

МІЖРЕГІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ
УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ



НАУКОВІ ПРАЦІ
МІЖРЕГІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ
УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ

ЮРИДИЧНІ НАУКИ

SCIENTIFIC WORKS
OF INTERREGIONAL ACADEMY
OF PERSONNEL MANAGEMENT

LEGAL SCIENCES

Випуск 1 (73), 2025



Видавничий дім
“Гельветика”
2025

Редакційна колегія

Кислий А. М., доктор юридичних наук, професор, заслужений юрист України, директор Навчально-наукового інституту права імені Князя Володимира Великого, Міжрегіональна Академія управління персоналом (**головний редактор**)

Берзін П. С., доктор юридичних наук, доцент, професор кафедри кримінального права та кримінології Інституту права, Київський національний університет імені Тараса Шевченка

Богатирьов І. Г., доктор юридичних наук, професор, професор кафедри правоохоронної та антикорупційної діяльності Навчально-наукового інституту права імені Князя Володимира Великого, Міжрегіональна Академія управління персоналом

Вакулік О. О., кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри криміналістики та судової медицини, Національна академія внутрішніх справ

Головко Л. О., кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри міжнародного права та порівняльного правознавства, Національний університет біоресурсів і природокористування України

Гордієнко С. Г., доктор юридичних наук, доцент, професор кафедри національної безпеки навчально-наукового інституту права ім. Володимира Великого, Міжрегіональна Академія управління персоналом

Доценко О. С., доктор юридичних наук, професор, професор кафедри публічного управління та адміністрування, Національна академія внутрішніх справ

Заросило В. О., доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри правоохоронної та антикорупційної діяльності Навчально-наукового інституту права імені Князя Володимира Великого, Міжрегіональна Академія управління персоналом

Калиновський Б. В., доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри конституційного права та прав людини, Національна академія внутрішніх справ

Кисленко Д. П., кандидат юридичних наук, д.пед.н., доцент, професор кафедри правоохоронної та антикорупційної діяльності Навчально-наукового інституту права імені Князя Володимира Великого, Міжрегіональна Академія управління персоналом

Козаченко О. І., доктор юридичних наук, доцент, доцент кафедри правоохоронної та антикорупційної діяльності Навчально-наукового інституту права імені Князя Володимира Великого, Міжрегіональна академія управління персоналом

Козін С. М., доктор юридичних наук, старший викладач кафедри теорії та історії держави і права, Національний університет біоресурсів і природокористування України

Колб О. Г., доктор юридичних наук, професор, заслужений юрист України, професор кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права, Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого

Ладиченко В. В., доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри міжнародного права та порівняльного правознавства, Національний університет біоресурсів і природокористування України

Лисенко С. О., доктор юридичних наук, професор, професор кафедри правоохоронної та антикорупційної діяльності Навчально-наукового інституту права імені Князя Володимира Великого, Міжрегіональна Академія управління персоналом

Макєва О. М., кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри теорії та історії держави і права, Національний авіаційний університет

Мердова О. М., кандидат юридичних наук, доцент, завідувач кафедри адміністративно-правових дисциплін факультету № 2, Донецький державний університет внутрішніх справ

Муравйов К. В., доктор юридичних наук, доцент, завідувач кафедри адміністративного, фінансового та банківського права Навчально-наукового інституту права імені Князя Володимира Великого, Міжрегіональна академія управління персоналом

Омаров Азад Енвер огли, доктор наук з державного управління, доцент, професор кафедри публічного адміністрування, Міжрегіональна Академія управління персоналом

Піддубний О. Ю., доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри цивільного та господарського права, Національний університет біоресурсів і природокористування України

Сервєцький І. В., доктор юридичних наук, доцент, завідувач кафедри національної безпеки навчально-наукового інституту права ім. Володимира Великого, Міжрегіональна Академія управління персоналом

Стрельбицька Л. М., доктор юридичних наук, професор, професор кафедри цивільно-правових дисциплін, Національна академія Служби Безпеки України

Стрельбицький М. П., доктор юридичних наук, професор, головний науковий співробітник науково-організаційного центру, Національна академія Служби Безпеки України

Стрелюк Я. В., доктор юридичних наук, прокурор, Офіс Генерального прокурора України

Чусько В. І., кандидат юридичних наук, доцент кафедри цивільно-правових дисциплін та міжнародного права Навчально-наукового інституту права імені Князя Володимира Великого, Міжрегіональна Академія управління персоналом

Шульга С. В., доктор юридичних наук, доцент, професор кафедри міжнародного права та порівняльного правознавства, Національний університет біоресурсів і природокористування України

Яра О. С., доктор юридичних наук, професор, професор кафедри адміністративного та фінансового права, декан юридичного факультету, Національний університет біоресурсів і природокористування України

Łukasz Moniuszko, Doktor habilitowany, Profesor, Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy (Bydgoszcz, Rzeczpospolita Polska)

Agnieszka Szpak, dr hab., Professor, Department of International Security, Institute of Security Studies, Toruń, Poland

Dariusz Skalski, dr hab., Professor, Gdansk University of Physical Education and Sport, Gdańsk, Poland

Затверджено Вченою радою
Міжрегіональної Академії управління персоналом 26.03.2025 (протокол № 3)

Реєстрація суб'єкта у сфері друкованих медіа:
Рішення Національної ради України з питань телебачення і радіомовлення № 1173 від 11.04.2024 року.
Ідентифікатор медіа: R30-03891

Суб'єкт у сфері друкованих медіа – Приватне акціонерне товариство «Вищий навчальний заклад «Міжрегіональна Академія управління персоналом» (вул. Фрометівська, буд. 2, м. Київ, 03039, iarp@iarp.edu.ua, тел. (044) 490-95-00).

Відповідно до Наказу МОН України № 320 від 07 квітня 2022 року (додаток 2) журнал включено до Переліку наукових фахових видань України (категорія Б). Спеціальності: 081 – Право; 262 – Правоохоронна діяльність; 293 – Міжнародне право.

Видання індексується Google Scholar

DOI: 10.32689/2522-4603

Наукові праці МАУП. Юридичні науки. 2025. Вип. 1 (73). Київ : Міжрегіональна Академія управління персоналом, 2025. 54 с.

Публікуються статті науковців, які досліджують актуальні проблеми розвитку права. Для науковців, викладачів, студентів та всіх, кого цікавить розвиток юридичної науки в Україні.

ЗМІСТ

Руслан БІРЮКОВ ПОЛІЦЕЙСЬКЕ СПІВРОБІТНИЦТВО МІЖ ЄС ТА УКРАЇНОЮ: ПОТОЧНІ ПИТАННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ.....	5
Євгеній БОГДАНОВ ІНСТИТУТ ПРИСЯЖНИХ В УКРАЇНІ: СУЧАСНІ ВИКЛИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РЕФОРМУВАННЯ.....	11
Богдана МЕЛЬНИЧЕНКО ПРАВОВИЙ СТАТУС ПРИСЯЖНИХ: СУТНІСТЬ ТА ОСОБЛИВОСТІ.....	16
Віталій ОСМОЛЯН ПЕРШОПОЧАТКОВІ СЛІДЧІ (РОЗШУКОВІ) ДІЇ У ПРОВАДЖЕННЯХ ПРО КРИМІНАЛЬНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ, ВЧИНЕНІ НЕПОВНОЛІТНІМИ	22
Роман ПОЛЩУК ІНОЗЕМНИЙ ДОСВІД РОЗВИТКУ ІНСТИТУТУ НЕСПРОМОЖНОСТІ ТА ЙОГО ВПЛИВ НА СТАНОВЛЕННЯ В УКРАЇНІ.....	29
Іван СЕРВЕЦЬКИЙ, Олександр СУШКО РОЛЬ КОЗАЦЬКОЇ РОЗВІДКИ В ОРГАНІЗАЦІЇ ПІДРИВНОЇ РОБОТИ В ТИЛУ ЗАГАРБНИКІВ ПІД ЧАС НАЦІОНАЛЬНО-ВИЗВОЛЬНОЇ ВІЙНИ (1648–1657 РР.).....	36
Марина ЦИМБАЛ ЕЛЕКТРОННЕ ГОЛОСУВАННЯ ДЛЯ ПРОКУРОРІВ: ПЕРЕВАГИ ТА ВИКЛИКИ НА ШЛЯХУ ДО ПРОЗОРОСТІ.....	42
Кирило ШИПОВ ВИНИКНЕННЯ ТА РОЗВИТОК ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРАВ І ОБОВ'ЯЗКІВ ВОДІЇВ ЛЕГКОВИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ ТА КРАЇНАХ ЄВРОПИ.....	46

УДК 342.951

DOI <https://doi.org/10.32689/2522-4603.2025.1.8>**Кирило ШИПОВ**

аспірант Навчально-наукового інституту права імені князя Володимира Великого

ПрАТ «ВНЗ «Міжрегіональна Академія управління персоналом»

ORCID: 0009-0003-7722-6622

ВИНИКНЕННЯ ТА РОЗВИТОК ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРАВ І ОBOB'ЯЗКІВ ВОДИЇВ ЛЕГКОВИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ ТА КРАЇНАХ ЄВРОПИ

Людина, її життя та здоров'я, недоторканість повага до честі і гідності визначені Конституцією України як найвища соціальна цінність, а забезпечення дотримання прав і свобод людини, надання їй дієвих гарантій є пріоритетними завданнями держави.

Здавна рівень забезпечення прав і свобод людини є своєрідним критерієм оцінки рівня розвитку того чи іншого суспільства та держави в цілому.

Нормотворчі процеси в Україні та світі у сфері забезпечення прав і свобод громадян спираються не тільки на існуючі потреби соціуму, але і орієнтуються на історичні передумови та чинники, які підвели законодавця до потреби правового регулювання певних процесів. Однією з нових гілок розвитку правових систем світу стало регулювання відносин у сфері дорожнього руху, що отримало потужний поштовх до розвитку вкінці XIX – початку XX століття внаслідок винайдення і поширення автомобіля.

Темпи розвитку автомобільної промисловості, введення нових технологій як в самі автомобілі, так і в механізми державного контролю дорожнього руху обумовлюють актуальність дослідження історичного шляху становлення галузі правового регулювання дорожнього руху та потреб і перспектив його подальшого розвитку. Дослідження та аналіз історичного розвитку державного регулювання прав та обов'язків водіїв дає можливість якісно оцінити передумови та чинники формування діючих норм права в даній галузі, свідомо підійти до викликів сьогодення та пошуку способів поліпшення правового регулювання водійських прав і обов'язків в ході наступних досліджень.

Метою даної статті є розкриття історичних віх становлення та розвитку державного (адміністративного) регулювання дорожнього руху від часів винаходу колеса, як беззаперечної передумови виникнення сучасного дорожнього руху, і до сьогодення. Досліджено основні етапи розвитку правил дорожнього руху наприкінці XIX – початку XX століть в Європі та на території України безпосередньо, встановлено і описано спільні та відмінні риси початкового етапу формування правил дорожнього руху, оцінено проблеми та перспективи подальшого розвитку даного напрямку знань.

Ключові слова: автомобіль, правила дорожнього руху, адміністративно-правове регулювання, дорожній рух, учасник дорожнього руху, безпека дорожнього руху, адміністративне правопорушення, система дорожнього руху, контроль за станом дорожнього руху, наземний транспорт, штучний інтелект, автоматична фіксація порушення правил дорожнього руху.

Kirill Shipov. THE OCCURRENCE AND DEVELOPMENT OF LEGAL REGULATION OF THE RIGHTS AND OBLIGATIONS OF DRIVERS OF PASSENGER VEHICLES IN UKRAINE AND EUROPEAN COUNTRIES

A person, their life and health, inviolability, respect for honor and dignity are defined by the Constitution of Ukraine as the highest social values, and ensuring compliance with human rights and freedoms, along with providing effective guarantees, is a priority task of the state.

For centuries, the level of human rights and freedoms provision has served as a criterion for evaluating the level of development of a society or state as a whole. Legislative processes in Ukraine and worldwide in the field of ensuring the rights and freedoms of citizens are based not only on the current needs of society but also on historical prerequisites and factors that led the legislator to the need for legal regulation of certain processes. One of the new branches of the development of global legal systems has been the regulation of road traffic relations, which gained significant momentum at the end of the 19th and the beginning of the 20th centuries due to the invention and spreading of automobiles.

The rapid development of the automobile industry and the implementation of new technologies, both in vehicles and in mechanisms for state control of road traffic, underline the relevance of studying the historical development of legal regulation in the field of road traffic and the needs and prospects for its further development. Research and analysis of the historical evolution of state regulation of the rights and responsibilities of road users make it possible to qualitatively evaluate the prerequisites and factors that shaped the current legal norms in this field and to consciously approach the challenges of today while seeking ways to improve legal regulation of driver activities in subsequent studies.

The purpose of this article is to reveal historical milestones of the establishment and development of state (administrative) regulation of road traffic from the invention of the wheel—an indisputable prerequisite for modern road traffic—up to the present day. It examines the main stages of the development of road traffic rules at the end of the 19th and the beginning of the 20th centuries in Europe and specifically in Ukraine. Common and distinctive features of the initial stage of traffic rules formation are identified and described, and the challenges and prospects for further development in this field of knowledge are assessed.

Key words: automobile, road traffic regulations, administrative legal regulation, road traffic, road user, road safety, administrative offense, traffic system, traffic control, land transport, artificial intelligence, automatic recording of traffic violations.

Постановка проблеми та її зв'язок із науковими та практичними завданнями. Діяльність з керування транспортними засобами і їх використання в сучасному світі сприймається як даність, що в силу своєї буденності часто не отримує належного рівня уваги та оцінки зі сторони суспільства та законодавців. Однак, так було не завжди, і ще на початку минулого століття керування транспортним засобом було привілейованим, доступним не для всіх. В Україні автомобіль став доступним широким верствам населення тільки на початку поточного століття внаслідок як економічного розвитку держави і підвищення загального добробуту населення, глобалізаційних процесів що призвели до здешевлення нових, а відповідно і вживаних, автомобілів, та реформи в митній і податковій політиці нашої держави. Відтак, дослідження становлення відносно нової для історії людства діяльності з управління транспортним і її нормативне регламентування сприятиме систематизації та покращенню знань в цій галузі, їх вдосконаленню з урахуванням історичних особливостей та етапів становлення. Чіткість та зрозумілість прав і обов'язків водія, аналіз історичної складової та подальше дослідження зарубіжного досвіду сучасних тенденцій розвитку цієї галузі дозволить віднайти шляхи поліпшення рівня безпеки на дорогах загального користування, попередження вчинення адміністративних правопорушень, а у випадку їх допущення – невідворотності адекватного справедливого покарання в душі верховенства права та законності.

Аналіз досліджень і публікацій, що мають значення для розв'язання даної проблеми і на які спирається автор при підготовці даної статті. Теоретичну основу статті складає значне коло наукових джерел, історичних праць, електронних ресурсів і навчальних матеріалів, що описують шлях розвитку людства в розрізі механіки та права, розвитку технологій і поширення автомобілів та створення суспільного запиту на регулювання діяльності з їх керування, відповідну реакцію на цей запит зі сторони влади різних держав. У статті використано зокрема положення міжнародних договорів з безпеки дорожнього руху, Закону України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року, Правил дорожнього руху від 10 жовтня 2001 року, матеріали історичних досліджень та інформаційних публікацій, статистичні дані Міжнародної асоціації автомобільних виробників; робота спирається також і на дослідження історичних передумов виникнення потреби в регулюванні дорожнього руху на основі

робіт А. Парпола, навчальних матеріалів Ю. А. Коржавіна, В. М. Іванова, дослідженні історичного шляху розвитку правого регулювання дорожнього руху на території України, виконаного Я. Лакійчук.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Це дослідження виконане з метою вивчення шляху історичного становлення і розвитку участі держави в регулюванні діяльності з керування транспортними засобами. Мета дослідження також охоплює історичні особливості правового регулювання дорожнього руху на території України від минулого і до сьогодення, формування підґрунтя для наступних досліджень в даній галузі.

Виклад основного матеріалу з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Всю історію свого існування людство невпинно розвивається, передаючи накопичені знання про навколишній світ і технології від покоління до покоління. Одним з найвагоміших винаходів людства стародавніх часів в області механіки вважається винахід колеса, який найчастіше приписується шумерській цивілізації орієнтовно в IV–III тис. д.н.е., хоча серед дослідників поширена думка і про його винахід на території Східної Європи в приблизно в той же період, зокрема використання гончарного кола, як виду колеса, трипільською культурою, раніше за цивілізації Межиріччя [21]. Подальше поширення і розвиток колеса заклало основи сучасних видів транспорту.

Поряд із накопиченням практичних навичок та знань людська цивілізація зазнавала змін і в суспільному устрої, і починаючи з IV–III тис. до н.е. почали виникати перші держави Стародавнього Сходу, а дещо пізніше і держави Стародавньої Греції, Стародавнього Риму, Римської імперії, відбувалось становлення і розвиток однієї з функцій держави – управління та регулювання суспільних відносин в різних сферах і проявах.

Промислові революції XVIII–XIX століть дали новий поштовх розвитку технологій. Одним з плодів промислової революції стало винайдення двигуна внутрішнього згорання і автомобіля в його більш-менш сучасному розумінні. Вже близько 150 років людство виготовляє та використовує автомобілі в різних сферах діяльності, щороку збільшуючи їх кількість. За даними Міжнародної асоціації автомобільних виробників станом на 2020 рік в світі експлуатувалось 1,59 млрд. автомобілів, що складало 208 автомобілів на 1000 жителів населення планети, тоді як в Україні цей показник становив 192 автомо-

білі на 1000 жителів, а середній показник по Європі – 518 автомобілів на 1000 жителів, і має місце тенденція щорічного збільшення кількості автомобілів на декілька відсотків [16].

Поширення і розвиток транспорту в різні епохи ставило перед державами завдання впорядкувати і нормативно врегулювати керування транспортними засобами, встановити єдині для певної місцевості стандарти, – тобто встановлення правил дорожнього руху в широкому розумінні цього поняття.

Історія розвитку адміністративно-правового регулювання прав і обов'язків водіїв сягає античних часів. Прийнято вважати, що перші в історії людства правила дорожнього руху були розроблені і впроваджені в Стародавньому Римі близько 50 р. до н.е. Юлієм Цезарем, і регулювали рух пішоходів і кінних возів. Ці правила призначались для вирішення проблем руху на міських вулицях та його впорядкування. Вони визначали односторонній рух окремими вулицями Риму, впровадили обмеження в'їзду в місто приватних возів та екіпажів в певний час доби. Контроль за дотриманням правопорядку здійснювала спеціальна служба що перешкождала самостійному вирішенню конфліктів між учасниками руху [10].

Однією з фундаментальних особливостей та первинним правилом як сучасного дорожнього руху, так і руху шляхами в доавтомобільний період є поділ на лівосторонній і правосторонній рух, що визначає порядок роз'їзду зустрічних транспортних засобів та напрямок руху дорогою. Цей поділ сприяв уникати зіткнень та впорядковувати рух ще з античних часів, хоча здебільшого не був врегульований документами. Окремі дослідники доводять, що більш безпечним зустрічний роз'їзд правими бортами, тобто за принципом лівостороннього руху, оскільки більшість людей є правші, отже, права рука розвинена сильніше, і нею легше тримати і володіти зброєю при потенційному конфлікті з зустрічним вершником. Поряд із цим, поширеною є думка про причини правостороннього руху таж із посиланням на перевагу в силі правої руки, що дозволяло керманичу ефективніше тягнути коней до правого краю дороги, уникаючи зіткнення з зустрічним екіпажем чи повозкою [17, 22].

Існує думка про те, що лівосторонній рух у Європі став наслідком указу Папи Боніфация VIII від 1300 року, виданого у зв'язку з необхідністю регулювання руху значної кількості паломників, що прибули до Риму для святкування ювілею та отримання індульгенції, і передбачав обов'язок під час руху триматися

лівого боку, хоча достовірних відомостей про це бракує [17, 9, 3]. Пізніше, у 1756 році у Британії, було видано білль, яким встановлено правило руху ліворуч Лондонським мостом, а при порушенні цього правила з порушника стягувався штраф. Надалі, в 1772 році лівосторонній рух було визначено і містах Шотландії, а вже з 1835 року – по всіх дорогах Великої Британії та Ірландії [22].

Правосторонній рух, який в тому числі встановлено в Україні [13, 8], документально почав закріплюватись під час Великої Французької революції 1789 року, з вдачею декрету щодо руху правою стороною. На той час класові відмінності французького суспільства сформували традицію, пересування аристократії лівою стороною дороги, тож, після початку революції, в силу нових правил та з метою особистої безпеки аристократія також почала триматись правої сторони дороги, що стало новим правилом. Пізніше указ про рух французької армії правою стороною було видано Наполеоном, а згодом і всі французькі союзники закріпили у своїх країнах правосторонній рух [22].

Спираючись на дослідження істориків, можна сказати, що спроби організації дорожнього руху у тогочасному розумінні були зроблені в епоху античності, але в сучасному розумінні, правила дорожнього руху почали формуватись в другій половині XVIII – першій половині XIX століття, і поділили світ на лівосторонній і правосторонній рух. Протягом XX ст. відбулась низка переходів держав від лівостороннього руху до правостороннього. Внаслідок воєнних дій перехід до правостороннього руху у 1939 році відбувся в Чехословачії, а в 1946 році у Південній Кореї. З міркувань зручності і уніфікації руху з сусідніми державами до правостороннього руху перейшли Мозамбік, Нігерія, Гана, а в Європі наприклад Швеція в 1967 році. В світі має місце і зміна правостороннього руху на лівосторонній, наприклад в Самоа у 2009 році [20].

Окремо варто відзначити перехід до правостороннього в Україні. На рубежі XIX–XX століть Україна в її сучасних кордонах не була соборною унітарною республікою, а була розділена на частини і перебувала у складі Російської та Австро-Угорської імперій [4]. В цей період територія Галичини входила до складу Австро-Угорської Імперії, в якій мала місце лівостороння організація дорожнього руху, тоді як підконтрольна Російській Імперії частина України переважно, але не повністю, була правосторонньою. Після розпаду Австро-Угорщини на території Гали-

чини в 1918 році Львів увійшов до складу Польщі, де лівосторонній рух зберігався до жовтня 1922 року [7].

Поява наприкінці XIX ст. автомобілів і їх наступне масове поширення серед населення і організацій ставили перед урядами провідних держав нові виклики, пов'язані з необхідністю правового регулювання допуску осіб до керування та встановлення правил керування новим видом транспорту.

Отримання в 1886 році К. Бенцом патенту на перший автомобіль з двигуном внутрішнього згорання став відправною точкою для майбутнього руху не лише інженерної науки, а й юридичної думки, яка напочатку становлення автомобілебудування та їх вжитку не охоплювала нові суспільні реалії [5, 19].

У 1888 році в німецькому м. Мангеймі К. Бенцу видано дозвіл керувати автомобілем дорогами загального користування. Хоча даний дозвіл не відповідав сучасним стандартам документів на право керування транспортним засобом, його можна вважати пробразом одночасно і водійського посвідчення, і сертифікаційних документів, оскільки він стосувався можливості конкретної особи здійснювати діяльність з управління визначеним транспортним засобом.

Прийняття в останній декаді XIX ст. державними органами європейських країн функцій видачі посвідчень на право керування транспортними засобами а також розроблення і впровадження загальноприйнятих стандартів і правил дорожнього руху для автомобілів стало наступним етапом розвитку адміністративно-правового регулювання прав і обов'язків водіїв [6].

Так, в 1893 році у Парижі видана «довідка про здатність керувати транспортним засобом з механічним двигуном», а в Німеччині К. Бенц отримав дозвіл на керування та випробовування своїх автомобілів терміном дії 1 рік [18]. Попри практично повну відсутність вимог до кандидатів на отримання водійського посвідчення, саме ці історичні факти поклали початок державного регулювання дорожнього руху.

Швидкий ріст популярності автомобілів, перші дорожньо-транспортні пригоди, зумовили запит суспільства до влади тогочасних держав, і в 1893 році у Франції прийняті перші сучасні правила дорожнього руху, а у 1899 році вийшов перший в історії декрет, впровадив іспит на вміння керувати автомобілем, за успішне складання якого кандидат отримував «Національне посвідчення придатності до водіння» [14]. Так, на межі XIX–XX ст. почали стрімко розвиватись державне адмі-

ністрування та юридична думка в новій для людства галузі – регулювання прав і обов'язків водіїв автомобільного транспорту [6].

На початку XX століття в Європі сформува-лись різні правила дорожнього руху, які через поширення міжнародних перевезень вимагали уніфікації. Тож в 1909 році на Міжнародній конференції в Парижі була прийнята Конвенція з автомобільного руху, яка встановила перші в історії єдині правила для всіх країн, що до неї приєднались. Конвенція із 15 статей регулювала найважливіші питання дорожнього руху тих часів, такі як правила обгону, проїзду перехресть, роз'їзду зустрічних автомобілів, та ввела дорожні знаки – попередження про наближення до небезпечних місць дороги на кшталт перехресть, крутий вигин на дорозі, залізничний переїзд і нерівну ділянку дороги, правило «правої руки». Також було закріплено єдині технічні вимоги до автомобілів, уніфікований номер, звуковий сигнал, вимоги щодо передніх і задніх світлових приборів [6].

Ці правила були доповнені та адаптовані в Парижі на конференції з безпеки дорожнього руху у 1926 р. та в Женеві у 1931р., – визначено єдиний вид дорожніх знаків, їх поділ на 3 групи: попереджувальні, наказні та вказівні, всього 26 знаків.

Після Другої Світової Війни Європа зазнала суттєвих адміністративно-територіальних змін, а з ними почалась нова хвиля тісної міжнародної співпраці держав у нормотворчій діяльності різного спрямування.

1948 року Генеральною Асамблеєю ООН прийнято Загальну декларацію прав людини, в 1949 році – чинної досі Женевської конвенції про дорожній рух, яка серед іншого запровадила 5 категорій транспортних засобів, вимоги для допуску водіїв до керування, вигляд посвідчення водія. 1968 року у Відні прийнято Конвенцію про дорожній рух, до якої приєдналася близько 90 держав, в тому числі і Україна. Конвенція впровадила нові стандарти правил дорожнього руху, що дозволило більшою мірою уніфікувати національні правила та зробити безпечнішим і комфортнішим міжнародний рух [15, 11, 12].

Вітчизняній історії правового регулювання дорожнього руху, характерний одночасний з європейськими країнами початок формування юридичної думки в даній галузі. На території України перші автомобілі з'явилися наприкінці XIX ст. – в 1891 році в Одесі, в 1897 році у Києві і Львові. Зважаючи на запит суспільства, власнику першого автомобіля у Львові комісією з безпеки було дозволено пересуватись містом після проведення випробувань і перевірок. [7, 1]

Оскільки на початку ХХ ст. сьогodнішня територія України не входила до єдиної соборної держави, а перебувала у складі інших країн, то і нормотворчі процеси в галузі безпеки дорожнього руху відбувались по-різному. Наприклад, 1898 року у Львові М. Лятошинський видав перший довідник з правил дорожнього руху, а вже з 1903 року на дорогах Галичини почали встановлювати попереджувальні дорожні знаки. В 1909 р. у Івано-Франківську (Станиславові) за наказом Міністерства оборони відбувся перепис транспортних засобів.

В Російській Імперії, яка зламі ХІХ–ХХ століть тримала у своєму складі значну частину території України, у 1896 році Міністерство шляхів сполучення прийняло постанову, яка закріплювала основні правила руху і експлуатації автомобілів, а вже у 1910 році ратифіковано Паризьку Конвенцію з автомобільного руху 1909 року [6, 1, 2].

Після створення СРСР в 1922 році, Україна увійшла до його складу, де перебувала до здобуття незалежності у 1991 році, відтак у ХХ ст. становлення і розвиток правовідносин в галузі безпеки дорожнього руху, на території України відбувався в радянський період з відповідними особливостями його ладу [6].

Адміністративним кодексом УРСР 1927 року, введено адміністративну відповідальність за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. У 1930 році запроваджено правила дорожнього руху, що діяли зокрема у Києві та Харкові і встановили ключові обов'язки для водіїв транспортних засобів, такі як швидкісні ліміти для різних типів транспорту пору доби, обов'язок мати номерні знаки на транспорті, їх стандарт вигляду і кріплення, тощо. В 1940 році постановою РНК УРСР затверджено Правила руху й користування автогужовими шляхами УРСР, хоча на той час в СРСР вже діяли такі засоби регулювання руху як світлофори та дорожні знаки [6].

В сучасній Українській Державі права і обов'язки водіїв наземних транспортних засобів регулюються не тільки Правилами дорожнього руху. Права і обов'язки водіїв сьогодення визначаються складною сукупністю вітчизняних нормативних актів, при прийнятті яких враховано принципи міжнародних правил і стандартів, зокрема Конвенції про дорожній рух 1968р. – Конституцією України, Законом України «Про дорожній рух», КУпАП та іншими нормативними актами де закріплено основні права і обов'язки водіїв.

Набуття статусу водія наземних нерейкових транспортних засобів, здійснюється в Україні

згідно Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 08 травня 1993 року № 340, після досягнення необхідного віку для відповідної категорії, проходження медичного огляду на придатність за станом здоров'я керувати транспортним засобом, вивчення курсу теоретичного і практичного навчання, складання іспитів.

Контроль безпеки дорожнього руху в Україні покладено на органи Національної поліції, Державної служби України з безпеки на транспорті, і такий контроль здійснюється як безпосередньо, так і з використанням сучасних досягнень науково-технічного прогресу, засобів автоматичного виявлення і фіксації адміністративних правопорушень, хоча і обробляються адміністративні матеріали особисто уповноваженими працівниками указаних органів, що призводить до затримки з розглядом справ, вимагає вдосконалення і розширення використання можливостей сучасних цифрових технологій при їх обробці.

Висновки та перспективи подальших досліджень:

1. Аналіз історичних даних свідчить про те, що здавна людству притаманна здатність спостерігати, вивчати, досліджувати навколишній світ, прагнути до вдосконалення і поліпшення умов існування, тобто здатність розвиватись і рухати науково-технічний та соціальний прогрес. В ході свого розвитку людство винайшло можливість спростити працю шляхом використання транспортних засобів для переміщення вантажів і використання тварин для приведення їх у рух. Ще в античну епоху поширення в великих містах возок, екіпажів запряжених тваринами спричиняли складнощі з пересуванням, створювали незручності, що спонукало до винайдення підходу для регулювання діяльності з управління транспортними засобами, і розроблення перших документально зафіксованих правил дорожнього руху. Еволюція науки і техніки призвела до відкриття двигуна внутрішнього згоряння та створення автомобіля, який буквально за два десятиліття захопив собою світ. Поширення автомобілів спричинило нові соціальні запити на регулювання діяльності з їх керування, що виразилось у стрімку розробку і розвиток відповідних правил, їх запровадження урядами багатьох держав наприкінці ХІХ ст. Поряд із цим, вже із початком ХХ ст. виникла очевидна необхідність міжнародної взаємодії та уніфікації стандартів і вимог для водіїв транспортних засобів. Результатами міжнародної співпраці є численні міжнародні конвенції та угоди, які

суттєво спрощують міжнародний рух, скеровують національне законодавство різних країн до уніфікованих і подібних правил, які є зрозумілими і прийнятними для невизначеного кола осіб, що підпадають під їх дію.

2. Розвиток автомобільного руху на території сучасної України, його правове регулювання відбувалось в одному ритмі з провідними європейськими державами з самого початку автомобільної історії, навіть в період до здобуття Україною незалежності, що позитивно характеризує українське суспільство того часу, підкреслює наявність в ньому запиту на порядок і справедливість, дотримання загальних правил і визначеності для учасників дорожнього руху. Поряд із цим, прослідковується тенденція, у якій нормативне регулювання перебуває в ролі наздоганяючого відносно науково-технічного прогресу. Затримка з розробкою нормативної бази для адміністративно-правового регулювання може призводити до небунтованих порушень прав людини, неможливості здійснення справедливого судочинства та юридичних колізій у перехідний період, в який передові досягнення науково-технічного прогресу не імplementовані в національні норми профільного законодавства, над усуненням чого необхідно працювати при подальших наукових дослідженнях. Виникненню правил дорожнього руху понад 130 років тому передували перші конфлікти, дорожньо-транспортні пригоди, які хоча і стали рушієм для подальших змін, проте для людей що першими пережили ці події, залишились трагедією. Перша в історії зафіксована загибель людини від наїзду автомобіля – загибель Бріджит Дрісколл

в 1896 році у Лондоні, попри відомі і очевидні сьогодні небезпечні дії зі сторони водія, за результатами судового розгляду була визнана «випадковою смертю», що настала внаслідок «необережності потерпілої», тоді як у Львові приблизно в той же час – 1899 року відбувся перший несмертельний наїзд на пішохода, і в аналогічних умовах відсутності чітких правил власника автомобіля визнано винним та стягнуто на користь потерпілого грошову компенсацію [1]. Отже, у подібних деліктних правовідносинах в один період часу і за відсутності нормативного регулювання правозахисна система може спрацювати по-різному, що точно не може відповідати сучасним принципам верховенства права і дотримання прав людини. Сьогоднішні реалії, швидкість та ступінь технічного прогресу, впровадження в автомобілі комп'ютерних систем що здатні здійснювати певний, а часом і повний, комплекс дій із керування транспортним засобом, та водночас винайдення технологій швидкого збирання і аналізу даних, їх обробки, розвиток систем штучного інтелекту, вимагають нагальної адаптації національного законодавства України, оскільки в цих напрямках існують суттєві прогалини. Недосконале нормативне врегулювання наражає суспільство на юридичну невизначеність в деліктних справах, неможливість якісного судового захисту та виконання державою закріплених у Конституції України функцій. В цьому напрямку подальші дослідження зарубіжного досвіду і їх адаптація під потреби українського суспільства є перспективними та необхідними елементами становлення і розвитку правової держави.

Література:

1. Автомобілі австрійського та польського Львова, Lviv Future, URL: <https://lviv-future.com.ua/uk/eternal-avtomobili-avstrijskogo-ta-polskogo-lvova>
2. Бучик О. Правила дорожнього руху у давньому Станиславові, Західний кур'єр, 04.09.2023 р. URL: <https://kuryer.if.ua/pravyla-dorozhnogo-ruhu-u-davnomu-stanyslavovi/>
3. Велика Українська енциклопедія: Боніфаций VIII. URL: <https://vue.gov.ua/>
4. Іванов В. М. Історія держави і права України: Підручник. К.: МАУП, 2007 р.
5. Коржавін Ю. А. Конспект лекцій з дисципліни Історія автомобільного транспорту, Дніпродзержинський державний технічний університет, Дніпродзержинськ 2013 р. URL: <https://www.dstu.dp.ua/Portal/Data/1/4/1-4-k141.pdf>
6. Лакійчук Я. Історико-правові засади розвитку адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху в Україні, Підприємництво, господарство і право, 3/2021. URL: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2021.3.29>
7. Лемко І. Цікавинки з історії Львова. Львів : Апріорі, 2011
8. Про правила дорожнього руху – Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>
9. Маслова Ю. От benedictio к maledictio: Некоторые аспекты политики, проводимой Бонифацием VIII в борьбе с врагами церкви в контексте первого юбилея, Univerzita Karlova v Praze, Filozofická fakulta, 2014 р. URL: <https://dspace.cuni.cz/handle/20.500.11956/96829>
10. Голос України, «Юлій Цезар – перший інспектор ДАІ?» від 20.05.2009 р. URL: <http://www.golos.com.ua/article/169740>

11. Convention on road traffic, Geneva, 19.09.1949 p. URL: <https://www.worlddriversassociation.com/pdf/CONVENTION%20ON%20ROAD%20TRAFFIC1949.pdf>
12. Конвенція про дорожній рух, Відень, 08.11.1968 p. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text
13. Про дорожній рух – Закон України від 30.06.1993р. № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>
14. ГСЦ МВС: «Коли з’явилося посвідчення водія?» 15.05.2017р. URL: <https://hsc.gov.ua/2017/05/15/koli-z-yavilosya-posvidchennya-vodiya/>
15. International drivers association: 1968 Vienna and 1949 Geneva: Convention on Road Traffic, 30.10.2023 p. URL: <https://internationaldriversassociation.com/uk/blog/1968-vienna-and-1949-geneva-convention/>
16. International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, Vehicles in use, 2020p. URL: <https://www.oica.net/category/vehicles-in-use/>
17. McManus, Chris: Right Hand Left Hand: the origins of asymmetry in brains, bodies, atoms, and cultures. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 2002 p.
18. Mercedes-Benz museum, “The 33 extras”. URL: <https://www.mercedes-benz.com/en/art-and-culture/museum/exhibition/33-extras/>
19. Mercedes-Benz, Corporate history. URL: <https://www.mercedes-benz.com/en/innovation/milestones/corporate-history/>
20. Nick Bryant, Samoan cars ready to switch sides, BBC News, Sydney, 07.09.2009 p. URL: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/8240992.stm>
21. Parpola, Asko: The Roots of Hinduism: The Early Aryans and the Indus Civilization. Oxford University Press, 2015 p.
22. Why do we drive on the left side of the road in the UK but most other countries drive on the right? National motor museum. URL: <https://nationalmotormuseum.org.uk/uFAQs/why-do-we-drive-on-the-left-side-of-the-road-in-the-uk-but-most-other-countries-drive-on-the-right/>