Правил дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 26.09. 2011 р. № 1029. *Офіційний вісник України*. 2011. № 12. С. 2881.

150. Про гідрометеорологічну діяльність: Закон України від 18.02.1999 р. № 443-XIV. Дата оновлення: 30.10.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/443-14#Text>.

151. Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрзарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів: Закон України від 30.06.2023 р. № 3220-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2023. № 61. Ст. 203.

152. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII. Дата оновлення: 05.01.2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#n203>.

153. Про екстрену медичну допомогу: Закон України від 05.07.2021 р. № 5081-VI. Дата оновлення: 01.01.2024 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5081-17#Text>.

154. Про затвердження Вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку: наказ Міністерства внутрішніх справ України від 07.09.2009 р. № 385. URL: <http://surl.li/uevrip>.

155. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.12.2020 р. № 1287. URL: <http://surl.li/vtiqcg>.

156. Про затвердження деяких нормативно-правових актів з питань дорожнього перевезення небезпечних вантажів: наказ Міністерства внутрішніх справ України від 04.08.2018 р. № 656. Дата оновлення: 16.07.2024. URL: <http://surl.li/jorcol>.

157. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: наказ Міністерства внутрішніх справ № 1395 від 07.11.2015 р. Дата оновлення: 23.02.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15#Text>.

158. Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи ін-

шого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції: наказ МВС України, МОЗ України від 09.11.2015 р. № 1453/735. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15#Text>.

159. Про затвердження Інструкції про порядок приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами та видачі посвідчень водія: наказ Міністерства внутрішніх справ України від 07.12.2009 р. № 515. Дата оновлення: 01.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0074-10#Text>.

160. Про затвердження Положення по підготовці водіїв та інших фахівців автомобільної служби у Збройних Силах України та допуску їх до керування транспортними засобами: наказ Міністерства оборони України від 10.01.1997 р. № 5. Дата оновлення: 07.11.2011. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0147-97/conv#Text>.

161. Про затвердження Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів: наказ МОЗ України, МВС України від 31.01.2013 р. № 65/80. Дата оновлення: 20.11.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0308-13#Text>.

162. Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами: Постанова Кабінету Міністрів України від 08.05.1993 р. № 340. Дата оновлення: 22.11.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF#Text>.

163. Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень тракториста-машиніста: Постанова Кабінету Міністрів України від 02.04.1994 р. № 217. Дата оновлення: 05.06.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/217-94-%D0%BF#Text>.

164. Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв трамвая та тролейбуса: наказ Міністерства інфраструктури України від 15.09.2014 р. № 444. Дата оновлення: 06.01.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1181-14#n15>.

165. Про затвердження Порядку тимчасового вилучення посвідчення водія на транспортний засіб та його повернення: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 р. № 1086. Дата оновлення: 14.12.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1086-2008-%D0%BF/conv#Text>.

166. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів Укра-

їни від 18.02.1997 р. № 176. Дата оновлення: 12.09.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF/conv#Text>.

167. Про затвердження Правил охорони праці у сільськогосподарському виробництві: наказ Міністерства соціальної політики України від 29.08.2018 р. № 1240. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1090-18#Text>.

168. Про затвердження типу та ринковий нагляд за дво- або триколісними транспортними засобами та квадро циклами: Регламент (ЄС) № 168/2013 Європейського парламенту та ради від 15.01.2013 р. *Офіційний Вісник Європейського Союзу*. 2013. Переклад виконано ДП «ДержавтотрансНДІПроект». 2020. 144 с.

169. Про захист прав споживачів: Закон України від 12.05.1991 р. № 1023-ХІІ. Дата оновлення: 24.12.2024. URL: <http://surl.li/sxpywr>.

170. Про звернення громадян: Закон України від 02.10.1996 р. № 393/96-ВР. Дата оновлення: 31.12.2023. URL: <http://surl.li/ngnnts>.

171. Про міський електричний транспорт: Закон України від 29.06.2004 р. № 1914-ІV. Дата оновлення: 15.11.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15#Text>.

172. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. Дата оновлення: 16.08.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text>.

173. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 01.07.2004 р. № 1961-ІV. Втрата чинності: 01.01.2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15#n157>.

174. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06.04.2000 р. № 1644-III. Дата оновлення: 01.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14#Text>.

175. Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану: Закон України від 17.05.2012 р. № 4765-VI. Дата оновлення: 21.06.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4765-17#top>.

176. Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами: Постанова Кабінету Міністрів України від 08.05.1993 р. № 340. Дата оновлення: 22.11.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws>.

177. Про правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення:

14.01.2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>.

178. Про правила дорожнього руху: Закон Японії № 105 від 1958 р. URL: https://elaws.egov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=335AC0000000105.

179. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті: Постанова Верховного суду України від 23.12.2005 р. № 14. Дата оновлення: 19.12.2008. URL: <http://surl.li/ivwryu>.

180. Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди: Постанова Верховного суду України від 27.03.1992 р. № 6. Дата оновлення: 24.10.2003. URL: <http://surl.li/hwqzsh>.

181. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>.

182. Про трансплантацію органів та інших анатомічних матеріалів людини: Закон України від 16.07.1999 р. № 1007-XIV. Дата оновлення: 05.01.2025. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2801-12>.

183. Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та пішоходів) № 3023 від 06.02.2020 р. URL: <http://surl.li/mrkhmw>.

184. Пундор Ю.О. Про визначення змісту категорії «правосуб'єктність» у теорії права та галузевих теоріях цивільного й господарського права (порівняльно правовий аспект). *Часопис Київського університету права*. 2013. № 1. С. 60–63.

185. Пушкарьова Н.Ф. Поняття та види спеціального адміністративно-правового статусу. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. Право*. 2021. Вип. 68. С. 195–199. DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2021.68.33>.

186. Развадовський В.Й. Адміністративна відповідальність за порушення норм, правил і стандартів, що торкаються забезпе-

чення безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Одеса, 1998. 10 с.

187. Рекомендація СМ / Rec (2020) 1 Комітету Міністрів державам-членам щодо впливу алгоритмічних систем на права людини. URL: <https://www.echr.com.ua/document/rekomendaciya-sm-rec-20201-vid-08-04-2020/>.

188. Рішення Заставнівського районного суду Чернівецької області від 20.09.2021 р. у справі № 716/1229/21. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/99722602>.

189. Сахно А.П. Вдосконалення національного законодавства щодо підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів. *Актуальні проблеми адміністративно-правового забезпечення діяльності органів внутрішніх справ України*. Харків, 2015. С. 193–195.

190. Сервісні центри МВС. Звіт 2023. Вебсайт Головного сервісного центру МВС. URL: https://hsc.gov.ua/wp-content/uploads/2024/03/Zvit_2023.pdf.

191. Скакун О.Ф. Теорія держави і права: підручник. Харків: Консум, 2001. 656 с.

192. Скакун О.Ф. Теорія держави і права: енциклопедичний курс: підручник. Харків: Еспада, 2006. 776 с.

193. Скрипа Є.В. Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2020. 426 с.

194. Словник української мови: в 11 т. / АН Української РСР, Ін-т мовознав. ім. О.О. Потебні; редкол.: І.К. Білодід (гол.) та ін. Київ: Наук. думка, 1970–1980. Т. 6: П-Поїти / ред. тому: А.В. Лагутіна, К.В. Ленець. Київ, 1975. 832 с.

195. Словник української мови: в 11 т. / АН УРСР. Інститут мовознавства; за ред. І.К. Білодіда. Київ.: Наукова думка, 1970–1980. Т. 1.1970. XXVII. 799 с.

196. Словник юридичних термінів: навч. посіб. / уклад. В.П. Марчук. Київ: МАУП, 2003. 128 с.

197. Стан здійснення правосуддя у кримінальних провадженнях та справах про адміністративні правопорушення судами загальної юрисдикції у 2020 році. Київ: Державна судова адміністрація України, 2021. 107 с.

198. Стефанчук М.О. Теоретичні засади цивільної правосуб'єктності фізичних осіб та особливості її здійснення. Київ. 2020. 38 с.
199. Стефанчук Р.О. Цивільна правоздатність та дієздатність як необхідні передумови здійснення особистих немайнових прав фізичних осіб. *Університетські наукові записки*. 2006. № 3–4 (19–20). С. 114–123.
200. Стрельников А.В. Щодо питання визначення змісту спеціальних адміністративно-правових статусів фізичних осіб. *Наука та суспільне життя України в епоху глобальних викликів людства у цифрову еру (з нагоди 30-річчя проголошення незалежності України та 25-річчя прийняття Конституції України)*: матеріали Міжнар. наук.– практ. конф. (м. Одеса, 21 трав. 2021 р.): у 2-х т. / за заг. ред. Ківалова С.В. Одеса: ВД Гельветика, 2021. Т. 2. С. 62–64.
201. Суботін Г. Стаття 130 КУпАП: визначення термінів для звинувачення за практикою ЄСПЛ. URL: <http://surl.li/uhsyrf>.
202. Теорія держави та права: навч. посіб. / за заг. ред. С.Д. Гусарєва, О.Д. Тихомирова. Київ: НАВС, Освіта України, 2017. 320 с.
203. Тильчик В.В. Адміністративна правоздатність. Велика українська юридична енциклопедія: у 20 т. Харків: Право, 2016. Т. 5: Адміністративне право / ред. кол. Ю.П. Битяк (голова) та ін. 2020. С. 15–17.
204. Тимчик Г.С. Теоретичні аспекти структури адміністративно-правового статусу біженців. *Правове регулювання економіки*. 2012. № 11–12. С. 117–126.
205. Товстуха С.О. Теоретичні основи державного управління у сфері безпеки дорожнього руху України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2011. № 4. С. 103–105.
206. Тополевський Р.Б., Федіна Н.В. Теорія держави і права: навч. посіб. Львів: ЛьвДУВС, 2020. 268 с.
207. Тракторист-машиніст сільськогосподарського виробництва. URL: <http://surl.li/uzimjw>.
208. У 2022 році в Україні видали більше водійських посвідчень ніж торік. *Auto consulting: інформаційно-аналітична група*. URL: <https://autoconsulting.ua/article.php?sid=52981>.
209. У Європі до 2030 року планують вдвічі збільшити число велосипедистів. URL: <http://surl.li/jbnhga>.
210. У поліції знову заговорили про законодавче регулювання для персонального електротранспорту. URL: <http://surl.li/haosiq>.

211. Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_343.

212. Угода про співробітництво держав – учасниць Співдружності Незалежних Держав у боротьбі з крадіжками автотransпортних засобів і забезпеченні їхнього повернення: Угода СНД від 25.11.2005 р. Ратифікована Законом України від 18.09.2012 р. № 5259-VI. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_f88#Text.

213. Усенко Г.С. Поняття та зміст ліцензійно-дозвільної діяльності в сфері підприємництва. *Форум права*. 2010. № 2. С. 530–536.

214. Філософський словник / за ред. В.І. Шинкарука. Київ: Голвна редколегія УРЕ, 1973. 560 с.

215. Харитонов Є.О., Саніахметова Н.А. Цивільне право України: посіб. Харків: ООО «Одісей», 2004. 238 с.

216. Харитонов Є., Харитонova О. До проблеми цивільної правосуб'єктності роботів. *Інтернет речей: проблеми правового регулювання та впровадження*: матеріали другої наук.– практ. конф., (м. Київ, 29 листоп. 2018 р.). Київ: КПІ ім. Ігоря Сікорського, «Політехніка», 2018. С. 42–46.

217. Харитонova О.І. Адміністративно-правові відносини: концептуальні засади та правова природа: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Одеса, 2004. 36 с.

218. Харь І.О. Суб'єкт злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Юридична наука*. 2017. № 2. С. 99–124.

219. Хитра О.В. Соціальні аспекти забезпечення безпеки дорожнього руху. *Становлення та розвиток місцевого самоврядування в Україні*: зб. тез X Всеукр. наук.– практ. конф. (м. Хмельницький, 7 груд. 2021 р.). Хмельницький: ХУУП ім. Леоніда Юзькова, 2021. С. 93–96.

220. Хоробрих П.М. Проблеми експертної оцінки дорожньо-транспортної пригоди за участю громадян, які керують електросамокатами, гірбордами, моноколесом. *Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика*: матеріали Всеукр. наук.– практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.): електрон. наук. вид. / НДІ вивч. проблем злочинно-

сті ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2021. С. 122–125. DOI: <https://doi.org/10.31359/978-966-998-313-8>.

221. Хрупович С.Є. Імплементация світового досвіду використання альтернативних джерел використання енергії при плануванні вантажопотоків міського транспорту. *Маркетингове забезпечення сталого розвитку міського громадського транспорту*: монографія / за ред. Т.М. Борисової, Г.Л. Монастирського. Тернопіль: Економічна думка, 2019. С. 141–158.

222. Цивільне право України: академічний курс: у 2 т. / за ред. Я.М. Шевченко. Київ: Ін Юре, 2003. 520 с.

223. Цивільне право України: підручник / Є.О. Харитонов, О.І. Харитонова, О.В. Старцев. 3-те вид., переробл. і допов. Київ: Істина, 2011. 808 с.

224. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV. Дата оновлення: 10.01.2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.

225. Цивільний кодекс України: наук.– практ. комент. / за ред. І.В. Спасибо-Фатєєвої. Харків: Страйд: ФО-П Лисяк Л.С., 2013. 672 с.

226. Цигилик Ю. Організаційно-правовий механізм удосконалення безпеки дорожнього руху шляхом включення персонального електричного транспорту до єдиної транспортної системи України. *Krakowskie Studia Malopolskie*. 2021. № 3 (31). С. 98–115. DOI: <https://doi.org/10.15804/ksm20210305>.

227. Червінчук А.В., Атаманенко Ю.Ю. Легітимізація персонального легкого електротранспорту в Україні в умовах правового режиму воєнного стану. *Забезпечення публічної безпеки і порядку в умовах воєнного стану*: матеріали Всеукр. наук.– практ. конф. (м. Кропивницький, 1 лип. 2022 р.). Кропивницький: ДонДУВС, 2022. С. 370–374.

228. Чи готові ми зустріти роботів- кур'єрів? URL: <http://surl.li/jlfhmc>.

229. Чуб А.В. Адміністративна правосуб'єктність приватної особи. *Право та державне управління*. 2020. № 3. С. 53–59. DOI: <https://doi.org/10.32840/pdu.2020.3.7>.

230. Шемшученко Ю.С., Пархоменко Н.М. Правовий статус. *Юридична енциклопедія*: том 5: П-С / ред. кол.: Ю.С. Шемшученко (голова) ін. Київ: Укр. енциклопедія, 2003. Т. 5. С. 44.

231. Шкода й компенсація. ВСС визначився з джерелами підвищеної небезпеки: від машин до собак. *Закон і Бізнес*. 2012. № 19–20 (1058–1059). С. 13. URL: <https://zib.com.ua/ua/9454.html>.

232. Шульга Є.В. Особливості правосуб'єктності осіб в адміністративно-деліктних відносинах. *Інтернаука: міжнародний науковий журнал. Серія «Юридичні науки»*. 2017. № 3. С. 44–49.

233. Шульга Є.В. Адміністративно-деліктні відносини в Україні в умовах євроінтеграції: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2018. 392 с.

234. Шумило М.М. Правове регулювання пенсійного забезпечення державних службовців: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.05. Одеса, 2009. 22 с.

235. Юровська Г. Практика Європейського суду з прав людини в рішеннях органу конституційної юрисдикції. *Вісник Конституційного Суду України*. 2021. № 5. С. 110–130.

236. 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet – a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól. Hatály: 2019.III.15.– 2019.XII.31. URL: <http://surl.li/tqnxu>.

237. Abbott, R. (2018). The reasonable computer: Disrupting the paradigm of tort liability. *George Washington Law Review*, 86, 1: 1–49. DOI: <http://doi.org/10.2139/ssrn.2877380>.

238. Achtes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes. URL: <http://surl.li/ctzrpx>.

239. An act to regulate the operation of fully autonomous motor vehicles on the public highways of this state. URL: <https://www.ncleg.net/sessions/2017/bills/house/pdf/h469v7.pdf>.

240. Application for a first driving license. Central Office for Administrative and Electronic Public Services. URL: https://nyilvantarto.hu/en/driving_license_first.

241. Assembly Bill No. 511 Committee on Transportation URL: <http://surl.li/hspym>.

242. Automated Vehicles for Safety URL: <https://www.nhtsa.gov/technology-innovation/automated-vehicles>.

243. Autonomous cars seen as smarter than human drivers. URL: <http://surl.li/mmgftc>.

244. Beran, K. (2013). The person at law from the point of view of pure legal science. *The Lawyer Quarterly*, 3(1): 29–42.

245. Beran, K. (2019). The person and the person hood from the perspective of the U.S. American legal doctrine. *The Lawyer Quarterly*, 9(1): 13–24. URL: <https://tlq.ilaw.cas.cz/index.php/tlq/article/view/314>.

246. California driver's license (DL) Department of Motor Vehicles Field Office California. URL: <https://www.dmv.ca.gov/portal/driverlicenses-identification-cards/driver-licenses-dl/>.

247. Chen, M., & Chen, H. (2019). Brief Analysis on the Legal Personality of Artificial Intelligence –Taking Intelligent Driving Vehicles as an Example. In 2019 International Conference on Contemporary Education and Society Development (ICCESD2019). *Advances in Social Science, Education and Humanities Research*, 332: 31–34. Atlantis Press.

248. Chesterman, S. (2020). Artificial intelligence and the limits of legal personality. *International & Comparative Law Quarterly*, 69 (4): 819–844. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0020589320000366>.

249. Claret, P. L., Castillo, J. d. D. L.d., Moleon, J. J. J., Cavanillas, A. B., Martn, M. G., & Vargas, R. G. (2003). Age and sex differences in the risk of causing vehicle collisions in Spain, 1990 to 1999. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 261–272.

250. Code de la route: Закон Великого Герцогства Люксембург від 28.10.2016 р. URL: <http://legilux.public.lu/eli/etat/leg/code/route/20191221>.

251. Council Directive 85/374/EEC of 25 July 1985 on the approximation of the laws, regulations and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products. Official Journal L 210, 07/08/1985. P. 0029–0033. URL: <http://surl.li/jttrrx>.

252. Craigie, J., Bach, M., Gurbai, S., Kanter, A., Kim, S. Y., Lewis, O., & Morgan, G. (2019). Legal capacity, mental capacity and supported decision-making: report from a panel event. *International journal of law and psychiatry*, 62: 160–168. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ijlp.2018.09.006>.

253. Dan-Cohen, M. (1991). Responsibility and the Boundaries of the Self. *The Harvard Law Review Association*, 105(5), 959–1003. DOI: <https://doi.org/10.2307/1341517>.

254. Department of Motor Vehicles Field Office California. (n.d.). Instruction permit. URL: <https://www.dmv.ca.gov/portal/driver-licensesidentification-cards/instruction-permits/>.

255. Dewey, J. (1925). The historic back ground of corporate legal personality. *The Yale Law Journal*, 35: 655.

256. Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences (Recast). Official Journal of the European Union. 30.12.2006. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0126&from=EN>.

257. Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA). GOV. UK. URL: <https://www.gov.uk/government/organisations/driver-and-vehiclelicensing-agency/about>.

258. Ducey Gov Arizona Uber Letter URL: <https://www.documentcloud.org/documents/4424723-Ducey-Gov-Arizona-Uber-Letter.html>.

259. Elon Musk: Unregulated AL maybe the «biggest risk we face as a civilization». Jul. 17, 2017, 7:21 PM / Business Insider. Cit. 12.12.2020. URL: <http://surl.li/zzdnml>.

260. Emch, C. B. (2020). Why the Birth of Autonomous Driving Is the Death of Our «Right» to Drive. *Pace L. Rev.*, 40, 288–331. URL: <https://digitalcommons.pace.edu/plr/vol40/iss2/6>.

261. European Commission proposes updated requirements for driving licences and better cross-border enforcement of road traffic rules. (March 1, 2023). *Anofficial website of the European Union*. URL: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-proposes-updated-requirements-driving-licences-and-better-cross-border-2023-03-01_en.

262. European Parliament resolution of 16 February 2017 with recommendations to the Commission on Civil Law Rules on Robotics (2015/2103(INL)) / European Parliament Official web-site. Cit. 15.12.2020. URL: <http://surl.li/dvxpni>.

263. Executive Order 2018–04 Advancing Autonomous Vehicle Testing and Operating; Prioritizing Public Safety URL: https://azgovernor.gov/sites/default/files/related-docs/eo2018-04_1.pdf

264. Gerald, J.S. Wilde. (2013). The reduction of novice drivers' accidents requires improved perception and reduced acceptance of risk. *Questions Vives*, 9 n 19, 17–35.

265. Getting a driving license in the EU Hungary. Your Europe. URL: https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/drivinglicence/getdrivinglicence/hungary/index_en.htm#shortcut-3.

266. Getting a driving license in the EU. Your Europe. URL: https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/driving-licence/get-driving-licence/index_en.htm#anchor3.

267. Gregersen, N.P., Nyberg, A., & Berg, H.– Y. (2003). Accident involvement among learner drivers-an analysis of the consequences of supervised practice. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 725–730. DOI: [http://doi.org/10.1016/S0001-4575\(02\)00051-9](http://doi.org/10.1016/S0001-4575(02)00051-9).

268. How to Get a Driver's License in Japan. Work in Japan. today. URL: <https://workinjapan.today/life/how-to-get-a-drivers-license-in-japan>.

269. How to get a driver's license in Japan. The Japan Times. URL: <https://www.japantimes.co.jp/life/2020/10/04/lifestyle/how-to-get-driverslicense-japan/>.

270. Instruction permit. Department of Motor Vehicles Field Office California. URL: <https://www.dmv.ca.gov/portal/driver-licensesidentification-cards/instruction-permits>.

271. Kelsen, H. (1967). Pure theory of law. California (U.S.A.): University of California Press.

272. Kelsen, H. (2007). General Theory of Law and State. New Brunswick (U.S.A.): Transaction Publishers.

273. Koyama Driving School. URL: https://www.koyama.co.jp/english/english_01_01.html (дата звернення: 05.01.2025).

274. Learn to drive a car: step by step. GOV.UK. URL: <https://www.gov.uk/learn-to-drive-a-car>.

275. Learn to drive a car: step by step. Legal obligations of drivers and riders. GOV.UK. URL: <https://www.gov.uk/legal-obligations-driversriders>.

276. Lenk, H. (2006). What is responsibility? *Philosophy Now*, 56, 29–32.

277. Liiklusalased riskivältimise koolitused ja nõustamised üle Eesti. Koostööpartnerid enam kui 10 riigis URL: <https://jkoolitus.eu/site/index>.

278. Marek, J., & Sten, T. (1977). Traffic environment and the driver: Driver behavior and training in international perspective. Springfield, Ill.: Charles C. Thomas.

279. Mayhew, D. R., Simpson, H. M., & Pak, A. (2003). Changes in collision rates among novice drivers during the first months of driving. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 683–691. DOI: [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(02\)00047-7](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(02)00047-7).

280. Passenger bus teacher Google robot car a lesson. URL: <https://www.latimes.com/local/lanow/la-me-ln-google-self-driving-car-bus-collision20160229-story.html>.

281. Perc, M., Ozer, M. & Hojnik, J. (2019). Social and juristic challenges of artificial intelligence. *Palgrave Commun* 5, 61. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41599-019-0278-x>.

282. Pradhan, A. K., Pollatsek, A., Knodler, M., & Fisher, D. L. (2009). Can younger drivers be trained to scan for information that will reduce their risk in roadway traffic scenarios that are hard to identify as hazardous? *Ergonomics*, 52, 657–673. DOI: <https://doi.org/10.1080/00140130802550232>.

283. Preliminary Report Released for Crash Involving Pedestrian, Uber Technologies, Inc., Test Vehicle (PDF). URL: <http://surl.li/vqrrhz>.

284. Queensland Traffic Offenders Program (QTOP) is the only Online Traffic Offenders Program with facial recognition for evidence in Court URL: <https://qtop.com.au/>.

285. Recommendation of the Council on Artificial Intelligence. URL: <https://legalinstruments.oecd.org/en/instruments/OECD-LEGAL-0449>.

286. Road Safety Act 1986 (Vic). (1986). Start date: 01/03/2022. URL: <https://jade.io/article/282544>.

287. Saripan, H. & Putera, N.S.F.M.S. (2016). A review of the legal personality model. *World Applied Sciences Journal*, 34(6): 824–831. DOI: <https://doi.org/10.5829/idosi.wasj.2016.34.6.15672>.

288. Schirmer, J-E. (2020). Artificial Intelligence and Legal Personality: Introducing «Teilrechtsfähigkeit»: A Partial Legal Status Made in Germany. In: Wischmeyer, T., Rademacher, T. (eds) *Regulating Artificial Intelligence*. Springer, Cham. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-32361-5_6.

289. Segway law means Taupo police back to plodding the beat. (2011, 20 Jan.). URL: <http://surl.li/azedlp>.

290. Select Committee on Highway Safety (1977). Final Report. Toronto: Government of Ontario, Canada, September, Exhibit III-2.

291. Senate Bill No. 1298 URL: http://www.leginfo.ca.gov/pub/1112/bill/sen/sb_12511300/sb_1298_bill_20120925_chaptered.pdf.

292. Senate Bill No. 140—Senators Breeden, Schneider, Manendo, Parks, Denis; Copening, Horsford and Wiener URL: https://www.leg.state.nv.us/Session/76th2011/Bills/SB/SB140_EN.pdf.

293. Shonesy K. (April 11, 2016). Personality may dictate how distracted you are while driving. The University of Alabama at Birmingham. News. URL: <https://www.uab.edu/news/research/>

item/7213-personality-may-dictate-how-distracted-you-are-while-driving.

294. Shope, J. T., & Bingham, C. R. (2008). Teen Driving: Motor-Vehicle Crashes and Factors That Contribute. *American Journal of Preventive Medicine*, 35, No 3, SUP, Note(s): 261–271.

295. Smith, B. (1928). Legal Personality. *The Yale Law Journal*, 37(3), 283–299. DOI: <https://doi.org/10.2307/789740>.

296. Toolchain for simulation-based development and testing of Automated Driving. SAE World Congress 2018. SAE Technical Paper Series. URL: <https://dmv.ny.gov/dmv/apply-autonomous-vehicle-technology-demonstration-testing-permit>.

297. Two Years On, A Father Is Still Fighting Tesla Over Autopilot And His Son's Fatal Crash URL: <https://jalopnik.com/two-years-on-a-father-is-stillfighting-tesla-over-aut-1823189786>.

298. Veselov N. Yu. (2019). Biological, psychological and social factors of the legal concept of «child». *Studia Humanitatis*, 2. URL: <http://surl.li/swusq>.

299. Vincent, N. (2013). Enhancing responsibility. *Neuroscience and legal responsibility*, 13, 305–333.

300. Wischmeyer, T., Rademacher, T. (2020). Preface: Good Artificial Intelligence. In: Wischmeyer, T., Rademacher, T. (eds) *Regulating Artificial Intelligence*. Springer, Cham. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-030-32361-5>.

301. Ziyang, C., & Shiguo, L. (2021). China's self-driving car legislation study. *Computer Law & Security Review*, 41, 105555. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.clsr.2021.105555>.

Наукове видання

**МАСЛЯНКО СЕРГІЙ ВІКТОРОВИЧ
ВЕСЕЛОВ МИКОЛА ЮРІЙОВИЧ**

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ СТАТУС ОСІБ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

Монографія

Відповідальний за випуск
Комп'ютерна верстка

О. В. Діордійчук
Д. М. Алексєєв

Підписано до друку 03.03.2025 р. Формат 60 x 84¹/₁₆.
Папір офсетний. Гарнітура «Times New Roman».
Друк офсетний. Умовн.-друк. арк. 13,6.
Тираж 300 прим.

Видавництво «Алерта»

04210, м. Київ, а/с 112.

Тел.: (044) 223-15-25, (099) 607-97-62.

Е-mail: alerta.pravovaednist@gmail.com, веб-сайт: alerta.kiev.ua
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 788 від 29.01.2002 р.