

УДК 342.9

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2021.3.29>**Ярослава Лакійчук,**

канд. юрид. наук,

старший науковий співробітник секретаріату Вченої ради

Національної академії внутрішніх справ

ІСТОРИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

Актуальність статті полягає в тому, що права людини, як і її обов'язки, становлять найважливіший соціальний і політико-правовий інститут, який об'єктивно постає мірилом досягнень певного суспільства, показником рівня його цивілізованості, адже саме за допомогою цього інституту особа залучається до матеріальних і духовних благ, до законних форм волевиявлення і реалізації власних інтересів. Від рівня забезпеченості прав людини і громадянина значною мірою залежать життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека безпосередньо особистості. Наголошено, що основа сучасної системи забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі адміністративно-правового статусу його учасників, була закладена на теренах нашої держави ще у далекому минулому, пройшла ряд певних етапів свого історичного розвитку, всебічне дослідження яких, на нашу думку, дозволить не тільки виявити певні їх особливості на кожному етапі розвитку, але й взаємозв'язок між ними, що, у свою чергу, дасть змогу спрогнозувати стан його функціонування та можливого потенційного розвитку задля позитивного коригування поведінки учасників дорожнього руху в Україні в майбутньому. У статті розкриваються історико-правові засади становлення та розвитку законодавчого забезпечення адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху. Проведений авторський аналіз різних історичних періодів розвитку законодавства дав можливість з'ясувати, що система прав та обов'язків учасників дорожнього руху нині закріплена Конституцією України, Законом України «Про дорожній рух», Правилами дорожнього руху, що визначають основний зміст адміністративно-правового статусу таких учасників. Залежно від характеру учасників дорожнього руху чинне законодавство фіксує основні права та обов'язки фізичної особи, юридичних осіб. З'ясовано, що першим нормативно-правовим актом, що мав істотне значення у закріпленні адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху, у тому на території СРСР, стала «Міжнародна конвенція щодо автомобільного руху» 1926 року (м. Париж). Конвенція містила більш докладні, ніж попередня конвенція, вимоги до обладнання автомобілів, що беруть участь у міжнародному русі, а також спеціальні положення про форму, розміри дорожніх знаків і місця їх установки.

Ключові слова: адміністративно-правовий статус, учасники дорожнього руху, безпека дорожнього руху, законодавство.

Постановка проблеми. Права людини, як і її обов'язки, становлять найважливіший соціальний і політико-правовий інститут, який об'єктивно постає мірилом досягнень певного суспільства, показником рівня його цивілізованості, адже саме за допомогою цього інституту особа залучається до матеріальних і духовних благ, до законних форм волевиявлення і реалізації власних інтересів. Від рівня забезпеченості прав людини і громадянина значною мірою залежать життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека безпосередньо особистості.

Прагнучи збудувати правову, демократичну, соціальну державу, сучасна Україна переживає перехідний період, характерний тим, що в усіх сферах життя суспільства відбуваються масштабні реформаторські процеси. Усе більш очевидними стають як деякі

позитивні результати змін, так і негативні явища й тенденції, які характеризують складність, суперечливість і повільність поступу України на шляху до європейських і світових стандартів дотримання прав людини. Це певною мірою стосується і проблеми забезпечення прав та свобод людини і громадянина у сфері дорожнього руху. Її розв'язання передбачає створення певних передумов, за яких реалізація прав і свобод особи є безперешкодною і максимально ефективною, а захист від вчиненого правопорушення сприяє їх відновленню і притягненню винуватої особи до відповідальності.

Мета статті полягає в розгляді історико-правових засад становлення й розвитку адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху в Україні.

Виклад основного матеріалу. Основа сучасної системи забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі адміністративно-правового статусу його учасників, була закладена на теренах нашої держави ще у далекому минулому, пройшла ряд певних етапів свого історичного розвитку, всебічне дослідження яких, на нашу думку, дозволить не тільки виявити певні їхні особливості на кожному етапі розвитку, але й взаємозв'язок між ними, що, у свою чергу, дасть змогу спрогнозувати стан його функціонування та можливого потенційного розвитку задля позитивного коригування поведінки учасників дорожнього руху в Україні в майбутньому.

Слід зазначити, що історія становлення та розвитку адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху починається з моменту появи першого гужового транспорту (кінець XVII століття), коли питання забезпечення безпеки дорожнього руху вперше стали об'єктом правового регулювання [20, с. 14], а середина XVIII століття ознаменувалась появою значної кількості міських кінних перевезень. На той час Україна була частиною Російської імперії, а тому період розвитку правового статусу учасників дорожнього руху в Україні у зазначений проміжок часу можна назвати етапом розвитку адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху у період входження України до складу Російської імперії (XVIII – початок XX століття).

Отже, поява у XVIII столітті на вулицях великих міст достатньої кількості екіпажів сприяло появі певних правових норм, що зобов'язували водія екіпажу діяти відповідним чином, зокрема: вибрати безпечну для руху швидкість, дотримуватись черговості проїзду перехресть, напрямку руху у транспортному потоці тощо. Проте, незважаючи на наявність певних правил поведінки на дорозі, дисципліна учасників дорожнього руху була вкрай низькою. Так, з боку водіїв екіпажів нерідко порушувався безпечний швидкісний режим, що дуже часто призводило до скоєння дорожньо-транспортних пригод. Як правило, знайти винуватця пригоди було вкрай складно, адже після її скоєння винна у цьому особа зникала з місця пригоди, а спеціальних відмінних ознак, за якими можна було б відрізнити той чи інший екіпаж, на той час ще не було [3, с. 19]. Згодом візникам почали видавати спеціальні жетони, які містили два номери. Перший номер означав належність візника до конкретного міста чи району міста, а другий – його особистий номер [3, с. 20]. Збільшення сухопутних перевезень та зростання торговельно-економічних зв'язків сприяло

удосконаленню процесу організації гужового сполучення, покращенню будівництва та експлуатації доріг, що, безперечно, мало позитивний вплив на забезпечення безпеки дорожнього руху. З метою припинення лихацтва на транспортних шляхах та запобігання йому Олександр I у 1802 році видав Указ «Про заборону швидкої їзди», який вперше на законодавчому рівні визначив відповідальність за порушення правил руху гужового транспорту не тільки візника, але й власника екіпажу. Серед заходів впливу на правопорушників імператор встановив такі, як відсилка до гамівного будинку, конфіскація коня, штраф (тільки у разі необхідності лікування постраждалого від пригоди). Дорожній рух став невід'ємною та важливою частиною життя кожної людини, розвитку суспільства, а тому потребував більш масштабного та детального правового регулювання. Таким документом стало «Наставление старостам извозничьим и извозчикам» від 1812 року, що визначало обов'язки візників та було певним прообразом сучасних Правил дорожнього руху. Відповідальність за порушення у сфері безпеки дорожнього руху встановлювалась прийнятим у 1845 році нормативно-правовим актом «Уложение о наказаниях уголовных и исправительных» лише у разі скоєння дорожньо-транспортної пригоди з тяжкими наслідками, а також у разі ушкодження покриття вулиць чи доріг. До винної у скоєнні подібних діянь особи застосовувались такі санкції: штраф, арешт, биття різками, обов'язок відшкодувати спричинену шкоду потерпілому [3, с. 20].

Друга половина XIX століття характеризується спробами впровадження різних саморушних екіпажів на паровій, електричній чи бензиновій тязі, і, врешті-решт, наприкінці XIX – початку XX століть розпочалось виробництво бензинових автомобілів. Так, в Україні перший автомобіль з'явився в Одесі, а згодом декілька приватних автомобілів іноземного виробництва – у м. Києві [1, с. 8]. Поява автомобілів на дорогах країни зумовила потребу прийняття правових актів, що встановлюють правила користування транспортними засобами та поведінки на дорозі. Так, у 1896 році Міністерством шляхів сполучення була прийнята постанова № 7453 «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах», що закріплювала основні правила руху і експлуатації автомобілів [3, с. 22]. Наприкінці 1908 року були затверджені «Технические правила о движении автомобилей по шоссе ведомства путей сообщения».

Вже у 1909 році була здійснена перша спроба уніфікації правил дорожнього руху на міжнародному рівні шляхом прийняття згоди, що мала назву «Міжнародна конвенція стосовно переміщення автомобілів» [10]. У 1910 році вона була ратифікована Російською імперією та з 01 травня стала обов'язковою до виконання на всій території держави [3, с. 22]. Конвенція складалася з 15 статей і містила перелік обов'язкових вимог до автомобіля, водія, порядку обгону, уніфікувала чотири міжнародних попереджувальних знаки («Лоток», «Перекресток», «Вираз», «Переезд рельс») і рекомендувала їх встановлення на відстані близько 250 м до перешкоди. Також була закріплена форма міжнародного водійського посвідчення (міжнародне дорожнє свідоцтво для тимчасового пересування за кордоном) [10].

Кінець XIX – початок XX століття на території Європи, у тому числі сучасної України, характеризується розвитком міжнародно-правових відносин у сфері безпеки дорожнього руху, появою розвиненої системи організації міських перевезень, контролю за дорожнім рухом, а також страхуванням транспортних засобів їх власниками. Також на початку XX століття на вулицях і дорогах великих міст з'являється ще більше видів транспортних засобів, зокрема гужова повозка, мотоцикл, автомобіль та трамвай. Проте адміністративно-правовий статус нових учасників дорожнього руху не був регламентованим. Більш того, постійне збільшення транспортних засобів на дорогах Російської імперії вимагало прийняття спеціальних правових норм, що закріплювали б на законодавчому рівні права, обов'язки та відповідальність учасників дорожнього руху, а також регулювали комерційну діяльність перевізників [3, с. 23].

Наступним історичним етапом розвитку адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху є час Української революції (також Перші визвольні змагання) – низки подій, пов'язаних з національно-визвольною боротьбою українського народу у 1917–1921 роках. Тому, виходячи з назви зазначеного періоду розвитку України як держави, цілком логічно можна назвати наступний етап розвитку правового статусу учасників дорожнього руху як розвиток адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху у період Української революції 1917-1921 років, або розвиток у революційний період.

27 квітня 1917 року Тимчасовим урядом було винесено постанову «Об учреждении Автомобильного отдела», до повноважень якого належав контроль за використан-

ням автотранспорту і запчастин, розробка та подання Тимчасовому уряду проектів про необхідні заходи [16, с. 923–938]. Першим нормативно-правовим актом того часу у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху став Декрет Ради народних комісарів від 10 червня 1920 року «Правила автодвижения по городу Москве и ее окрестностям», підписаний її Головою В. Ульяновим. У цьому нормативно-правовому акті на законодавчому рівні закріплювався порядок реєстрації автомобілів, що випускаються на лінію, форма шляхових листів та посвідчень водіїв, вимоги до водіїв, зокрема наявність документів, що підтверджують законність права керування транспортними засобами. Гранично допустимою межею швидкості для вантажних машин встановлено не більше ніж 15 верст на годину, за порушення якої водія притягали до відповідальності [2, с. 49].

Деякі положення зазначеного документа актуальні і сьогодні. Так, у розділі «Про номерні знаки» зазначено, що кожен автомобіль, що рухається по м. Москві та Московській губернії, повинен бути оснащений двома друкованими номерними знаками (попереду та позаду), які потрібно зберігати у чистому й справному вигляді, щоб відповідати певному призначенню – ідентифікації автомобіля під час його руху [3, с. 25].

У червні 1921 року Центральний виконавчий комітет та Рада народних комісарів СРСР ухвалили Декрет «Про порядок накладення адміністративних стягнень», яким за порушення у сфері безпеки дорожнього руху передбачені покарання: штраф, примусові роботи та позбавлення волі. Розмір стягнення Декретом не визначався, адже його встановлювали місцеві Ради з огляду на інтенсивність руху й особливості міської транспортної мережі [21, с. 50].

29 грудня 1922 року між РРФСР, УРСР, БРСР та ЗСФРР був підписаний Договір про створення СРСР, а тому подальший розвиток адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху відбувається вже в період входження України до складу СРСР 1922-1991 років.

Першим нормативно-правовим актом, що мав істотне значення для закріплення адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху, у тому числі на території СРСР, стала «Міжнародна конвенція щодо автомобільного руху» 1926 року (м. Париж). Конвенція містила більш докладні, ніж попередня конвенція, вимоги до обладнання автомобілів, що беруть участь у міжнародному русі, а також спеціальні положення про форму, розміри дорожніх знаків і місця їх установки. Вперше була введена трикутна

форма для попереджувальних знаків. До вже прийнятих раніше знаків було додано два нових: «Залізничний переїзд» та «Зупинка обов'язкова» [10].

Адміністративна відповідальність за порушення вимог нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху була закріплена в Адміністративному кодексі УРСР 1927 року – єдиному кодифікованому законодавчому акті того часу. А вже у 1930 році у Москві, Ленінграді, Києві та Харкові запроваджуються правила дорожнього руху, що закріплюють обов'язки для водіїв транспортних засобів, зокрема: 1) легкові автомобілі і мотоцикли можуть рухатися по вулицях зі швидкістю не більше 25 верст на годину, а вантажні – не більше 15 верст на годину. Вночі за відсутності світлових ліхтарів автомашини не повинні розвивати швидкість понад 10 верст на годину; 2) кожна автомашинка повинна мати два друківаних номерні знаки. Передній номерний знак повинен бути укріплений вертикально на лівому передньому крилі на особливому кронштейні, прикріпленому до крила наскрізними болтами, задній номерний знак повинен бути укріплений позаду, на кузовній частині або на особливій стійці, не нижче аршини від землі. На мотоциклах передній номерний знак прикріплюється до переднього щитка або вилки, а задній – до багажника. Написані власноруч номерні знаки аж ніяк не допускаються [8].

У 1931 році у Женеві на черговій конференції з безпеки дорожнього руху була прийнята «Конвенція про введення одноманітності в сигналізацію на дорогах», яка розширила номенклатуру дорожніх знаків до 26 і розділила їх на три групи: попереджувальні, наказові, вказівні. Слід зазначити, що у 1933 році в СРСР були затверджені «Правила по застосуванню в межах СРСР Міжнародної конвенції щодо автомобільного руху». У цих Правилах викладена сутність Паризької конвенції щодо автомобільного руху 1926 року і Женевської конвенції про введення одноманітності в сигналізацію на дорогах 1931 року, а в додатку Правил містилися «Основні правила їзди на автомобілях і мотоциклах в межах СРСР» [10].

Слід зазначити, що у 1936 році ухвалою РНК СРСР було створено Державну автомобільну інспекцію та включено її до складу Головного управління міліції НКВС СРСР. Постановою РНК СРСР від 03 липня 1936 року № 1182 було затверджено Положення про ДАІ ГУНКВС СРСР. Відповідно до цього Положення ДАІ було надано такі права: припиняти експлуатацію технічно несправних автомобілів і мотоциклів; порушувати перед кваліфікаційною комі-

сією питання про позбавлення водіїв права керувати транспортними засобами за систематичне грубе порушення правил руху; накладати на осіб, винних у порушенні встановлених на автомобільному транспорті правил і норм, грошові штрафи [19, с. 132–133].

Згодом, у 1940 році, постановою РНК УРСР було затверджено Правила руху й користування автогужовими шляхами УРСР. Чинність зазначених Правил поширювались на всі шляхи загального користування й на будь-якого роду та типу автомобільні перевізні засоби (легкові, вантажні та спеціальні автомобілі, автобуси тощо). Особливістю даної постанови є встановлення нового виду адміністративного стягнення – штраф на місці [18].

17 квітня 1947 року була прийнята постанова Рада Міністрів УРСР № 511, якою затверджено єдині тарифи на пасажирські автобусні перевезення на території УРСР, а також встановлено відповідальність у вигляді штрафу за безквитковий проїзд, перевезення вантажу без попередньої оплати тощо [4].

З метою розвитку міжнародного дорожнього руху та його безпеки шляхом встановлення єдиних правил руху між країнами світу у м. Женеві 19 вересня 1949 року була підписана «Конвенція про дорожній рух». Даний нормативно-правовий акт має велике значення для розвитку адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху, адже закріплює на міжнародному законодавчому рівні їхні права та обов'язки. Конвенція 1949 року містить протокол про дорожні знаки та сигнали, який затверджує категорії дорожніх знаків (попереджувальні, заборонні та наказові), а також їх розмір, колір та правила їх розміщення.

09 червня 1959 року постановою Ради Міністрів РСФСР було затверджене Положення про порядок користування автомобільними дорогами, відповідно до якої на автомобільних шляхах було заборонено: проїзд транспортних засобів, загальна висота яких з вантажем перевищувала вказані на шляхово-сигнальних знаках габарити; провіз вантажів, що виступають за габарити транспортного засобу, встановлені стандартом або технічними умовами, а також вантажів, що виступають за задній борт більш ніж на 2 м, або тих, що волочаться по дорозі тощо [17, с. 79–80].

Наступним нормативно-правовим актом, що має суттєве значення у визначенні та закріпленні на законодавчому рівні адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху, є Правила руху вулицями та дорогами СРСР, введені в дію 01 листопада 1960 року відповідно до розпорядження

Ради Міністрів Української РСР від 07 липня 1960 року № 930-Р. Дія зазначених Правил поширювалась на всі дороги, вулиці (провулки), інші проїзди загального користування, рух якими дозволяється лише правою стороною проїзної частини [9].

Усі учасники дорожнього руху повинні дотримуватись вимог дорожніх знаків, розмітки, сигналів світлофора та регулювальника, бути уважними до дорожніх умов та порядку руху. Також даний нормативно-правовий акт закріплює правила для пішоходів та пасажирів, правила для велосипедистів, загальні обов'язки водіїв, вимоги безпеки під час перевезення людей, порядок руху транспортних засобів, гужового транспорту, вимоги до технічного стану транспортних засобів, користування освітлювальними приладами, дії учасників дорожнього руху у разі скоєння дорожньо-транспортних пригод тощо.

У 1968 році була прийнята Конвенція про дорожній рух (ратифікована Українською РСР лише 25 квітня 1974 року), відповідно до якої учасниками дорожнього руху визнавались водії, велосипедист, вершник, візник, погонич тварин та пішохід [6]. Також на законодавчому рівні закріплювались їхні обов'язки, умови та порядок руху. Більш детально про Конвенцію про дорожній рух 1968 року мова піде у підрозділі 1.3. «Міжнародно-правові стандарти адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху» розділу 1 цього дисертаційного дослідження.

З 1 січня 1973 року вступили в дію нові Правила дорожнього руху, які закріплювали загальні обов'язки для водіїв, пасажирів та пішоходів, порядок руху, зупинку чи стоянку транспортних засобів, правила проїзду перехресть, пішохідних переходів, зупинок загального користування та залізничних переїздів, перевезення людей та вантажів, перелік дорожніх знаків та сигналів регулювальника, правила руху у темну пору доби, буксирування транспортних засобів тощо [11].

Наступним важливим кроком в історії розвитку адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху є прийняття 13 жовтня 1980 року Основ законодавства СРСР і союзних республік про адміністративні правопорушення [7, с. 35]. Вперше на законодавчому рівні було сформульовано положення про адміністративну відповідальність та наведено поняття адміністративного правопорушення (проступку), під яким розумілася протиправна, винна (навмисна або необережна) дія (бездіяльність), що посягає на державний або громадський порядок, соціалістичну власність, права та свободи громадян або вста-

новлений порядок управління, за яку законодавством передбачено адміністративну відповідальність. Після ухвалення Основ законодавства СРСР та союзних республік про адміністративні правопорушення в усіх союзних республіках, у тому числі й УРСР, почали працювати над кодифікацією законодавства про адміністративну відповідальність [7, с. 35].

Згодом, 07 грудня 1984 року, постановою Верховної Ради УРСР № 8073-Х було ухвалено Кодекс Української РСР про адміністративні правопорушення, який став єдиним кодифікованим законодавчим актом у галузі адміністративного права, норми якого встановлювали адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху [5].

16 липня 1986 року наказом МВС СРСР № 139 були затверджені нові Правила дорожнього руху, які вперше на законодавчому рівні закріпили визначення учасника дорожнього руху, яким визнавалась особа, що бере безпосередню участь у процесі руху як водій, пішохід, пасажир транспортного засобу, погонич тварин [12].

У 1993 році був прийнятий Закон України «Про дорожній рух» [14] та постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил дорожнього руху» [13], які закріпили адміністративно-правовий статус учасників дорожнього руху України як самостійної та незалежної держави. У 2001 р. постановою Кабінету Міністрів України затверджені Правила дорожнього руху, які чинні і до сьогодні [15].

Висновки

У статті розкриваються історико-правові засади становлення та розвитку законодавчого забезпечення адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху. Проведений авторський аналіз різних історичних періодів розвитку законодавства дав можливість з'ясувати, що система прав та обов'язків учасників дорожнього руху нині закріплена Конституцією України, Законом України «Про дорожній рух», Правилами дорожнього руху, що визначають основний зміст адміністративно-правового статусу таких учасників.

Список використаних джерел:

1. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку : монографія / за заг. ред. А. М. Редзюка. Київ: ДП «ДержавтотрансНДІпроект», 2005. 400 с.
2. Бронштейн Л. А., Шульман А. С. Экономика автомобильного транспорта : учебник. Москва: Транспорт, 1976. 184 с.

3. Войтенков Е. А. Историко-правовые особенности и этапы становления отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения. *Общество и право*. 2010. № 3 (30). С. 17–28.

4. Збірник постанов і розпоряджень Уряду УРСР. 1947. № 8. Ст. 43. С. 15.

5. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 груд. 1984 р. № 8073-Х. *Верховна Рада України*. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення: 12.01.2021).

6. Конвенція про дорожній рух від 8 листоп. 1968 р. *Верховна Рада України*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041 (дата звернення: 12.01.2021).

7. Літошенко О. С. Адміністративна відповідальність в системі юридичної відповідальності : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2004. 199 с.

8. Первым правилам дорожного движения в Советском Союзе – 95 лет. URL: <http://probok.net/blog/4942/> (дата звернення: 12.01.2021).

9. Правила движения по улицам и дорогам СССР : введены в действие с 01 ноября 1960 года в соответствии с распоряжением Совета Министров Украинской ССР от 07.07.1960 г. № 930-р. Областная книжная типография Днепропетровского областного издательства, 1961.

10. Правила дорожного движения и международные Конвенции по дорожному движению. Студопедия. URL: <https://studopedia.org/2-126396.html> (дата звернення: 12.01.2021).

11. Правила дорожного движения СССР 1973 года. *За рулем*. 1972. декабрь. URL: <https://www.zr.ru/archive/zr/1972/12/pravila-dorozhnogo-dvizheniia> (дата звернення: 12.01.2021).

12. Правила дорожного движения: введ. в действие 1 янв. 1987 г. 2-е изд., стер. Киев: Техника, 1988, 48 с.

13. Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 31 груд.

1993 р. № 1094 / *Верховна Рада України*. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1094-93-%D0%BF> (дата звернення: 12.01.2021).

14. Про дорожній рух: Закон від 30 черв. 1993 р. № 3353-ХІІ / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення: 12.01.2021).

15. Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовт. 2001 р. № 1306 / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF> (дата звернення: 12.01.2021).

16. Собрание узаконений и распоряжений правительства, издаваемое при правительствующем Сенате. 1917. Отд. 1. № 105. С. 923–934.

17. Столбов Б. А., Суегенков Ю. С., Зимина А. Г. Сборник законодательства и иных нормативных актов об административной ответственности. Москва: Юрид. лит., 1978. 520 с.

18. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України. Рада Народних Комісарів УРСР. 1918-1996 рр. Спр. 212. Постанови Ради Народних Комісарів УРСР, червень 1940 р. 179 арк.

19. Шевченко А. Є. Організаційно-правові аспекти становлення та адміністративної діяльності спеціальних підрозділів НКВС України на транспорті у кінці 20-х – середині 40-х рр. ХХ ст. : монографія. Київ: Нац. акад. України, Ін-т історії України, 2005. 472 с.

20. Шевченко П. Н. Этапы развития системы безопасности дорожного движения в российском государстве. *Вестник Московского университета МВД России*. 2013. № 11. С. 13–17.

21. Шудріков В. М. Правові та організаційні засади нагляду підрозділами ДАІ МВС України за технічним станом транспортних засобів : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Донецьк, 2008. 204 с.

Yaroslava Lakiichuk. Historical-legal fundamentals for the development of an administrative-legal status of road users in Ukraine

The relevance of the article is that human rights, as well as its responsibilities, are the most important social and political and legal institution, which objectively is a measure of the achievements of a society, an indicator of its level of civilization, because it is through this institution a person is involved. material and spiritual goods, to legitimate forms of expression of will and realization of own interests. Life and health, honor and dignity, inviolability and security of the individual directly depend on the level of human and civil rights. It is emphasized that the basis of the modern system of road safety, including the administrative and legal status of its participants, was laid in our country in the distant past, passed a number of stages of its historical development, a comprehensive study of which, in our opinion, will not only to identify certain features at each stage of development, but also the relationship between them, which, in turn, will predict the state of its operation and possible potential development to positively correct the behavior of road users in Ukraine in the future. The article reveals the historical and legal principles of formation and development of legislative support for the administrative and legal status of road users. The author's analysis of different historical periods of development of the legislation provided an opportunity to find out that the system of rights and responsibilities of road users, currently enshrined in the Constitution of Ukraine, the Law of Ukraine "On Road Traffic", the Rules of the Road. status of such participants. Depending on the nature of road users, the current legislation fixes the basic rights and responsibilities of individuals and legal entities. It was found that the first legal act that was essential in consolidating the administrative and legal status of road users, including in the USSR, was the "International Convention on Road Traffic" in 1926 (Paris). The convention contained more detailed requirements than the previous convention for the equipment of cars involved in international traffic, as well as special provisions on the shape, size of road signs and their locations.

Key words: administrative and legal status, road users, road safety, legislation.