

Маслянюк Сергій Вікторович,

майор поліції, аспірант, заступник командира роти № 2 батальйону № 2 полку патрульної поліції в м. Кривий Ріг Управління патрульної поліції в Дніпропетровській області Департаменту патрульної поліції
(Донецький державний університет внутрішніх справ, м. Кривий Ріг)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1956-117X>



ПОНЯТТЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ПРАВОСУБ'ЄКТНОСТІ ОСІБ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ, ТА ЇЇ ЗНАЧЕННЯ У ВИЗНАЧЕННІ ЇХНЬОГО АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ

Статтю присвячено дослідженню адміністративно-правового статусу та адміністративної правосуб'єктності осіб, які керують транспортним засобом. У дослідженні вирішуються теоретичні питання визначення зазначених понять та їх взаємозумовленості, надається змістовна характеристика.

На розсуд винесено питання щодо дослідження теоретичних засад та розкриття змісту поняття адміністративної правосуб'єктності особи, яка керує транспортним засобом, розкриття та визначення на основі уточнення теоретичних підходів поняття «правосуб'єктність», складових елементів цього визначення, з'ясовуються юридична природа та взаємозв'язок між складниками вказаного правового феномену, уточнюються наукові позиції та тлумачення понять спеціального адміністративно-правового статусу, адміністративної правоздатності, дієздатності та деліктоздатності з метою чіткого розуміння визначення правосуб'єктності особи, яка керує транспортним засобом та має відповідний спеціальний статус.

Ключові слова: адміністративно-правові відносини, адміністративно-правовий статус, адміністративна правосуб'єктність особи, правоздатність, дієздатність, деліктоздатність, керування транспортним засобом, учасники дорожнього руху.

Постановка проблеми. Як слушно каже Т. Білоус-Осінь, «питання правової природи суб'єктів адміністративних правовідносин є одним із найбільш важливих, оскільки від вибору того чи іншого тлумачення цієї дефініції залежить подальша характеристика похідних від неї понять» [1, с. 25]. Не є винятком і визначення місця особи, яка керує транспортним засобом (далі – ТЗ) в адміністративних правовідносинах, виокремлення ознак її правового статусу, що цим опосередковані.

Мусимо визнати, що сьогодні як під час правозастосування, так і під час здійснення судочинства уповноважені особи (судді) мало замислюються над питаннями змісту правосуб'єктності будь-яких учасників дорожнього руху. Результати соціологічного опитування, проведеного в межах нашого дослідження, указують, 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»); 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, наприклад із

приводу невизначеності правового статусу осіб, які керують приватним електротранспортом, правової позиції щодо безпілотних ТЗ, якими керують дистанційно, чи автономних ТЗ із так званим «штучним інтелектом» тощо. Окрім того, ми приєднуємося до тих науковців (наприклад, С. Вітвіцького, М. Веселова, Р. Пилипіва), які вважають недосконалим визначення в українському законодавстві терміна «водій». З аналізу закріпленого у ПДР України поняття терміна «водій» виникає чимало принципових для юридичної практики питань: чи є наявність посвідчення водія обов'язковою умовою для визначення особи як «водія»; чи розповсюджуються в такому разі обов'язки водія на керманічів, які не мають права керування чи позбавлені його у встановленому законом порядку [2, с. 65]. На наше переконання, будь-яка особа, яка керує ТЗ, за міжнародним правом визнається водієм, тож однаково зобов'язана виконувати обов'язки, визначені ПДР України, а отже, у разі їх невиконання чи недотримання стає суб'єктом правопорушення [3, с. 51].

Отже, деякі з наведених питань потребують відповіді вже сьогодні, а деякі – у найближчій перспективі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Суттєвий науковий внесок у розроблення концептуальних засад правового статусу учасників правовідносин, зокрема у сфері безпеки дорожнього руху (далі – БДР), зроблено такими вченими: В. Авер'яновим, С. Гусаревим,

О. Зайчуком, С. Ківаловим, В. Лазарєвим, Н. Оніщенком, О. Скакун, А. Панчишиним, О. Бандуркою, Г. Тимчик та ін. 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 присвячена дана наукова стаття.

Можна з великою вірогідністю припустити, що специфіка правовідносин у сфері безпеки дорожнього руху (далі – БДР) зумовлює особливості адміністративно-правового статусу його учасників, що, своєю чергою, зумовлює актуальність предметного правового дослідження.

Метою статті є вирішення теоретичних питань визначення понять «адміністративно-правовий статус» та «адміністративна правосуб'єктність» осіб, які керують ТЗ, з'ясування їх взаємозалежності виходячи з наявних загальнонаукових уявлень про ці правові феномени і змістовної характеристики останніх.

Виклад основного матеріалу. Теоретичне осмислення феномена правосуб'єктності є правовою передумовою і основою врегулювання наявних та потенційних конфліктів і 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 за усунення прогалів 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 формальністю [4]. Деякі подібні прояви можна побачити й у 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 наявності полісу обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників ТЗ. В епоху 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 водіями [5]? Ці та низка інших питань, у тому числі пов'язаних із 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» щільно пов'язана з поняттям правового статусу фізичної чи юридичної особи у тому чи іншому виді правовідносин.

Загалом термін «статус» відображає становище суб'єкта у соціальній системі [6, с. 58]. 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 роль [7, с. 231]. Як було зазначено, пристосування категорії «статус» до сфери права детермінується низкою його ознак, специфічних для конкретної правової системи загалом та окремої галузі права зокрема [8, с. 342]. 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 приписів [9, с. 41].

Слушно видається позиція А. 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 дає змогу виокремити риси, що характеризують термін «правовий статус», а саме: чітка структурованість цієї категорії; глобальність та універсальність; зумовленість взаємозв'язку між суб'єктами суспільних відносин і визначення місця кожного суб'єкта в системі права [10, с. 95]. Якщо говорити про правовий статус 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 визначеним 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 громадськістю [11, с. 295]. Наприклад, як на міжнародному, так і на національних рівнях установлюються умови та підстави допуску осіб до керування ТЗ різних категорій. При цьому на виконання матеріальних норм, які закріплюють таке спеціальне право, держава створює правовий механізм підготовки людини до участі в дорожньому русі, контролю його відповідності встановленим нормам та вимогам тощо (і це лише один із прикладів). Утім, як слушно додає О. 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 тощо [12, с. 94]. Від кожного з них залежно від рольової участі у цьому процесі (а із цим узгоджується набір їхніх 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 вирішення поставлених перед ними завдань [13, с. 103]. Тож так само і для особи, яка керує ТЗ, правовий статус визначає її місце та роль у цих соціально-управлінських відносинах.

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 України [14, с. 44]. Більшість наукових праць щодо з'ясування сутності правового статусу належить представникам загальної теорії права. О. Зайчук та Н. Оніщенко стверджують, що правовий статус – це система законодавчо встановлених та гарантованих державою прав, свобод, законних інтересів та обов'язків суб'єкта суспільних відносин [15, с. 366]. Схоже визначення цього поняття дає й О. 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 таких елементів: правосуб'єктності, прав, свобод, обов'язків, відповідальності [16, с. 380].

Один із видатних представників вітчизняної адміністративно-правової науки Ю. Битяк стосовно адміністративно-правового статусу громадянина України зазначає, що він (статус) є складовою частиною його загального статусу та визначається обсягом і характером адміністративної правосуб'єктності, яка становить адміністративну правоздатність і дієздатність [17, с. 58–59].

Із 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. Стрельников залежно від прав, якими наділено особу, виділяє загальний, спеціальний та індивідуальний адміністративно-правовий статус. *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 у цілому впливають на правове становище такої особи [18, с. 62–63]. 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 автотранспортом [19, с. 198].

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 у його структурі. Н. 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'єктів [19, с. 197].

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 у науковому колі. М. Веселов називає це поєднання елементів «традиційним» для правосуб'єктності, зауважуючи, що «у всякому разі значна частина науковців підтримує це бачення» [20, с. 173]. Проте А. 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 [21, с. 144–146].

За основу в загальній площині правових понять визначаємо традиційну (класичну) модель структури правосуб'єктності. Оскільки особа, яка керує ТЗ, перш за все 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 частиною правосуб'єктності є правоздатність, а саме передбачена нормами права здатність мати суб'єктивні права та виконувати юридичні обов'язки. Адміністративна правоздатність – складова частина 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'єктивних.

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 в установленому порядку. Для громадян України загальна адміністративна правоздатність виникає з моменту народження і припиняється з його смертю. Але не всі елементи змісту правоздатності 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 елементами [22, с. 98].

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 категорії [23]. Правоздатність іноземних громадян і осіб без громадянства здійснюється здебільшого за принципом національного режиму, за яким іноземці та особи без громадянства користуються правоздатністю нарівні з громадянами країни перебування [24]. На території України відповідно до Конвенції ООН про дорожній рух діють національні та міжнародні посвідчення водія. Правові приписи Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування ТЗ (затвердженого Постановою КМУ від 08.05.1993 № 340 (з подальшими змінами)) є обов'язковими для всіх підприємств, установ, організацій незалежно від форми власності та громадян України, іноземних громадян та осіб без громадянства [25].

Адміністративна правоздатність не може бути відчужена. І лише на основі вироку або постанови суду така правоздатність може бути обмежена у разі вчинення певних правопорушень [19, с. 197]. Слід уточнити, що, скоріше за все, тут йдеться про спеціальну правоздатність. Згідно з ч. 10 ст. 15 Закону України «Про дорожній рух», забороняється керування ТЗ особам, до яких застосовано адміністративне стягнення чи кримінальне покарання у вигляді позбавлення права керування ТЗ протягом строку позбавлення, а також особам, щодо яких державним виконавцем встановлено тимчасове обмеження у праві керування ТЗ [23].

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 виникає пізніше від адміністративної правоздатності. У законодавстві відсутня пряма вказівка на вік, із якого громадянин набуває загальної адміністративної дієздатності, але, як зазначає І. Бойко, існують непрямі. Вони можуть міститися в Конституції та законах України. Так, українське законодавство (ст. 15 Закону України «Про дорожній рух») визначає декілька мінімальних вікових меж (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 утрачає можливість розуміти значення своїх дій та керувати ними, він може бути визнаний судом недієздатним [22, с. 99]. 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, згідно 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 стомління, а також перебуваючи під впливом лікарських препаратів, що знижують швидкість реакції та увагу [26].

Наступним компонентом правосуб'єктності є адміністративна деліктоздатність. Так само як дієздатність, деліктоздатність, зумовлена рівнем воле-

виявлення, виникає у 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. Шульга вважає, що за таких умов в адміністративно-правових відносинах особливого типу – адміністративно-деліктних – деліктоздатність є підставою для реалізації дієздатності [27, с. 47]. 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 відповідальності. Із цим, безумовно, пов'язаний її адміністративно-правовий статус учасника адміністративного провадження, оскільки, не маючи необхідного обсягу спеціальної дієздатності для керування транспортом (не отримувала чи позбавлена (обмежена) була спеціального права керування ТЗ), така особа з 16 років цілком може бути дієздатною в адміністративно-деліктних правовідносинах. Тому особа, яка не має права керування відповідним видом чи категорією ТЗ (але є дієздатним суб'єктом відповідальності), у порушення встановлених правил здійснює таке керування, мусить реалізувати інший компонент своєї правосуб'єктності – адміністративну деліктоздатність.

Висновки. Завершуючи це дослідження, зазначимо, що особа, яка керує ТЗ, у відносинах публічно-правового характеру набуває спеціального адміністративно-правового статусу, 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 у тому, що вона визначає ті юридично значущі характеристики, які перетворюють реальну (персонально індивідуалізовану) особу на носія певної сукупності прав та обов'язків, пов'язаних із керуванням різними видами ТЗ.

Ураховуючи вищевикладене, адміністративна правосуб'єктність особи, яка керує ТЗ, насправді є досить складним адміністративно-правовим механізмом у соціальних відносинах та залежить від багатьох вищевказаних складових елементів та юридичних фактів. Наведена вище інформація дає підстави стверджувати, що *правосуб'єктність особи щодо керування ТЗ* виникає ще до початку отримання відповідного права і навіть до безпосереднього керування та включає такі складники, як спеціальна правоздатність, спеціальна дієздатність, деліктоздатність. Більш поглиблений аналіз зазначених елементів адміністративної правосуб'єктності особи, яка керує ТЗ, становитиме перспективу наших подальших предметних досліджень.

Список використаних джерел

1. 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)* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., м. Одеса, 21 травня 2021 р. : у 2-х т. Одеса : Гельветика, 2021. Т. 2. С. 25–29.
2. 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 : Дакор, 2022. 152 с.
3. Веселов М.Ю., Нестеренко О.М., Маслянюк С.В. Проблеми юридичної визначеності при розгляді 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>
4. 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>
5. Ziyan, 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>
6. Словник юридичних термінів : навчальний посібник / уклад. В.П. Марчук. Київ : МАУП, 2003. 128 с.
7. Грибанова М.А. Зміст поняття адміністративно-правового статусу громадянина. *Держава і право. Юридичні і політичні науки*. 2001. Вип. 11. С. 230–235.
8. Філософський словник / за ред. В.І. Шинкарука. Київ : Головна редколегія УРЕ, 1973. 560 с.
9. Гусарев С.Д. Теоретичні аспекти забезпечення правового статусу особистості в Україні. *Науковий вісник Дніпропетровського юридичного інституту МВС України*. 2000. № 1. С. 39–44.
10. Панчишин А.В. Поняття, ознаки та структура категорії «правовий статус». *Часопис Київського університету права*. 2010. № 2. С. 95–98.
11. Головка В.А. Соціальний та економічний захист прав учасників дорожнього руху: поняття та ознаки. *Держава і право. Юридичні і політичні науки*. 2010. Вип. 48. С. 293–298.
12. Хитра О.В. Соціальні аспекти забезпечення безпеки дорожнього руху. *Становлення та розвиток місцевого самоврядування в Україні* : збірник тез X Всеукр. наук.-практич. конф., м. Хмельницький, 7 грудня 2021 р. Хмельницький : ХУУП імені Леоніда Юзькова, 2021. С. 93–96.
13. Товстуха С.О. Теоретичні основи державного управління у сфері безпеки дорожнього руху України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2011. № 4. С. 103–105.
14. Шемшученко Ю.С., Пархоменко Н.М. Правовий статус. *Юридична енциклопедія*: Т. 5 : П–С / ред. кол.: Ю.С. Шемшученко (гол.) та ін. Київ : Українська енциклопедія, 2003. Т. 5. С. 44.
15. Зайчук О.В., Оніщенко Н.М. Теорія держави і права. Академічний курс : підручник. Київ : Юрінком Інтер, 2008. 688 с.
16. Скакун О.Ф. Теорія держави і права : підручник. Харків : Консум, 2001. 656 с.
17. Битяк Ю.П., Гаращук В.М., Дьяченко О.В. Адміністративне право України : підручник / за ред. Ю.П. Битяка. Київ : Юрінком Інтер, 2006. 544 с.
18. 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 травня 2021 р. : у 2-х т. / за заг. ред. С.В. Ківалова. Одеса : Гельветика, 2021. Т. 2. С. 62–64.
19. Пушкарьова Н.Ф. Поняття та види спеціального адміністративно-правового статусу. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2021. Вип. 68. С. 195–199. DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2021.68.33>.
20. Веселов М., Гайденко В., Приходько К. Правосуб'єктність учасників кримінального провадження: проблеми законодавчого врегулювання. *Підприємство, господарство і право*. 2016. № 6. С. 171–176.
21. 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.
22. Бойко І. Громадянин як суб'єкт адміністративно-правових відносин. *Вісник Академії правових наук України*. 2004. № 1(36). С. 94–102.
23. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ. Дата оновлення: 30.12.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#n3> (дата звернення: 22.01.2023).
24. Правоздатність іноземних громадян і осіб без громадянства. Довідкова інформація від 21.06.2007. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/TS002384> (дата звернення: 22.01.2023).
25. Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами : Постанова Кабінету Міністрів України від 08.05.1993 № 340. Дата оновлення: 14.12.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF#n28> (дата звернення: 22.01.2023).
26. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. Дата оновлення: 14.12.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n120> (дата звернення: 22.01.2023).
27. Шульга Є.В. Особливості правосуб'єктності осіб в адміністративно-деліктних відносинах. *Інтернаука. Серія «Юридичні науки»*. 2017. № 3. С. 44–49.

References

1. Bilous-Osin' T.I. (2021). Struktura administratyvno-pravovoho statusu hromadyanyn. Nauka ta suspil'ne zhyttya Ukrainy v epokhu hlobal'nykh vyklykiv lyudstva u tsyfrovu eru (z nahody 30-richchya proholoshennya nezalezhnosti Ukrainy ta 25-richchya pryynnyatta Konstytutsiyi Ukrainy) : u 2 t. : materialy Mizhnar. nauk.-prakt. konf. (m. Odesa, 21 trav. 2021 r.). Odesa : Vyd-y dim «Hel'vetyka»,– T. 2. S. 25–29. [in Ukrainian].
2. Yurydychna vidpovidal'nist' za keruvannya transportnyimi zasobamy u stani sp"yaninnya: problemy ta shlyakhy udoskonalennya pravovoho rehulyuvannya : monohrafiya / S.S. Vitvits'kyy, M.Yu. Veselov, R.M. Pylypiv. Kyiv : VD Dakor, 2022. 152 s. il. [in Ukrainian].
3. Veselov M.Y., Nesterenko O.M., Maslyanko S.V. (2022). Problemy yurydychnoyi vyznachnosti pry roz'hlyadi sudamy sprav pro administratyvni pravoporushennya, pov"yazani z keruvanniam transportnyimi zasobamy u stani alkohol'noho sp"yaninnya. Pravovyy chasopys Donbasu. № 2(79). S. 48–57. DOI: <https://doi.org/10.32366/2523-4269-2022-79-2-48-57>. [in Ukrainian].
4. Chesterman, S. (2020). Artificial intelligence and the limits of legal personality. *International&ComparativeLawQuarterly*, 69(4):819-844. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0020589320000366>.
5. Ziyang, C., & Shiguo, L. (2021). China's self-driving car legislation study. *ComputerLaw&SecurityReview*, 41, 105555. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.clsr.2021.105555>.
6. Marchuk V.P. (2003). Slovník yurydychnykh terminiv: navch. posib. / uklad. Kyiv : MAUP, 128 s. [in Ukrainian].
7. Hrybanova M.A. (2001). Zmist ponyattya administratyvno-pravovoho statusu hromadyanyna // Derzhava i pravo : zbirnyk nauk. pr. Kyiv. Vyp. 11: Yurydychni i politychni nauky. S. 230–35. [in Ukrainian].
8. Shynkaruka V.I. (1973). Filosofs'kyy slovník / za red. Kyiv : Holovna redkolehiya URE. 560 s. [in Ukrainian].
9. Husaryev S.D. (2000). Teoretychni aspekty zabezpechennya pravovoho statusu osobystosti v Ukraini. *Naukovyy visnyk Dnipropetrovs'koho yurydychnoho instytutu MVS Ukrainy*. № 1. St. 39–44. [in Ukrainian].
10. Panchyshyn A.V. (2010). Ponyattya, oznaky ta struktura katehoriyi «pravovyy status». *Chasopys Kyivsk'oho universytetu prava*. N 2. St. 95–98. [in Ukrainian].
11. Holovko V.A. (2010). Sotsial'nyy ta ekonomichnyy zakhyst prav uchasnykiv dorozhn'oho rukhu: ponyattya ta oznaky. *Derzhava i pravo : zb. nauk. prats'.* Yurydychni i politychni nauky. K. : In-t derzhavy i prava im. V.M. Korets'koho NAN Ukrainy. Vyp. 48. S. 293–298. [in Ukrainian].
12. Khytra O.V. (2021). Sotsial'ni aspekty zabezpechennya bezpeky dorozhn'oho rukhu. Stanovlennya ta rozvytok mistsevoho samovryaduvannya v Ukraini : Zbirnyk tez KH Vseukr. nauk.-praktych. konf. (m. Khmel'nyts'kyy, 7 hrud. 2021 r.). Khmel'nyts'kyy : KHUUP imeni Leonida Yuz'kova, S. 93–96. [in Ukrainian].
13. Tovstukha S.O. (2011). Teoretychni osnovy derzhavnoho upravlinnya u sferi bezpeky dorozhn'oho rukhu Ukrainy. *Investytsiyi: praktyka ta dosvid*. № 4. S. 103–105. [in Ukrainian].
14. Shemshuchenko Yu.S., Parkhomenko N.M. (2008). Pravovyy status. *Yurydychna entsyklopediya: tom 5 : P-S* / [red. kol.: Yu. S. Shemshuchenko (holova) in.]. Kyiv: Ukrayins'ka entsyklopediya, 2003. T. 5. S. 44. [in Ukrainian].
15. Zaychuk O.V., Onishchenko N.M. *Teoriya derzhavy i prava. Akademichnyy kurs: pidruchnyk*. Kyiv: Yurinkom Inter. 688 s. [in Ukrainian].
16. Skakun O.F. (2001). *Teoriya derzhavy i prava: pidruchnyk*. Kharkiv: Konsum, 656 s. [in Ukrainian].
17. Bytyak Yu.P., Harashchuk V.M., D'yachenko O.V. (2006). *Administratyvne pravo Ukrainy: pidruchnyk; za red. Yu.P. Bytyaka*. Kyiv: Yurinkom Inter, 544 s. [in Ukrainian].
18. Strel'nykov A.V. (2021). Shchodo pytannya vyznachennya zmistu spetsial'nykh administratyvno-pravovykh statusiv fizychnykh osib. *Nauka ta suspil'ne zhyttya Ukrainy v epokhu hlobal'nykh vyklykiv lyudstva u tsyfrovu eru (z nahody 30-richchya proholoshennya nezalezhnosti Ukrainy ta 25-richchya pryynnyatta Konstytutsiyi Ukrainy) : materialy Mizhnar. nauk.-prakt. konf. (m. Odesa, 21 trav. 2021 r.) u 2 t. : / za zah.red. S.V. Kivalova*. Odesa : Vyd-y dim «Hel'vetyka» T. 2. S. 62–64. [in Ukrainian].
19. Pushkar'ova N.F. (2021). Ponyattya ta vydy spetsial'noho administratyvno-pravovoho statusu. *Naukovyy visnyk Uzhhorods'koho Natsional'noho Universytetu. Seriya Pravo*. Vyp. 68. S. 195–199. DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2021.68.33>. [in Ukrainian].
20. Veselov M., Haydenko V., Prykhod'ko K. (2016). Pravosub'yektnist' uchasnykiv kryminal'noho provadzhennya: problemy zakonodavchoho vrehulyuvannya. *Pidpryyemnytstvo, gospodarstvo i pravo*. № 6. S. 171–176. [in Ukrainian].
21. Denysova A.V. (2017). Administratyvna pravosub'yektnist' orhaniv vykonavchoyi vlady yak sub'yektiv administratyvnoho nahlyadu: naukovyy pidkhid do kharakterystyky. *Pravo i Suspil'stvo*. № 4. S. 143–147. [in Ukrainian].
22. Boyko I. (2004). Hromadyanyn yak sub'yektiv administratyvno-pravovykh vidnosyn. *Visnyk Akademiyi pravovykh nauk Ukrainy*. № 1(36). S. 94–102. [in Ukrainian].
23. Pro dorozhniy rukh : Zakon Ukrainy vid 30.06.1993 r. № 3353-XII. Data onovlennya: 30.12.2022. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#n3> (data zvernennya: 22.01.2023). [in Ukrainian].
24. Pravozdatnist' inozemnykh hromadyan i osib bez hromadyanstva. Dovidkova informatsiya vid 21.06.2007. Retrieved from <https://ips.ligazakon.net/document/TS002384> (data zvernennya: 22.01.2023). [in Ukrainian].
25. Pro zatverdzhennya Polozhennya pro porядok vydachi posvidchen' vodiya ta dopusku hromadyan do keruvannya transportnyimi zasobamy : Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 08.05.1993 r. № 340. Data onovlennya: 14.12.2022. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF#n28> (data zvernennya: 22.01.2023). [in Ukrainian].
26. Pro Pravyla dorozhn'oho rukhu : Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10.10.2001 r. № 1306. Data onovlennya: 14.12.2022. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n120> (data zvernennya: 22.01.2023). [in Ukrainian].

27. Shul'ha Ye.V. (2017). Osoblyvosti pravosub'yektnosti osib v administratyvno-deliktnykh vidnosynakh. Internauka : mizhnarodnyy naukovyy zhurnal. Seriya «Yurydychni nauky». № 3. S. 44–49. [in Ukrainian].

Maslyanko Serhiy,

Police Major, Postgraduate Student,

Deputy Commander of Company No. 2, Battalion No. 2 of the Patrol Police Regiment in Kryvyi Rih, Department of the Patrol Police in Dnipropetrovsk Region, Department of the Patrol Police

(Donetsk State University of Internal Affairs, Kropyvnytskyi)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1956-117X>

THE CONCEPT OF ADMINISTRATIVE LEGAL ENTITY OF PERSONS WHO DRIVE VEHICLES AND ITS SIGNIFICANCE IN DEFINITIONS OF THEIR ADMINISTRATIVE AND LEGAL STATUS

The article is devoted to the study of the administrative-legal status and administrative legal personality of persons who drive a vehicle. In the study, the theoretical issues of defining the mentioned concepts and their interdependence are solved, a meaningful description is given.

It has been established that a person who drives a vehicle in public-legal relations acquires a special administrative-legal status, which is a type of general administrative-legal status. It has been proven that the demarcation of the special administrative-legal status of various categories of persons who drive (or can drive) vehicles from each other and from all other persons lies in the plane of special legal personality. It is suggested that the administrative legal personality of a person driving a vehicle be understood as the ability of a physical (private) person to be the subject of legal relations in the field of road traffic safety while driving a vehicle on the country's road network, among other special subjects endowed in a legal manner with similar rights and obligations. Its essence is that it defines those legally significant characteristics that turn a real (personally individualized) person into a bearer of a certain set of rights and obligations related to driving various types of vehicles.

Considering the above, the administrative legal personality of persons who drive vehicles is actually a rather complex administrative-legal mechanism in social relations and depends on many of the above-mentioned constituent elements and legal facts. The above information provides grounds for asserting that the legal personality of a person in relation to driving a vehicle arises even before the beginning of obtaining the corresponding right and even before direct driving and includes such components as special legal capacity, special legal capacity, delict capacity.

Key words: administrative-legal relations, administrative-legal status, administrative legal personality of a person, legal capacity, legal capacity, delictual capacity, driving a vehicle, road users.

Надіслано до редколегії 02.03.2023