

DOI: 10.33270/05267202.7
УДК 342.952.351.81:656.11

БАКУТІН Євген*

кандидат юридичних наук, старший викладач кафедри тактичної підготовки навчально-наукового інституту поліцейської діяльності Національної академії внутрішніх справ
03035, пл. Солом'янська, 1, м. Київ, Україна
ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-4480-7584>

Правовий статус учасників дорожнього руху: сучасні засади

Анотація. У статті акцентовано на проблемах безпеки дорожнього руху, що є одним з ключових показників розвитку суспільства. Така необхідність зумовлена тим, що протягом останніх десятиліть спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів і підвищення інтенсивності руху, що призводить до збільшення кількості транспортних подій та їх негативних наслідків. Встановлено, що значна кількість транспортних засобів є частиною економіки країн, але водночас вони становлять небезпеку для життя громадян. Визначено, що потребують невідкладного розв'язання питання зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, ступеня тяжкості їх наслідків для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму. Якщо розглядати учасників дорожнього руху, то предметом є автомобіль, а люди – учасники руху, між якими виникають певні відносини. Причому статус забезпечує об'єктивну потребу особистості в самореалізації, надає їй соціальні, правові, матеріальні й інші можливості, визначає варіанти поведінки в різних сферах життя. Зауважено, що лише в стадії реалізації статусу громадян виявляється його конкретний зміст, зв'язок з правовою дійсністю. Отже, призначення правового статусу слід розглядати через призму виконання учасниками дорожнього руху певних соціальних функцій у сфері виробництва, управління, побуту, дозвілля тощо. Дорожній рух як об'єкт правового регулювання формує одну з найважливіших сфер, у якій відображено інтереси держави й особистості. У цій сфері суб'єктами є всі громадяни, які реалізують суспільні інтереси або особисті потреби. Як засвідчив аналіз, передумовою економічного й соціального розвитку суспільства, запорукою безпеки життя та здоров'я громадян є дотримання учасниками дорожнього руху Правил дорожнього руху, які передбачені чинним законодавством України. На основі виявлених проблем узагальнено, що статус обумовлює певні обов'язки учасників дорожнього руху, невиконання яких є основою притягнення їх до юридичної відповідальності.

Ключові слова: правовий статус; дорожній рух; дорожньо-транспортна пригода; безпека дорожнього руху; учасники дорожнього руху.

Історія статті:

Отримано: 03.03.2026
Прийнято: 04.05.2026
Опубліковано: 29.05.2026

Рекомендоване посилання:

Бакутін Є. Правовий статус учасників дорожнього руху: сучасні засади. *Наука і правоохорона*. 2026. Вип. 2 (72). С. 66–75. DOI: 10.33270/05267202.7

*Відповідальний автор



© Бакутін Є., 2026. This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

Вступ

За оцінкою Світового банку, щорічні втрати в результаті дорожньо-транспортних пригод в Україні становлять близько 4-5 млрд доларів США. Загалом в Україні лише за 2023 рік сталося 23,6 тис. дорожньо-транспортних пригод, у яких загинуло 3 тис. осіб та отримало травми 29,5 тис. осіб. З розрахунку на 100 тис. населення такі показники становлять: 76 дорожньо-транспортних пригод, 10 осіб загинуло та 95 травмовано (за даними Стратегії демографічного розвитку України на період до 2040 року, схваленій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 вересня 2024 року № 922, згідно з якими орієнтовна кількість населення України (на територіях, на яких органи державної влади здійснюють свої повноваження в повному обсязі) станом на липень 2024 року становить близько 31,1 млн осіб (за оцінкою Інституту демографії та проблем якості життя Національної академії наук)¹).

Зауважимо, що 2024 року на дорогах Європейського Союзу загинуло 19 940 людей, більшість жертв становили пішоходи, велосипедисти². З огляду на це, міжнародна спільнота зосереджує увагу на розробленні та здійсненні практичних заходів із забезпечення безпеки руху автомобільного транспорту на внутрішніх шляхах, спрямованих на запобігання заподіяння шкоди життю та здоров'ю людини. Лідери багатьох країн світу об'єднують свої зусилля для зменшення кількості постраждалих і травмованих унаслідок аварійних подій та інцидентів на дорогах. Україна також ставить завдання щодо максимального скорочення смертності та травматизму учасників дорожнього руху³.

Формування європейського простору безпеки дорожнього руху є одним із завдань ЄС з 2010 року. Хоча кожна держава-член має право ухвалювати власні рішення щодо певних аспектів дорожнього руху й положень щодо безпеки, ЄС також здійснює роботу в цій галузі та спрямовує заходи на підтримання в належному стані транспортних засобів, безпечне перевезення тварин і небезпечних вантажів, а також забезпечення безпеки дорожнього руху загалом.

¹ Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках: постанова Кабінету Міністрів України від 27 груд. 2024 р. № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text>

² Road Safety Statistics for 2024: Progress continues amid persistent challenges. URL: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/road-safety-statistics-2024-progress-continues-amid-persistent-challenges-2025-10-17_en

³ Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовт. 2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>

Зусилля ЄС у цьому напрямі сприяли скороченню кількості смертельних випадків на дорогах із 51 400 випадків 2001 року до 19 800 випадків 2021 року. Однак надалі динаміка скорочення кількості смертельних випадків уповільнилася. Зокрема, 2021 року кількість учасників дорожнього руху, які загинули внаслідок дорожньо-транспортних пригод в ЄС, навпаки підвищилася на 6 % порівняно з 2020 роком. Ситуація вимагала пошуку нових ефективних рішень у сфері безпеки дорожнього руху у Валлеттській декларації 2017 року⁴.

Рада ЄС закликала Європейську комісію розробити політичні ініціативи з 2020 року по 2030 рік з метою скорочення кількості смертей та покращення захисту учасників дорожнього руху, зокрема найбільш вразливих серед них (велосипедистів і пішоходів), які становлять найбільшу частку смертей на дорогах. У Стратегії сталої та розумної мобільності 2020 року⁵ Комісія підтвердила мету досягти нульової смертності до 2050 року (ціль «Бачення нуль»).

Метою публікації є дослідження теоретичних положень та узагальненої практики правозастосування для визначення значення й особливостей статусу учасників дорожнього руху в процесі реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху та формулювання на цій основі призначення правового статусу учасників дорожнього руху, спрямованого на покращення правозастосування в цій сфері, формування нових законодавчих підходів, які надавали б можливість ефективно діяти в правовому полі з метою запобігання та протидії правопорушенням, які вчиняють учасники дорожнього руху.

Матеріали та методи

Аналіз наукових публікацій з проблематики безпеки дорожнього руху засвідчує, що цю тему вивчало багато дослідників (Abliazov, & Solonko, 2023; Batyrhareieva, 2022; Batyrhareieva, 2023; Holina, & Shramko, 2023; Holovkin, 2023; Danylchenko, 2022; Ivanenko, 2021; Kolodiazhnyi, 2024; Shramko, 2024). Сучасні наукові напрацювання в цій сфері широко розкривають зазначену проблематику, однак не окреслюють питань, пов'язаних зі статусом учасників дорожнього руху у сфері безпеки дорожнього руху. Це засвідчує актуальність пошуку оновленого підходу до

⁴ Delegations will find in the annex the Council conclusions on «Road safety endorsing the Valletta Declaration» (Valletta, 28–29 March 2017), adopted by the Council at its 3545th meeting held on 8 June 2017. URL: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/en/pdf>

⁵ Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

статусу учасників та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху в Україні. Методологія дослідження охоплює конкретний перелік методів, використання яких надало можливість у межах пізнавального процесу виконати поставлені завдання. Серед таких методів – методи герменевтики, порівняння, структурний, аксіологічний. Використано й низку методологічних підходів – позитивістський, діяльний та соціологічний.

Результати й обговорення

Найважливіші суб'єктивні права й свободи людини закріплено в Конституції України. Їх визначають основними або конституційними правами та свободами. У Конституції України вони містяться в розділі «Права, свободи та обов'язки людини і громадянина»¹. Правовий статус особистості розглядають як закріплене відповідними актами положення особистості в конкретній сфері суспільних відносин. Зауважимо, що статус не лише визнає громадян суб'єктами визначених прав та обов'язків, а й має правове призначення. Крім цього, статус зміцнює, затверджує та визначає здатність життєдіяльності особистості.

Схарактеризувати правовий статус особи означає окреслити місце, роль, положення та значення конкретної особи в суспільстві та державі, її можливості, цінність, вплив, принципи взаємовідносин з державою, з іншими людьми, що своєю чергою визначає характер суспільства, його соціального ладу. Ядром правового статусу є права й обов'язки, що реалізуються завдяки зв'язкам між їх носіями – правовідносинам. З огляду на це, очевидно, що норми права та правовідносини загального (статусного) характеру, що виникають на їх основі, визначають правовий статус суб'єктів права.

Правовий статус особистості в юридичній науці розглядають як закріплений відповідними актами стан особистості в конкретній сфері суспільних відносин. Слід зауважити, що статус не лише визнає громадян суб'єктами визначених прав та обов'язків, а й має правове призначення. Крім цього, статус закріплює, затверджує визначений спосіб життєдіяльності індивідів.

Складні зв'язки між державою та індивідами, а також між індивідами в державно організованому суспільстві зафіксовані державою в юридичній формі – у формі прав, свобод та обов'язків. У своїй єдності вони становлять правовий статус індивіда, який відображає особливості соціальної структури суспільства, рівень демократії та стан законності. Правовий статус людини (від лат. «status» – положення, стан) – це юридично

закріплене становище людини в суспільстві, відповідно до якого фізична особа як суб'єкт права вступає в правовідносини, координує свою діяльність і поведінку в суспільстві. Структура правового статусу людини охоплює суб'єктивні юридичні права й обов'язки, гарантії здійснення таких прав і обов'язків. Правова визначеність статусу учасників дорожнього руху є необхідною передумовою врегулювання суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що матиме позитивний вплив на зменшення дорожньо-транспортного травматизму серед усіх учасників дорожнього руху та досягнення рівня транспортної безпеки провідних європейських країн (Chervinchuk, 2024).

Зазначимо, що М. Колодяжний вказує на важливість інновацій у сфері безпеки дорожнього руху. Значення інновації вчений конкретизує з огляду на окремі елементи соціальної системи «учасники дорожнього руху – транспортні засоби – дороги – правове середовище». Інновації, які стосуються учасників дорожнього руху, на думку автора, можуть виражатися в: удосконаленні підготовки водіїв, спрямованої на підвищення безпеки дорожнього руху; розвиткові якісно нових умінь і більш стійких навичок для різних учасників дорожнього руху, необхідних для їх практичного застосування в перебігу керування транспортом або користування ним; посиленні через різні оновлені навчальні програми впевненості учасників дорожнього руху під час здійснення стандартних дій у нестандартних ситуаціях тощо (Kolodiazhnyi, 2024).

Якісне врегулювання питань, пов'язаних з дорожнім рухом і його безпекою, обумовлює віднаходження балансу між динамічною множиною реальних безпекових ризиків, новітніми технічними й технологічними інноваціями та перевагами розширення простору офіційно дозволених можливостей (для учасників дорожнього руху та для інших осіб, зміст та успішність діяльності яких залежать від правового регулювання дорожнього руху) (Stryzhak, 2023).

Узагальнюючи підходи науковців, слід погодитися з думкою О. Іваненко та І. Пономаренка, які зазначають, що поняття безпеки дорожнього руху є комплексним і містить як суб'єктивні, так і об'єктивні елементи. Перші охоплюють діяльність уповноважених суб'єктів (органів державної влади та їх окремих підрозділів) із забезпечення безпеки дорожнього руху. Окрім того, до складу цієї системи також належать усі учасники дорожнього руху – водії будь-яких видів транспортних засобів, їхні пасажери й пішоходи. До об'єктивних елементів дорожньо-транспортної системи належать вулично-дорожня мережа й навколишнє природне середовище (Ivanenko, 2021).

З огляду на це, можна стверджувати, що правовий статус учасників дорожнього руху – це певна сукупність їхніх прав та обов'язків,

¹ Конституція України : Закон України від 28 черв. 1996 р. № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>

закріплених чинним законодавством України (Lorpatin, 2017).

Якщо розглядати учасників дорожнього руху, то предметом є автомобіль, а люди – учасниками руху, між якими виникають певні відносини. Статус у такий спосіб забезпечує об'єктивну потребу особистості в самореалізації, надає їй соціальні, правові, матеріальні й інші можливості, обумовлює варіанти поведінки в різних сферах життя. Лише в стадії реалізації статусу громадян виявляється його конкретний зміст, зв'язок із правовою дійсністю.

Отже, статус учасників дорожнього руху як явище походить від статусу громадянина, закріпленого в Конституції України та конкретизованого в нормах галузевого законодавства. Учасники дорожнього руху відрізняються за індивідуальними, професійними, соціальними й іншими якостями, способами переміщення, ієрархією (підпорядкуванням суб'єктів тощо). Завдяки змісту та призначенню статусу визначають не лише юридичні та соціальні критерії, а й класифікацію учасників дорожнього руху за виконання ними соціальної ролі в цій сфері суспільних відносин. Обсяг цього поняття є дуже широким, що обумовлює виокремлення спільних однорідних ознак та їх узагальнення в межах єдиного поняття – водій, пішохід, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному.

У Законі України «Про дорожній рух» зазначено, що учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів¹.

Формально-логічний підхід дає змогу виокремити такі підстави для класифікації: спосіб пересування, соціальний статус, професійні ознаки й характер цільової діяльності. Головним з них є спосіб пересування. Він визначає як основні класи суб'єктів, водіїв, пішоходів і пасажирів, так і окреслює в межах кожного класу особисті індивідуальні ознаки. Зокрема, серед водіїв можна виокремити такі підкласи: водій механічного транспортного засобу, водій немеханічного транспортного засобу, водій нетранспортного засобу (погонич тварин). Проте така класифікація не є остаточною. Поняття «водій механічного транспортного засобу» може бути уточнено шляхом зазначення конкретного виду транспорту, наприклад, водій автобуса.

Термін «водій» («погонич») вказує на особу, яка керує транспортним засобом, автомобілем тощо (зокрема й велосипедом) або яка супроводжує худобу, коней або інших в'ючних тварин під час їх перегону, або керує гужовим транспортом

(возами). Вони є повноправними учасниками дорожнього руху, зобов'язані знати й виконувати правила безпеки дорожнього руху.

Відповідно до п. 1.10 постанови Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» від 10 жовтня 2001 року № 1306, 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 колісному².

Статус учасників дорожнього руху диференціюється також і за професійними ознаками, за якими можна виокремити дві великі групи водіїв: професіоналів (досвідчених) і любителів (початківців). Соціальне становище розглядають як новий елемент в адміністративно-правовому статусі. По-перше, особливу адміністративну юрисдикцію мають військовослужбовці й інші особи, на яких поширено дію дисциплінарних статутів. По-друге, соціальне становище зумовлює появу нових суб'єктів – посадових осіб, до яких належать державні службовці, виконавці від відповідного органу й у межах своєї компетенції державних функцій у сфері дорожнього руху, співробітники патрульної поліції, службовці, які мають повноваження розподільного характеру (працівники дорожньо-експлуатаційної служби, чергові на залізничних переїздах та ін.).

Як приклад, у ст. 15 КУпАП визначено відповідальність військовослужбовців та інших осіб, на яких поширено дію дисциплінарних статутів, за вчинення адміністративних правопорушень. Зокрема, військовослужбовці, військовозобов'язані та резервісти під час проходження зборів, а також особи начальницького складу Національного антикорупційного бюро України, Бюро економічної безпеки України, рядового й начальницького складу Державної кримінально-виконавчої служби України, служби цивільного захисту, Державного бюро розслідувань, поліцейські несуть відповідальність за адміністративні правопорушення за дисциплінарними статутами. За порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, зазначені особи несуть адміністративну відповідальність на загальних підставах. До зазначених осіб не може бути застосовано громадські роботи, виправні роботи, адміністративний арешт.

У разі порушення правил дорожнього руху водіями транспортних засобів Збройних Сил України або інших, утворених відповідно до законів України, військових формувань та Державної спеціальної служби транспорту – військовослужбовцями строкової служби, а також вчиненні ними військових адміністративних правопорушень, передбачених главою 13-Б

¹ Про дорожній рух : Закон України від 30 черв. 1993 р. № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>

² Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовт. 2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>

КУпАП, штраф як адміністративне стягнення до них не застосовують. У випадках, зазначених у цій главі, органи (посадові особи), яким надано право накладати адміністративні стягнення, передають матеріали про правопорушення відповідним органам для вирішення питання про притягнення винних до дисциплінарної відповідальності¹.

Не менш важливе юридичне значення для визначення призначення правового статусу учасників дорожнього руху, зокрема для водіїв, а також посадових осіб, має і характер цільової діяльності. Відповідно до п. 3.1, водії оперативних транспортних засобів, виконуючи невідкладне службове завдання, можуть відступати від вимог розділів 8 (крім сигналів регулювальника), 10–18, 26, 27 та пункту 28.1 Правил дорожнього руху за умови ввімкнення пробліскового маячка синього або червоного кольору та спеціального звукового сигналу й забезпечення безпеки дорожнього руху. Якщо немає необхідності в додатковому оповіщенні учасників дорожнього руху, спеціальний звуковий сигнал може бути вимкнено.

Таким правом користуються водії транспортних засобів дорожньо-експлуатаційної служби, а саме п. 3.6 – увімкнення пробліскового маячка оранжевого кольору на механічних транспортних засобах дорожньо-експлуатаційної служби під час виконання робіт на дорозі не дає їм переваги в русі, а служить для фокусування уваги й попередження про небезпеку. Водночас водії транспортних засобів дорожньо-експлуатаційної служби мають змогу не дотримуватися вимог дорожніх знаків (крім знаків пріоритету та знаків 3.21–3.23), дорожньої розмітки, а також п. 11.2, 11.5–11.10, 11.12, 11.13, пп. б, в, г п. 26.2 цих Правил за умови забезпечення безпеки дорожнього руху. Водії інших транспортних засобів не повинні перешкоджати їхній роботі².

Зауважимо, що характер цільової діяльності може змінювати адміністративно-правовий статус. Зокрема, водії вантажних автомашин, що транспортують, перевозять вантажі, виконують інші виробничі або службові обов'язки (працюють у бригаді швидкої допомоги, зі спеціально обладнаними машинами, які використовують під час гасіння пожежі, автомобілями рятувальних служб, оперативно-технічних служб тощо), мають різний адміністративно-правовий статус.

Отже, можемо дійти висновку, що призначення правового статусу слід розглядати й через призму виконання учасниками дорожнього руху певних соціальних функцій у сфері виробництва, управління, побуту, дозвілля тощо.

Дорожній рух як об'єкт правового регулювання є однією з найважливіших сфер, у якій відображаються інтереси держави й особистості. Ця сфера охоплює як суб'єктів усіх громадян, які реалізують суспільні інтереси або особисті потреби. Автомобіль забезпечує переміщення людей і товарів, доступ до робочих місць і послуг, а також розвиток торгівлі й економічне зростання.

Іще однією ознакою, за якою можна окреслити призначення конкретного виду статусу учасників дорожнього руху, є їх класифікація. Розглянемо основні класи учасників дорожнього руху, а саме: водій, пішохід, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному.

Водій як учасник дорожнього руху, відповідно до постанови Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху», – це особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий реєстраційний талон на право керування транспортним засобом) відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керувати транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі.

Водій, відповідно до Конвенції про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу, – це фізична особа, яка керує автотранспортним засобом або на яку від імені й за дорученням перевізника покладені функції керування автомобілем та обслуговування вантажотримувачів, вантажовідправників або пасажирів³.

Визначення до тієї чи іншої групи транспорту обумовлюється передусім видом транспортного засобу, який залежить від категорії загального – «водій», особливого – «водій легкової автівки» та єдиного – «водій таксі».

Така класифікація необхідна для з'ясування ролі виду транспортного засобу в правовому статусі водія. Проте й ця категорія не є остаточною. Зокрема, водій легкової автівки категорії В може бути й початківцем, військовослужбовцем тощо. Категорія В – це автомобілі, дозволена максимальна маса яких не перевищує 3500 кг, а кількість сидячих місць, крім сидіння водія, – восьми; якщо до складу транспортних засобів входить тягач категорії В та причеп, його повна маса не має перевищувати 750 кг. Згідно з п. 2.13 Правил дорожнього руху, право на керування автомобілями, колісними тракторами, самохідними машинами, сільськогосподарською технікою, іншими механізмами, які експлуатуються на вулично-дорожній мережі, усіх типів (категорії В1, В, С1, С), за винятком автобусів, трамваїв і тролейбусів, може бути надано особам з 18-річного віку.

¹ Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон Української РСР від 7 груд. 1984 р. № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>

² Про Правила дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовт. 2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>

³ Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу: міжнар. док. від 9 жовт. 1997 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034/ed19990914/find?text=%C2%EE%E4%B3%E9#Text

Транспортні засоби категорії С1 – це призначені для перевезення вантажів автомобілі, дозволена максимальна маса яких становить від 3500 до 7500 кг, состав транспортних засобів з тягачем категорії С1 та причепом, повна маса якого не перевищує 750 кг. Водночас транспортні засоби категорії С – це призначені для перевезення вантажів автомобілі, дозволена максимальна маса яких перевищує 7500 кг, состав транспортних засобів з тягачем категорії С та причепом, повна маса якого не перевищує 750 кг, тобто може перевозити людей, вантажі, виконувати визначені службові обов'язки тощо.

Відповідно, індивідуальний статус учасників дорожнього руху може бути визначено лише шляхом повної та вичерпної їх класифікації. Загальну категорію транспортних засобів представляють механічні транспортні засоби, тому експлуатація транспортного засобу є діяльністю, що пов'язана з підвищеним ризиком невинного завдання шкоди іншим учасникам дорожнього руху, а також пішоходам. Водій автомобіля, розпочинаючи експлуатацію такого джерела підвищеної небезпеки, бере на себе відповідальність за всі ризики, пов'язані зі здійсненням такої діяльності, а отже, зобов'язаний відшкодувати шкоду, завдану його власними діями, навіть за відсутності вини в настанні негативних наслідків, якщо вони не викликані дією непереборної сили або настали в силу умислу потерпілого.

Транспортний засіб кваліфікується як джерело підвищеної небезпеки не через його можливість рухатися, а через його конструктивні особливості, що зумовлює наявність у власника або особи, яка володіє відповідним транспортним засобом на іншому правовому титулі, обов'язків, що опосередковують необхідність недопущення завдання шкоди іншим особам (зокрема, необхідність дотримання низки технічних вимог, порушення яких може мати наслідком ймовірне неконтрольоване завдання шкоди).

У Цивільному кодексі України, зокрема у п. 1 ст. 1187, зазначено: джерелом підвищеної небезпеки є діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, механізмів та обладнання, що створює підвищену небезпеку для особи, яка цю діяльність здійснює, та інших осіб. Шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки, відшкодовується особою, яка на відповідній правовій підставі (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо) володіє транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом, використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку¹.

Така категорія засобів є джерелом підвищеної небезпеки, адже, з огляду на стрімкі зміни

в науці й техніці, з'являються нові об'єкти, поводження з якими може створювати підвищену ймовірність заподіяння шкоди (Spivak, 2021).

Серед водіїв найважливіше значення має група досвідчених або професіоналів (людина, яка професійно керує автомобілем). Такі водії безпосередньо здійснюють вплив на економіку, адже беруть участь у суспільному виробництві, оскільки, доставляючи сировину, вантажі та готовий продукт, вони залучені до виробничого процесу. Наявність юридичного зв'язку водіїв з державними, приватними підприємствами визначає характер їхньої цільової діяльності.

Понад половину всіх смертельних випадків у ДТП становлять пішоходи (Azika, & Solmazera, 2021). Пішоходи в дорожньому русі реалізують різні суспільні чи особисті інтереси, але їхній статус від цього не змінюється. Винятком є колона (організована група людей), де учасники не мають індивідуального статусу й підпорядковуються загальним правилам. Ця множина не є сукупністю окремих індивідуальних осіб. Між ними є відносини, зв'язки, зовнішня залежність тощо. Отже, пішохід у колоні (організованій групі людей) не може бути суб'єктом адміністративної відповідальності. Але якщо він, керуючись власною логікою поведінки, виходить з цієї цілісної системи, порушує закони організації та переходить на рівень індивідуального буття, протиставляючи себе іншим, його вчинки набувають самостійного юридичного значення.

Пішохід як учасник дорожнього руху, відповідно до постанови Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху», є особою, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами й не виконує на дорозі будь-яку роботу. Пішоходами визначаються також особи, які рухаються в кріслах колісних без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу коляску чи крісло колісне.

Пішоходу, згідно з п. 4.14 (а) та 4.14 (б) Правил дорожнього руху, заборонено виходити на проїзну частину, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників руху, а також раптово виходити, вибігати на проїзну частину, зокрема й на пішохідний перехід.

Пасажири є найбільш статичною категорією серед інших учасників руху. Ступінь їхньої свободи визначається межами простору транспортного засобу, а відповідальність покладається за порушення ними правил користування транспортом. Зокрема, особам, які перебувають у кузові, згідно з п. 5.3, заборонено, окрім іншого, під час руху стояти в кузові вантажного автомобіля, сидіти на бортах або в не обладнаному для сидіння місці.

Пасажири як учасники дорожнього руху мають певні особливості. Зокрема, їх може бути притягнуто до адміністративної відповідальності та порушення:

– ст. 133 КУпАП «Порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на транспорті»: провезення в автобусах, маршрутних

¹ Цивільний Кодекс України: Закон України від 16 січ. 2003 р. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>

такі, тролейбусах або трамваях, а також здача в багаж чи в камеру схову на автомобільному транспорті небезпечних речовин або предметів тягнуть за собою попередження або накладення штрафу від десяти до п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Перелік небезпечних речовин або предметів визначається правилами перевезення, діючими на відповідних видах транспорту¹;

– ст. 134 КУпАП «Провезення ручної кладі понад установлені норми і неоплаченого багажу»: неоплачене провезення багажу в електро-транспорті й автобусах міського, приміського, міжміського сполучення, а також у маршрутних таксі тягне за собою накладення штрафу від 0,1 до 0,5 неоподаткованого мінімуму доходів громадян²;

– ст. 135 КУпАП «Безквитковий проїзд»: безквитковий проїзд пасажирів, зокрема проїзд без реєстрації або компостування проїзного документа, а так само провезення без квитка дитини віком від семи до шістнадцяти років: у міському транспорті тягне за собою накладення штрафу в двадцятикратному розмірі від вартості проїзду, в автобусі приміського або внутрі-районного сполучення, в автобусі міжміського й міжнародного сполучення та в міжміському електротранспорті – тягне за собою накладення штрафу в десятикратному розмірі від вартості проїзду³.

Зазначимо, що ст. 19 Закону України «Про дорожній рух» регулює основні права й обов'язки велосипедистів і погоничів тварин. Зокрема, особи, які керують велосипедами без двигунів, мають право: їздити по спеціальних велосипедних доріжках, а в разі їх відсутності – по краю проїзної частини дороги, вулиці чи узбіччю. Вони зобов'язані: використовувати технічно справні та належним чином обладнані велосипеди; не перевозити вантажів, що заважають керуванню; не перевозити пасажирів, за винятком дітей віком до семи років на спеціально обладнаному сидінні. Водночас погоничі тварин зобов'язані: не залишати тварин на проїзній частині без догляду, не переганяти тварин через залізничні колії та дороги, вулиці поза спеціально відведеними місцями, а також через проїзну частину в темний час доби й в умовах недостатньої видимості. Візки (сани) повинні бути обладнані світловідбивними пристроями, а в темний час доби – і ліхтарями⁴.

Зауважимо, що після того, як набула чинності постанова Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету

Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 17 грудня 2008 р. № 1102» від 11 липня 2018 року № 553, у Правилах дорожнього руху термін «інвалідна коляска» замінено терміном «крісло колісне». Крісло колісне визначено як спеціально сконструйований колісний засіб, призначений для руху на дорозі осіб з інвалідністю або осіб, що належать до інших маломобільних груп населення. Крісло колісне має щонайменше два колеса й оснащується двигуном або приводиться в рух мускульною силою людини. Також розширено перелік документів, які водій механічного транспортного засобу в разі установки на транспортному засобі розпізнавального знака «Водій з інвалідністю» повинен мати із собою. Зокрема, водій повинен мати документ, що підтверджує інвалідність водія або пасажирів (крім водіїв з явними ознаками інвалідності або водіїв, які перевозять пасажирів з явними ознаками інвалідності). Постановою передбачено, що пасажирів з інвалідністю, фізіологічні особливості яких заважають користуватися ремнями безпеки під час пересування на транспортному засобі, обладнаному ремнями безпеки, можуть бути не пристебнутими⁵.

Згідно з п. 1.10 Правил дорожнього руху, термін «особа, яка рухається у кріслі колісному» визначається як особа з інвалідністю або особа, яка належить до інших маломобільних груп населення і самостійно рухається на дорозі в кріслі колісному. З огляду на це, можемо зробити висновок, що в кріслі колісному можуть рухатися не лише особи з інвалідністю, а також й інші представники маломобільних груп: пенсіонери, вагітні жінки та хворі, які внаслідок погіршення стану здоров'я не в змозі рухатися самостійно без крісла. Причому такі особи рухаються самостійно, тобто без сторонньої допомоги.

Особи, які рухаються в кріслах колісних, мають право: рухатися по тротуарах, пішохідних або велосипедних доріжках зі швидкістю пішохода; рухатися по краю проїзної частини дороги, вулиці чи по узбіччю. Особи, які рухаються в кріслах колісних зі швидкістю пішохода по тротуарах, пішохідних або велосипедних доріжках, мають право на переважне перетинання проїзної частини дороги по позначених пішохідних переходах. Під час руху вони повинні виконувати Правила дорожнього руху щодо обов'язків пішоходів.

Особи, які рухаються в кріслах колісних по краю проїзної частини дороги, вулиці чи по узбіччю, повинні пересуватися в напрямку руху транспортних засобів по правій крайній смузі, поворот ліворуч і розворот дозволяються на дорогах з однією смугою для руху в кожному

¹ Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 груд. 1984 р. № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>

² Там само.

³ Там само.

⁴ Про дорожній рух : Закон України від 30 черв. 1993 р. № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>

⁵ Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 17 грудня 2008 р. № 1102 : постанова Кабінету Міністрів України від 11 лип. 2018 р. № 553. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/553-2018-%D0%BF#Text>

напрямку і без трамвайної колії посередині. Під час руху вони повинні виконувати Правила дорожнього руху щодо обов'язків велосипедистів. Зобов'язані: використовувати технічно справні й належним чином обладнані крісла колісні; не перевозити вантажі, що заважають керуванню; не буксирувати причепа; не перевозити пасажирів. Крісла колісні повинні бути обладнані світло-відбивними пристроями, а під час руху в темний час доби по краю проїзної частини дороги, вулиці чи по узбіччю – зовнішніми світловими приладами.

Висновки

Дослідження підтвердило, що правовий статус учасників дорожнього руху залежить від місця, займаного ними в дорожньому русі, виконання певних соціальних функцій, конкретної сфери реалізації представлених громадянам суб'єктивних прав та обов'язків тощо. Отже, кінцевим етапом реалізації статусу є захист прав та законних інтересів громадян шляхом:

- визнання цих прав (наприклад, видача посвідчення водія в установленому законом порядку);

- відновлення положення, що існує до порушення права (скасування незаконно накладеного адміністративного стягнення), або припинення дій, що порушують право (заходи адміністративного припинення до порушників Правил дорожнього руху, що захищають інтереси інших осіб);

- стягнення з особи, яка порушила право, заподіяних збитків або шкоди (позов від заподіяння шкоди джерелом підвищеної небезпеки) та в інших випадках, передбачених законом України;

- вдосконалення законодавчої бази України, гармонізації норм адміністративного права з міжнародними стандартами, а також впровадження сучасних методів.

Узагальнюючи, зауважимо на важливому значенні правового статусу у сфері дорожнього руху. Він є підставою для юридичного визнання за учасниками руху їхніх прав, обов'язків та законних інтересів; надає їм можливість реалізувати певні професійні чи службові обов'язки, а також здійснювати дії для отримання реальних благ і задоволення різних потреб. Статус забезпечує правові, економічні, політичні й інші гарантії прав та інтересів громадян у сфері дорожнього руху. Водночас він покладає на учасників руху певні обов'язки, невиконання яких є основою притягнення їх до юридичної відповідальності.

Подяки

Немає.

Фінансування

Дослідження не фінансувалося.

Конфлікт інтересів

Немає.

References

- [1] Abliazov, D.E., &Solonko, M.F. (2023). Legislative regulation of the issue of road traffic safety issues. *Juridical scientific and electronic journal*, 10, 308-311. DOI: 10.32782/2524-0374/2023-10/73
- [2] Azika, D., &Solmazera, G. (2021). Road users' evaluations and perceptions of road infrastructure, trip characteristics, and daily trip experiences across countries. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 11. DOI: 10.1016/j.trip.2021.100412
- [3] Batoryhareieva, V.S. (2022). Methodology of criminological study of offenses in the field of road traffic and transport operation in Ukraine. *Issues of combating crime*, 44, 18-29. DOI: 10.31359/2079-6242-2022-44-18
- [4] Batoryhareieva, V.S. (2023). Safety of road users in Ukraine: Towards a methodology for creating a modern legal platform in the context of European integration. *Crime control issues*, 45, 68-80. DOI: 10.31359/2079-6242-2022-45-68
- [5] Chervinchuk, A.V. (2024). Legal determination of the status of individual road participants in the modern legislation of Ukraine. *Law journal of Donbass*, 2(87), 9-13. DOI: 10.32782/2523-4269-2024-87-9-13
- [6] Danylchenko, Yu.B. (2022) The system of determination of offences in the field of road safety in Ukraine. *Almanac of scientific works of specialists of the Research Institute for the Study of Crime Problems named after Academician V. V. Stashys of the National Academy of Legal Sciences of Ukraine based on research results in 2022*(pp. 5-15).Kharkiv: Pravo.
- [7] Holina, V.V., &Shramko, S.S. (2023). *Culturology of road safety in Ukraine: theory and practice of preventing motor vehicle offenses*. Kharkiv: Pravo. DOI: 10.31359/9789669986870
- [8] Holovkin, B.M. (2023). Victim behaviour of road users. *Crime control issues*, 46, 78-86. DOI: 10.31359/2079-6242-2022-46-78
- [9] Ivanenko, O.A. (2021). Road safety in Ukraine: status and development prospects. *Economics. Finance. Law*, 6(2), 24-28. DOI: 10.37634/efp.2021.6(2).5
- [10] Kolodiaznyi, M.H. (2024). Innovations in road safety: global and national dimensions. *Bulletin of the Luhansk Educational and Scientific Institute named after E.O. Didorenko*, 1(105), 164-175. DOI:10.33766/2786-9156.105.164-175

- [11] Lopatin, S.V. (2017). Peculiarities of development of legal status of participants of road traffic in independent Ukraine. *Donbass Legal Journal* № 3–4 (61), 112-120 URL: <https://ljd.dnuvs.ukr.education/index.php/ljd/issue/view/26/26>
- [12] Shramko, S.S. (2022). Implementation of state policy in Ukraine to reduce road accidents. *Bulletin of the Criminal Law Association*, 2(18), 172-185. DOI:10.21564/2311-9640.2022.18.268272
- [13] Shramko, S.S. (2024). Assessment of the current state of road traffic safety in Ukraine. *Heraid of Association of Criminal Law of Ukraine*, 2(22), 338-352. DOI: 10.21564/2311- 9640.2024.22.315949
- [14] Spivak, M.V. (2021). Improving the regulation of relations in the field of ensuring the safety of certain categories of road users. *Public law*, 1(41), 87-95. DOI: 10.32782/2306-9082/2021-41-8
- [15] Stryzhak, A. (2023). General characteristics of the state of scientific development of the problem of road safety. *Bulletin of the Criminological Association of Ukraine*, 29(2), 289-300. DOI: 10.32631/vca.2023.2.23

Список використаних джерел

- [1] Аблязов Д. Е., Солонько М. Ф. Законодавче унормування питання безпеки дорожнього руху. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 10. С. 308 –311. DOI:10.32782/2524-0374/2023-10/73
- [2] Azika D., Solmazera G. Road users' evaluations and perceptions of road infrastructure, trip characteristics, and daily trip experiences across countries. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 2021. Vol. 11. DOI: 10.1016/j.trp.2021.100412
- [3] Батиргареева В. С. Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2022. Вип. 44. С. 18–29. DOI: 10.31359/2079- 6242-2022-44-18
- [4] Батиргареева В. С. Убезпечення учасників дорожнього руху в Україні: до методології створення сучасної правової платформи в умовах євроінтеграції. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2023. Вип. 45. С. 68–80. DOI: 10.31359/2079-6242-2022-45-68
- [5] Червінчук А. В. Правова визначеність статусу окремих учасників дорожнього руху в сучасному законодавстві України. *Правовий часопис Донбасу*. 2024. № 2 (87). С. 9–13. DOI: 10.32782/2523-4269-2024-87-9-13
- [6] Данильченко Ю. Б. Система детермінації правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в Україні. *Альманах наукових праць фахівців Науководослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України за результатами досліджень у 2022 р.* Харків : Право, 2022. С. 5–15.
- [7] Голіна В. В., Шрамко С. С. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням: монографія. Харків : Право, 2023. 184 с. DOI: 10.31359/9789669986870
- [8] Головкин Б. М. Віктимна поведінка учасників дорожнього руху. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2023. Вип. 46. С. 78–86. DOI: 10.31359/2079-6242-2022-46-78
- [9] Іваненко О. А. Безпека дорожнього руху в Україні: стан та перспективи розвитку. *Економіка. Фінанси. Право*. 2021. № 6 (2). С. 24–28. DOI: 10.37634/efp.2021.6(2).5
- [10] Колодяжний М. Г. Інновації у системі безпеки дорожнього руху: глобальний та національний виміри. *Вісник Луганського навчально-наукового інституту ім. Е. О. Дідоренка*. 2024. Вип. 1 (105). С. 164–175. DOI:10.33766/2786-9156.105.164-175
- [11] Лопатін С. В. Особливості розвитку правового статусу учасників дорожнього руху в Україні за часи її незалежності: *Правовий часопис Донбасу* № 3–4 (61) 2017 С. 112-120 URL: <https://ljd.dnuvs.ukr.education/index.php/ljd/issue/view/26/26>
- [12] Шрамко С. С. Впровадження в Україні державної політики щодо зниження тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод. *Вісник Асоціації кримінального права*. 2022. Вип. 2 (18). С. 172–185. DOI:10.21564/2311-9640.2022.18.268272
- [13] Шрамко С. С. Оцінка сучасного стану безпеки дорожнього руху в Україні. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2024. № 2 (22). С. 338–352. DOI: 10.21564/2311-9640.2024.22.315949
- [14] Співак М. В. Вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху. *Публічне право*. 2021. № 1 (41). С. 87–95. DOI: 10.32782/2306-9082/2021-41-8
- [15] Стрижак А. Загальна характеристика стану наукової розробленості проблеми безпеки дорожнього руху. *Вісник Кримінологічної асоціації України*. 2023. № 29 (2). С. 289–300. DOI:10.32631/vca.2023.2.23

BAKUTIN Yevhen

PhD in Law, Senior Lecturer at the Department of Tactical Training of the Educational and Research Institute of Policing of the National Academy of Internal Affairs
03035, 1 Solomianska Sq., Kyiv, Ukraine
ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-4480-7584>

Legal Status of RoadTraffic Participants: Modern Principles

Abstract. The article focuses on the problems of road safety, which is one of the key indicators of the development of society. This need is due to the fact that in recent decades the world has seen a rapid increase in the number of vehicles and an increase in traffic intensity, which leads to an increase in the number of traffic accidents and their negative consequences. It has been established that a large number of vehicles are an integral part of the economy of countries, but at the same time, vehicles pose a danger to the lives of citizens. It has been determined that an urgent solution is needed to reduce the mortality rate due to road accidents, the severity of the consequences of road accidents for road users, and the reduction of socio-economic losses from road traffic injuries. If we mean road users, then the subject here is a car, and people are represented by traffic participants, between whom certain relationships are formed. Status thus provides an individual's objective need for self-realization, provides him with social, legal, material and other opportunities, and various options for behavior in different spheres of life. It was determined that only at the stage of implementation of the status of citizens is its specific content expressed, the connection with legal reality is manifested. Thus, the assignment of legal status should be considered through the prism of the performance by road traffic participants of certain social functions in the field of production, management, everyday life, leisure, etc. Road traffic as an object of legal regulation provides one of the most important areas in which the interests of the state and the individual are reflected. This area includes practically all citizens who realize public interests or personal needs as subjects. Thus, the analysis showed that the prerequisite not only for the economic and social development of society, but also the guarantee of the safety of life and health of citizens is compliance by road traffic participants with the Rules of the Road, which are provided for by the current legislation of Ukraine. Based on the identified problems, it was formulated that the status imposes certain obligations on road traffic participants, the failure to fulfill which is the basis for holding them legally liable.

Keywords: legal status; road traffic; road accident, road safety; road users.