

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ЛЕВІЩЕНКО ДМИТРО КОСТЯНТИНОВИЧ

УДК 342.7:656.13(477)

**ДИСЕРТАЦІЯ
АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ**

12.00.07 – адміністративне право та процес;
фінансове право; інформаційне право

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело _____

Науковий керівник: Пастух Ігор Дмитрович,
доктор юридичних наук, професор

Київ–2026

АНОТАЦІЯ

Левіщенко Д. К. Адміністративно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. – *Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.*

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право та процес; фінансове право; інформаційне право. Науково-дослідний інститут публічного права, Київ, 2026.

У дисертаційному дослідженні узагальнено наявні теоретичні положення та практику правозастосування адміністративно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Сформульовано пропозиції та рекомендації, спрямовані на покращення правозастосування в цій сфері.

Встановлено, що стан наукового розроблення проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні вирізняється посиленням інтересом з боку українських та іноземних дослідників, які розглядають це явище з різних наукових позицій – від адміністративно-правових до технічних і соціальних аспектів. Попри наявність численних праць, присвячених нормативно-правовому регулюванню, організаційним механізмам і поведінковим факторам, досі суттєвим є дефіцит у формуванні єдиного, чіткого й комплексного визначення безпеки дорожнього руху на законодавчому рівні, що ускладнює уніфіковане застосування наукових розробок на практиці. Водночас накопичений теоретичний потенціал створює основу для подальшого розвитку системного, міждисциплінарного підходу, здатного враховувати сучасні виклики, зокрема воєнний стан, цифровізацію та зміни в соціальній поведінці учасників руху.

У межах хронологічного дослідження правових засад забезпечення безпеки дорожнього руху здійснено системний аналіз еволюції правових засад безпеки дорожнього руху в Україні, окреслено їх трансформацію від фрагментарних наказів, орієнтованих переважно на охорону державного майна, через карально-бюрократичний та централізовано-контрольований підходи

радянського режиму до сучасного етапу, позначеного євроінтеграційною гармонізацією норм і запровадженням цифрових технологій у сфері дорожньої безпеки. Виокремлено такі етапи еволюції правових засад безпеки дорожнього руху в Україні: 1) етап національного становлення за незалежної України з кодифікацією в Законі 2001 року; 2) період адаптації до європейських стандартів і підготовки до членства в Європейському Союзі; 3) сучасний етап, що характеризується впровадженням цифрових платформ, автоматичної фіксації порушень і стратегією Vision Zero.

Окреслено перспективні напрями вдосконалення адміністративно-правових та інфраструктурних заходів в Україні на підставі аналізу досвіду зарубіжних країн (Євросоюз та інші): необхідність упровадження системи штрафних балів; розширення цифрових систем фіксації порушень з метою зниження суб'єктивізму; розвиток просвітницьких кампаній та інтеграція питань безпеки дорожнього руху в систему шкільної освіти; упровадження систем Alcolock та обов'язкових медичних обстежень для водіїв-порушників; автоматизований контроль технічного стану транспортних засобів; створення єдиного електронного кабінету водія з інтеграцією до баз поліції, Міністерства охорони здоров'я України, страхових компаній; запровадження міжвідомчих платформ для обміну даними в реальному часі.

Визначено перспективи адаптації міжнародного досвіду для України в сучасних умовах воєнного стану: запровадження спеціальних процедур створення та перегляду транспортних шляхів, спланованих й обладнаних так, щоб залишатися дієвими і безпечними навіть під час стихійних лих, аварій або екстремальних погодних явищ; визначення системи пріоритетності автошляхів для евакуації, гуманітарних місій та оперативної логістики; створення централізованих чи регіональних центрів кризового реагування з інтегрованою цифровою аналітикою руху, аварійної інформації, моніторингу інфраструктурних пошкоджень; урегулювання сценарно орієнтовані моделі реагування на інциденти, що охоплюють воєнні виклики й можливі катастрофи; запровадження регулювання використання відеореєстраторів, цифрових

пристроїв сповіщення, доступу до даних про маршрути для громадян у воєнних зонах; запровадити єдиний тимчасовий цифровий документ для швидкої ідентифікації осіб на блокпостах із можливістю його експрес-верифікації не лише поліцією, а й військовими, територіальною обороною тощо.

Безпеку дорожнього руху визначено як інтегральну, динамічну характеристику стану дорожньо-транспортної системи, що відображає рівень захищеності її учасників і суспільства загалом від дорожньо-транспортних пригод та їхніх негативних медико-соціальних та економічних наслідків. Цього стану досягають завдяки збалансованій взаємодії нормативно-правових, інфраструктурних, техніко-технологічних, освітньо-культурних і поведінкових чинників, його оцінюють через систему комплексних показників, що виходять за межі лише статистики аварійності, охоплюючи аспекти громадського здоров'я, сталого розвитку та якості життя.

Поняття «забезпечення безпеки дорожнього руху» визначено як цілеспрямовану, науково обґрунтовану та системно організовану діяльність держави, органів місцевого самоврядування, громадських інституцій, суб'єктів господарювання та громадян, що полягає в розробленні, упровадженні та реалізації комплексних правових, організаційно-управлінських, інженерно-технічних, освітньо-виховних, інформаційно-аналітичних і медико-соціальних заходів.

Ключовими особливостями сучасної безпеки дорожнього руху визначено: 1) багатокomпонентність системи; 2) багаторічний підхід до проблеми; 3) людський фактор; 4) низький рівень підготовки та відповідальності учасників дорожнього руху; 5) залежність від якості інфраструктури; 6) вплив технічного стану та залежність від технологічності й мобільності транспортних засобів; 7) необхідність комплексної та ефективної системи управління; 8) недосконалість законодавства, механізмів контролю; 9) прагнення до відповідності й упровадження міжнародних норм; 10) пріоритетність захисту вразливих учасників дорожнього руху; 11) інтеграція з принципами сталого розвитку та регіональної мобільності;

12) інтегрованість у розвиток транспортної галузі; 13) людиноцентричний підхід.

Суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху за організаційно-функціональним критерієм розподілено на: 1) законодавчі й інші нормотворчі органи; 2) виконавчо-розпорядчі органи; 3) контрольно-наглядові органи; 4) освітні, наукові, тренінгові організації; 5) громадські організації та ініціативи; 6) інфраструктурні інституції; 7) міжвідомчі та координаційні органи. Доведено, що без стратегічної співпраці держави, місцевих громад, освітніх установ, суб'єктів господарювання та громадянського суспільства неможливо досягти радикального зниження аварійності та смертності на дорогах. Удосконалення системи нагляду за безпекою дорожнього руху потребує прийняття єдиного нормативно-правового акта, який інтегрував би повноваження всіх суб'єктів нагляду в єдину міжвідомчу систему із чіткими механізмами координації, підзвітності та використання даних.

Встановлено, що адміністративні процедури щодо здійснення нагляду й контролю як складова системи забезпечення законності та дисципліни охоплюють сукупність правових, адміністративних, аналітичних й інспекційно-інформаційних дій уповноважених органів публічної влади, спрямованих на виявлення, припинення та запобігання порушенням у сфері господарської діяльності, зокрема в галузі безпеки дорожнього руху, де вони набувають форми окремої групи адміністративних процедур публічно-правового характеру, що мають на меті виявлення, попередження, припинення й усунення правопорушень з боку учасників дорожнього руху, суб'єктів транспортної діяльності та посадових осіб, відповідальних за стан дорожньої інфраструктури, реалізуючись як нормативно визначені послідовні дії – від ініціювання до реагування та подальшого контролю – з метою законного адміністративного втручання для забезпечення профілактики, дисципліни та підвищення безпеки на автошляхах.

Констатовано, що правове забезпечення профілактики дорожньо-транспортних пригод і мінімізації їхніх негативних наслідків в Україні

поступово наближається до світових стандартів, проте наявні й значні системні виклики: проблема «старіння» нормативної бази, обмеженість фінансів, складнощі міжвідомчої координації, нерівномірність цифровізації, недостатній рівень освіти учасників дорожнього руху, неналежна інтеграція міжнародних стандартів за певними напрямками.

Вирішальними в стратегічній перспективі визначено такі фактори: нормативна гнучкість у контексті євроінтеграції, готовність до цифрової трансформації та автономної мобільності, адаптація до кліматичних і демографічних ризиків, постійний моніторинг і прозорість дій влади. Зниження рівня смертності й травматизму від дорожньо-транспортних пригод потребує не лише законодавчого оновлення, а й якісної взаємодії держави, суспільства, науки та бізнесу.

Запропоновано вдосконалити адміністративну відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом: 1) нормативного закріплення визначення адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення дорожнього руху, що дасть змогу усунути теоретичні суперечності та забезпечить єдність підходів у правозастосуванні; 2) забезпечення єдиної уніфікованої процедури оформлення матеріалів справ про адміністративні правопорушення; 3) посилення правового контролю за використанням технічних засобів фіксації правопорушень; 4) розширення переліку альтернативних заходів впливу (профілактичних бесід, попереджень, обов'язкового проходження курсів з безпеки дорожнього руху для повторних порушників); 5) створення єдиної електронної бази постанов і рішень; 6) усунення перепон, визначених законодавством, щодо можливості застосування інституту малозначності не лише для певної частки (примітка до ст. 22 КУпАП), а й інших правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом внесення змін і доповнень до ч. 2 ст. 32 Кодексу України про адміністративні правопорушення, а також Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному

режимі, затвердженій наказом Міністерства внутрішніх справ України від 7 листопада 2015 року № 1395, для чого передбачити в ній бланки постанов про закриття справи, що виносять під час оголошення усного зауваження, а також за наявності обставин, передбачених ст. 247 Кодексу України про адміністративні правопорушення; внесення змін і доповнень до Кодексу України про адміністративні правопорушення, що стосуються відповідальності за військові адміністративні правопорушення, зокрема у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Ключові слова: дорожній рух, безпека дорожнього руху, забезпечення безпеки дорожнього руху, суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху, адміністративні процедури, адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, дорожньо-транспортна пригода, зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху.

SUMMARY

Levishchenko D. Administrative and legal support for road traffic safety in Ukraine. – Qualification science work in manuscript form.

Dissertation for the degree of Candidate of Legal Sciences in the specialty 12.00.07 – administrative law and process; financial law; information law (081 – Law). Research Institute of Public Law, Kyiv, 2026.

The dissertation research provides a synthesis of existing theoretical propositions and law-enforcement practice regarding administrative and legal support for road traffic safety in Ukraine. Proposals and recommendations aimed at improving law enforcement in this field are offered.

It was established that the state of scholarly development of the problem of ensuring road traffic safety in Ukraine is characterized by significant interest from domestic and foreign researchers who examine this phenomenon from various scientific perspectives — from administrative and legal to technical and social aspects. Despite the existence of numerous works devoted to regulatory framework, organizational mechanisms and behavioral factors, there remains a substantial deficit in forming a single, clear and comprehensive legislative definition of road traffic safety, which complicates the uniform application of scholarly developments in practice. At the same time, the accumulated theoretical potential creates a basis for further development of a systemic, interdisciplinary approach capable of taking into account contemporary challenges, in particular martial law, digitalization and changes in the social behavior of road users.

Within the scope of the chronological study of the legal foundations for ensuring road traffic safety, a systematic analysis was carried out of the evolution of the legal foundations of road traffic safety in Ukraine, tracing their transformation from fragmentary orders, oriented primarily toward the protection of state property, through the punitive-bureaucratic and centrally controlled approach of the Soviet regime, to the modern stage marked by Eurointegration harmonization of norms and the introduction of digital technologies in the field of road safety. The following

stages in the evolution of the legal foundations of road traffic safety in Ukraine were singled out: 1) the stage of national formation in independent Ukraine with codification in the 2001 Law; 2) the period of adaptation to European standards and preparation for EU membership; 3) the current stage characterized by the introduction of digital platforms, automatic violation detection and the Vision Zero strategy.

Promising directions for improving administrative-legal and infrastructural measures in Ukraine are outlined on the basis of analysis of the experience of foreign countries (the EU and others): the need to introduce a penalty point system; expansion of digital violation recording systems to reduce subjectivity; development of educational campaigns and integration of road safety topics into the school education system; introduction of Alcolock systems and mandatory medical examinations for offending drivers; automated control of vehicle technical condition; creation of a unified electronic driver's account integrated with police, Ministry of Health and insurance company databases; introduction of interagency platforms for real-time data exchange.

The prospects for adapting international experience to Ukraine under current conditions of martial law were identified: introduction of special procedures for the creation and review of transport routes, planned and equipped to remain operational and safe even during natural disasters, accidents or extreme weather events; determination of a priority system for highways for evacuation, humanitarian missions and operational logistics; creation of centralized or regional crisis response centers with integrated digital analytics of traffic, accident information and monitoring of infrastructure damage; regulation of scenario-oriented response models to incidents that include military challenges and potential catastrophes; regulation of the use of dashcams, digital notification devices and access to route data for civilians in combat zones; introduction of a single temporary digital document for rapid identification of persons at checkpoints with the possibility of its quick verification not only by police but also by the military and territorial defense.

Road traffic safety is defined as an integral, dynamic characteristic of the state of the road-transport system that reflects the level of protection of its participants and

society as a whole from road traffic accidents and their negative medical-social and economic consequences. This state is achieved through a balanced interaction of regulatory, infrastructural, technical-technological, educational-cultural and behavioral factors, and is assessed through a system of comprehensive indicators that go beyond mere accident statistics, encompassing aspects of public health, sustainable development and quality of life.

The concept of “ensuring road traffic safety” is formulated as a purposeful, scientifically substantiated and systematically organized activity of the state, local self-government bodies, public institutions, economic entities and citizens, which consists in the development, implementation and realization of comprehensive legal, organizational-managerial, engineering-technical, educational-upbringing, information-analytical and medical-social measures.

The key features of modern road traffic safety are defined as: 1) the multicomponent nature of the system; 2) a multi-stage approach to the problem; 3) the human factor; 4) a low level of training and responsibility of road users; 5) dependence on infrastructure quality; 6) the influence of technical condition and dependence on the technological level and mobility of vehicles; 7) the necessity of a comprehensive and effective management system; 8) imperfect legislation and control mechanisms; 9) the aspiration to comply with and implement international standards; 10) the priority of protecting vulnerable road users; 11) integration with the principles of sustainable development and regional mobility; 12) integration into the development of the transport sector; 13) a human-centred approach.

Subjects responsible for ensuring road traffic safety, by organizational-functional criterion, are divided into: 1) legislative and other law-making bodies; 2) executive and administrative bodies; 3) supervisory and oversight bodies; 4) educational, scientific and training organizations; 5) public organizations and initiatives; 6) infrastructural institutions; 7) interagency and coordination bodies. It is proven that without strategic cooperation among the state, local communities, educational institutions, economic entities and civil society it is impossible to achieve a radical reduction in accidents and road fatalities. Improving

the oversight system for road traffic safety requires adoption of a single normative-legal act that would integrate the powers of all supervisory subjects into a unified interagency system with clear mechanisms for coordination, accountability and data use.

It is established that administrative procedures for oversight and control, as a component of the system ensuring legality and discipline, include a set of legal, administrative, analytical and inspection-informational actions of authorized public authorities aimed at detecting, terminating and preventing violations in the sphere of economic activity, in particular in the field of road traffic safety. In this field these procedures take the form of a separate group of public-law administrative procedures intended to detect, prevent, terminate and eliminate violations by road users, transport activity subjects and officials responsible for the condition of road infrastructure, implemented as normatively defined sequential actions — from initiation to response and subsequent control — with the aim of lawful administrative intervention to ensure prevention, discipline and increased safety on highways.

It is stated that the legal provision for the prevention of road traffic accidents and the minimization of their negative consequences in Ukraine is gradually approaching global standards, yet significant systemic challenges remain: the problem of ageing regulatory framework, limited funding, difficulties in interagency coordination, uneven digitalization, insufficient level of road user education, and weak integration of international standards into certain aspects.

The following factors are identified as decisive in strategic perspective: normative flexibility in the context of European integration, readiness for digital transformation and autonomous mobility, adaptation to climatic and demographic risks, continuous monitoring and transparency of government actions. Genuine reduction in mortality and injuries from road traffic accidents requires not only legislative renewal but also high-quality interdisciplinary cooperation among the state, society, science and business.

It is proposed to improve administrative liability in the field of ensuring road traffic safety by: 1) normative consolidation of the definition of administrative

liability for offenses in the field of road traffic safety, which will eliminate existing theoretical contradictions and ensure uniform approaches in law enforcement; 2) ensuring a single unified procedure for preparing case materials on administrative offenses; 3) strengthening legal control over the use of technical means for recording violations; 4) expanding the list of alternative measures of influence (preventive conversations, warnings, mandatory completion of road safety courses for repeat offenders); 5) creating a unified electronic database of rulings and decisions; 6) removing barriers established by legislation to the possibility of applying the de minimis doctrine not only to a certain category (note to Art. 22 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses) but also to other offenses in the field of road traffic safety by amending Part 2 of Art. 32 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses, as well as the Instruction on the preparation by police officers of materials on administrative offenses in the field of road traffic safety, recorded not in automatic mode, approved by the Ministry of Internal Affairs of Ukraine by Order No. 1395 of 07.11.2015, by providing in it templates for rulings on case closure issued when an oral reprimand is given, as well as when circumstances provided for by Article 247 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses are present; and by amending the Code of Ukraine on Administrative Offenses concerning responsibility for military administrative offenses, including those in the field of road traffic safety.

Keywords: road traffic; road traffic safety; ensuring road traffic safety; subjects ensuring road traffic safety; administrative procedures; administrative offenses in the field of road traffic safety; road traffic accident; foreign experience in ensuring road traffic safety.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

у яких опубліковано основні наукові результати дисертації:

1. Бакуліч О. О., Левіщенко О. С., Левіщенко Д. К. Соціально-економічне обґрунтування впливу шумозахисних заходів на навколишнє середовище. *Вісник Національного транспортного університету*. 2016. № 1. С. 29-35. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vntu_2016_1_6.
2. Жижома М. К., Левіщенко О. С., Левіщенко Д. К. Інноваційна політика у вирішенні проблеми рівня гучності шуму дорожнього руху в Україні. *Економіка та управління на транспорті*. 2016. Вип. 2. С. 160–164. URL: <http://publications.ntu.edu.ua/eut/2015-02/160-164.pdf>
3. Левіщенко Д. К. Концептуальні засади правового регулювання суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху в Європейському Союзі. *Право і суспільство*. 2023. № 5 С. 424-431. DOI <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.5.62>
4. Левіщенко Д. К. Безпека дорожнього руху у науковому диспуті. *Knowledge, Education, Law, Management*. 2024. № 5 (65). С. 188-192. DOI <https://doi.org/10.51647/kelm.2024.5.30>.
5. Левіщенко Д. К. Суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху : види та напрями діяльності в сучасних умовах. *Право і суспільство*. 2025. № 5. Т. 1. С. 240–246. DOI <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2025.5.1.30>.
6. Левіщенко Д. К. Становлення та розвиток нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху. *Успіхи і досягнення у науці. Серія «Право»*. 2025. № 11(21). С. 182-195. DOI: [https://doi.org/10.52058/3041-1254-2025-11\(21\)-182-195](https://doi.org/10.52058/3041-1254-2025-11(21)-182-195).
7. Левіщенко Д. К. Проблемні аспекти формування дефініції «безпека дорожнього руху». *Правовий часопис Донбасу/Law journal of Donbass*. 2025. № 4 (93). С. 103–108. DOI 10.32782/2523-4269-2025-93-103-108

8. Левіщенко Д. К. Адміністративні процедури у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Українська поліцейстика: теорія, законодавство, практика*. 2025. № 4 (16). С. 119–123.

які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

9. Левіщенко Д. К. Особливості забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану. *Актуальні проблеми становлення і розвитку правової науки* : матеріали круглого столу (Київ, 26 квіт. 2024 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2024. С. 40–42

10. Левіщенко Д. К. Компетенція Кабінету Міністрів України у сфері безпеки дорожнього руху. *Право і правоохоронна діяльність: сучасний вимір і виклики глобалізації* : матеріали круглого столу (Київ, 6 груд. 2024 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2024. С. 38–40.

11. Левіщенко Д. Огляд судової практики та адміністративна відповідальність за порушення безпеки дорожнього руху. *Актуальні питання підготовки фахівців для сектору безпеки і оборони в умовах війни* : матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції (м. Кропивницький, 17 квітня 2025 року). Кропивницький : ДонДУВС, 2025. С. 720–724.

12. Левіщенко Д. К. Причини та наслідки дорожньо-транспортних пригод: українські реалії та світова практика. *Актуальні питання реформування правової системи держави: теорія та практика* : матеріали круглого столу (Київ, 30 трав. 2025 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2025. С. 44–47.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	17
ВСТУП	18
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ.....	27
1.1. Стан наукової розробки проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні	27
1.2. Генеза правових засад забезпечення безпеки дорожнього руху	48
1.3. Зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху та можливості його імплементації до законодавства України.....	70
Висновки до розділу 1	90
РОЗДІЛ 2. АДМІНІСТРАТИВНІ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ	92
2.1. Поняття та особливості забезпечення безпеки дорожнього руху	93
2.2. Суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху.....	113
2.3. Адміністративні процедури у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	139
Висновки до розділу 2	162
РОЗДІЛ 3. АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВА ОХОРОНА У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ.....	166
3.1. Адміністративно-правове забезпечення профілактики дорожньо- транспортних пригод в Україні та мінімізації їх шкідливих наслідків	166
3.2. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	179
Висновки до розділу 3	197
ВИСНОВКИ.....	200

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	206
ДОДАТКИ.....	235

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

БДР – безпека дорожнього руху

ДТП – дорожньо-транспортна пригода

ЄС – Європейський Союз

КУпАП – Кодекс України про адміністративні правопорушення

МВС – Міністерство внутрішніх справ

МОЗ – Міністерство охорони здоров'я

НПУ – Національна поліція України

ПДР – Правила дорожнього руху

ВСТУП

Актуальність теми. Попри постійне вдосконалення нормативно-правового регулювання, рівень смертності й травматизму на українських дорогах постійно підвищується. Категорії вразливих учасників руху – діти та пішоходи – залишаються під особливим ризиком, що засвідчує недостатню ефективність наявних адміністративно-правових заходів. За даними НПУ, 2024 року в Україні було зареєстровано 25 781 дорожньо-транспортну пригоду (далі – ДТП) з потерпілими, що на 2139 випадків більше, ніж 2023 року (23 642 ДТП). Кількість загиблих 2024 року сягнула 3200 осіб, травмованих – 32 023, натомість 2023 року такі показники становили відповідно 3053 та 29 502 осіб. У ДТП загинуло 180 дітей, травмовано – 5225. Серед пішоходів зафіксовано 6877 ДТП, у яких загинуло 983 особи, 6357 травмовано. Особливу тривогу викликає 1000 аварій, спричинених керуванням транспортними засобами в стані сп'яніння, унаслідок чого загинуло 110 осіб, 1302 – травмовано. Основними причинами ДТП з тяжкими наслідками стали: перевищення безпечної та встановленої швидкості руху (39,4 %); порушення правил маневрування; порушення правил проїзду перехресть. За типами аварій з потерпілими: зіткнення транспортних засобів – 41,7 %; наїзд на пішохода – 26,7 %; наїзд на нерухому перешкоду – 12,2 %. Водночас, за даними Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюють у 68,6 млрд грн на рік (близько 2,0 % валового внутрішнього продукту), зокрема людські втрати через серйозні травми або смерть на дорогах і матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням рівня продуктивності праці.

Різні аспекти правового забезпечення безпеки дорожнього руху досліджено в роботах С. В. Бабаніна, А. М. Бабенка, С. Р. Багірова, С. С. Вітвіцького, М. Ю. Веселова, Н. П. Воронюк, Б. М. Головкина, С. М. Гусарова, Т. О. Гуржія, Н. В. Давидової, Ю. Б. Данильченка, О. В. Джафарової, Т. М. Джинчако, В. В. Доненка, О. О. Дудорова,

Є. Ю. Жученка, Ю. С. Коллера, Т. О. Коломоєць, О. Г. Комісарова, В. А. Мисливого, С. І. Нежурбіди, С. В. Панової, І. Д. Пастуха, М. М. Рудика, Р. А. Сербина, Є. В. Скрипи, А. О. Собакаря, М. В. Співак, О. Г. Стрельченко, Н. В. Толошної, А. В. Червінчука, С. І. Шевченка, К. В. Шкарупи, О. С. Юніна та ін.

Висновки, отримані зазначеними авторами, становлять фундаментальну основу для теоретико-методологічного, правового забезпечення безпеки дорожнього руху. Результати їх досліджень відкривають можливості для вдосконалення нормативно-правових механізмів забезпечення безпеки дорожнього руху. Водночас еволюція транспортної інфраструктури, умови воєнного стану, збільшення кількості транспортних засобів й інтеграція з європейськими стандартами покладають на систему управління безпекою нові виклики. Аналіз сучасних підходів до контролю порушень ПДР, санкціонування та профілактики аварійності засвідчує розрив між правовим регулюванням і результатами правозастосування. Урахування цих аспектів є необхідним для подальшого вдосконалення адміністративно-правового регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху. Отже, обґрунтованими є актуальність обраної теми, її науково-теоретична та прикладна значущість.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертацію виконано відповідно до Цілей сталого розвитку України на період до 2030 року (Указ Президента України від 30 вересня 2019 року № 722/2019); Національної стратегії у сфері прав людини (Указ Президента України від 24 березня 2021 року № 119/2021); Стратегії національної безпеки України (Указ Президента України від 14 вересня 2020 року № 392/2020); Комплексного стратегічного плану реформування органів правопорядку як частини сектору безпеки і оборони України на 2023–2027 роки (Указ Президента України від 11 травня 2023 року № 273/2023); Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року (розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р.); Робота відповідає тематиці наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок Міністерства освіти і науки

на 2022–2026 роки (наказ МОН України від 3 лютого 2022 року № 109), тематики наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок на 2020–2024 роки (наказ МВС України від 11 червня 2020 року № 454), Основних напрямів наукових досліджень Науково-дослідного інституту публічного права на 2021–2025 роки.

Тему дисертації затверджено рішенням Вченої ради Науково-дослідного інституту публічного права 22 грудня 2015 року (протокол № 6).

Мета і завдання дослідження. *Метою* роботи є теоретичне узагальнення та розв’язання наукового завдання щодо адміністративно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні з розробленням пропозицій і рекомендацій, спрямованих на вдосконалення законодавства й відповідної правозастосовної практики.

Для досягнення зазначеної мети поставлено такі *задачі*:

- з’ясувати стан наукової розробленості проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні;
- дослідити генезу правових засад забезпечення безпеки дорожнього руху;
- узагальнити зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху та з’ясувати можливості його імплементації в законодавство України;
- сформулювати визначення поняття та виокремити особливості забезпечення безпеки дорожнього руху;
- висвітлити правовий статус суб’єктів забезпечення безпеки дорожнього руху;
- розглянути адміністративні процедури у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- схарактеризувати адміністративно-правове забезпечення профілактики дорожньо-транспортних пригод в Україні та мінімізації їх шкідливих наслідків;
- окреслити зміст адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

– визначити напрями вдосконалення адміністративно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Об'єкт дослідження – суспільні відносини, що складаються у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Предмет дослідження – адміністративно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети та виконання обумовлених нею завдань використано такі *загальнонаукові* та *спеціальні* методи: *аналізу* наукових джерел, *узагальнення* результатів попередніх досліджень – для з'ясування стану наукової розробленості проблематики забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні (підрозділ 1.1), *діалектичного аналізу* історичного розвитку, *історико-правовий* метод – для дослідження генези правових засад забезпечення безпеки дорожнього руху (підрозділ 1.2), *порівняльно-правовий* та *нормативно-правового аналізу* – для узагальнення зарубіжного досвіду (підрозділ 1.3), *абстрагування*, *термінологічного аналізу* та *структурно-логічний* методи – для формулювання дефініцій поняття та особливостей забезпечення безпеки дорожнього руху, адміністративної відповідальності за правопорушення в цій сфері (підрозділи 2.1, 3.1), *класифікації* та *функціонально-структурний* методи – для визначення правового статусу суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху (підрозділ 2.2), *системного аналізу* та *процесуально-правовий* метод – для дослідження адміністративних процедур у цій сфері (підрозділ 2.3), методи *синтезу* й *оцінювання* ефективності адміністративних заходів – для з'ясування адміністративно-правового забезпечення профілактики ДТП та мінімізації їх наслідків (підрозділ 3.1), *прогнозування*, *моделювання* перспективних правових механізмів, *нормативно-проектний* метод – для визначення напрямів удосконалення адміністративно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні (розділи 2, 3).

Нормативною основою дослідження є Конституція України, міжнародні нормативно-правові акти, закони та підзаконні акти, а також проекти

нормативно-правових актів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху. *Емпіричну основу* дисертації становлять довідкові видання, статистичні дані, зведені дані вивчення 246 проваджень у справах про адміністративні правопорушення, аналітичні матеріали у сфері безпеки дорожнього руху.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в тому, що представлене монографічне дослідження є системною та комплексною працею, яка спрямована на виконання наукового завдання щодо вдосконалення адміністративно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, що надало можливість сформулювати авторські висновки та положення, а також надати практичні рекомендації, пропозиції з досліджуваних питань. За результатами здійсненого дослідження сформульовано низку нових наукових положень і висновків, зокрема:

вперше:

– визначено перспективи адаптації міжнародного досвіду для України в сучасних умовах воєнного стану: введення спеціальних процедур створення та перегляду транспортних шляхів, спланованих й обладнаних так, щоб залишатися дієвими й безпечними навіть під час стихійних лих, аварій або екстремальних погодних явищ; визначення системи пріоритетності автошляхів для евакуації, гуманітарних місій та оперативної логістики; створення централізованих чи регіональних центрів кризового реагування з інтегрованою цифровою аналітикою руху, аварійної інформації, моніторингу інфраструктурних пошкоджень; формування сценарно орієнтованих моделей реагування на інциденти, що охоплюють воєнні виклики й можливі катастрофи, тощо;

– запропоновано шляхи усунення перешкод, визначених законодавством, щодо можливості застосування інституту малозначності не лише для певної частки (примітка до ст. 22 КУпАП), а й інших правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом внесення змін і доповнень до ч.2 ст. 32 КУпАП, а також Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері

забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затвердженій наказом МВС України від 7 листопада 2015 року № 1395, передбачивши в ній бланки постанови про закриття справи, яку виносять під час оголошення усного зауваження, а також за наявності обставин, передбачених ст. 247 КУпАП;

– обґрунтовано доцільність внесення змін і доповнень до КУпАП, що стосуються відповідальності за військові адміністративні правопорушення, зокрема у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

удосконалено:

– доктринальні підходи до поняття забезпечення безпеки дорожнього руху як цілеспрямованої, науково обґрунтованої та системно організованої діяльності держави, органів місцевого самоврядування, громадських інституцій, суб'єктів господарювання та громадян, що полягає в розробленні, упровадженні та реалізації комплексних правових, організаційно-управлінських, інженерно-технічних, освітньо-виховних, інформаційно-аналітичних і медико-соціальних заходів;

– систематизацію суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху за організаційно-функціональним критерієм розподілено на: 1) законодавчі й інші нормотворчі органи; 2) виконавчо-розпорядчі органи; 3) контрольно-наглядові органи; 4) освітні, наукові, тренінгові організації; 5) громадські організації та ініціативи; 6) інфраструктурні інституції; 7) міжвідомчі та координаційні органи;

– визначення безпеки дорожнього руху, яку потлумачено як інтегральну, динамічну характеристику стану дорожньо-транспортної системи, що відображає рівень захищеності її учасників і суспільства загалом від дорожньо-транспортних пригод та їхніх негативних медико-соціальних і економічних наслідків. Цього стану досягають завдяки збалансованій взаємодії нормативно-правових, інфраструктурних, техніко-технологічних, освітньо-культурних та поведінкових чинників, оцінюють через систему комплексних показників, що

виходять за межі лише статистичних даних про аварійність, охоплюючи аспекти громадського здоров'я, сталого розвитку та якості життя;

дістали подальшого розвитку положення щодо:

– еволюції правових засад безпеки дорожнього руху в Україні, у зв'язку з чим виокремлено такі її етапи: 1) етап національного становлення за незалежної України з кодифікацією в Законі України «Про дорожній рух» 2001 року; 2) період адаптації до європейських стандартів і підготовки до членства в ЄС; 3) сучасний етап, що характеризується впровадженням цифрових платформ, автоматичної фіксації порушень і стратегією Vision Zero;

– напрямів удосконалення адміністративно-правових та інфраструктурних заходів в Україні на підставі аналізу досвіду зарубіжних країн (ЄС та інших), серед яких: необхідність упровадження системи штрафних балів; розширення цифрових систем фіксації порушень з метою зниження суб'єктивізму; розвиток просвітницьких кампаній та інтеграція питань безпеки дорожнього руху в систему шкільної освіти; упровадження систем Alcolock й обов'язкових медичних обстежень для водіїв-порушників; автоматизований контроль технічного стану транспортних засобів; створення єдиного електронного кабінету водія з інтеграцією до баз поліції, МОЗ, страхових компаній; запровадження міжвідомчих платформ для обміну даними в реальному часі;

– адміністративних процедур здійснення нагляду й контролю як складової системи забезпечення законності та дисципліни, що охоплюють сукупність правових, адміністративних, аналітичних й інспекційно-інформаційних дій уповноважених суб'єктів, спрямованих на виявлення, припинення та запобігання порушенням у сфері господарської діяльності, зокрема в галузі безпеки дорожнього руху, де вони набувають форми окремої групи адміністративних процедур публічно-правового характеру, що мають на меті виявлення, попередження, припинення й усунення правопорушень з боку учасників дорожнього руху, суб'єктів транспортної діяльності та посадових осіб, відповідальних за стан дорожньої інфраструктури, реалізуючись як

нормативно визначені послідовні дії – від ініціювання до реагування та подальшого контролю – з метою законного адміністративного втручання для забезпечення профілактики, дисципліни та підвищення безпеки на автошляхах.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що вони становлять як науково-теоретичний, так і практичний інтерес і можуть бути використані у:

– *науково-дослідній сфері* – як підґрунтя для подальших теоретичних і прикладних досліджень тематики щодо адміністративно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні (акт Національної академії внутрішніх справ від 02 січня 2026 року № 9/2-нд);

– *освітньому процесі* – під час викладання навчальних дисциплін «Адміністративне право», «Адміністративна процедура», «Адміністративна відповідальність», для підготовки лекцій і навчальних посібників з цієї тематики (акт Національної академії внутрішніх справ від 02 січня 2026 року № 9/1-оп).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійною завершеною науковою працею, виконаною автором із використанням останніх досягнень юридичної науки та практики діяльності суб'єктів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Висновки, рекомендації та пропозиції, сформульовані в роботі, підготовлені здобувачем самостійно на підставі особистих досліджень. В опублікованій статті «Інноваційна політика у вирішенні проблеми рівня гучності шуму дорожнього руху в Україні», підготовленій у співавторстві, особистий внесок здобувача становить 40 %

Апробація результатів дослідження. Основні положення та висновки дисертаційної роботи оприлюднено на міжнародних і всеукраїнських науково-практичних конференціях: «Актуальні проблеми становлення і розвитку правової науки» (Київ, 26 квітня 2024 року); «Право і правоохоронна діяльність: сучасний вимір і виклики глобалізації» (Київ, 6 грудня 2024 року); «Актуальні питання підготовки фахівців для сектору безпеки і оборони в умовах війни»

(Кропивницький, 17 квітня 2025 року); «Актуальні питання реформування правової системи держави» (Київ, 30 травня 2025 року).

Публікації. Основні положення, висновки та пропозиції, що містяться в дисертації, відображено у дванадцяти наукових публікаціях, з яких: сім статей – опублікованих у виданнях, включених МОН України до переліку наукових фахових видань з юридичних наук, одна стаття – у міжнародному науковому виданні країни Європейського Союзу, а також чотири тези доповідей на науково-практичних конференціях

Структура та обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, які містять вісім підрозділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг дисертаційного дослідження становить 237 сторінок, з них основний текст – 188 сторінок, список використаних джерел налічує 207 найменувань на 22 сторінках, додатки – на 10 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

1.1. Стан наукової розробки проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні

Забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні залишається однією з ключових і водночас найскладніших проблем як у сфері наукових досліджень, так і в практичній площині реалізації державної політики. Динамічне розширення автопарку, підвищення інтенсивності дорожнього руху, а також технічна й моральна застарілість дорожньої інфраструктури значно ускладнюють ситуацію. Крім того, недоліки в системі нормативно-правового регулювання, слабка міжвідомча координація, а також недостатній рівень контролю за дотриманням ПДР створюють передумови для збереження високого рівня дорожньо-транспортних пригод, травматизму та смертності. Така ситуація потребує системного наукового осмислення, розроблення ефективних механізмів управління ризиками та впровадження комплексних заходів з боку держави, науковців і громадськості.

Згідно з даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, травматизм, пов'язаний із ДТП, нині є однією з найглобальніших проблем у сфері громадського здоров'я. За прогнозами, уже до 2030 року дорожньо-транспортні інциденти можуть увійти до п'ятірки основних причин смертності у світі. Водночас Україна демонструє один із найвищих рівнів смертності й травматизму на дорогах серед європейських країн. Надзвичайно низький рівень організації дорожньої безпеки в державі неодноразово констатовано у звітах Всесвітньої організації охорони здоров'я, Світового банку й інших авторитетних міжнародних організацій [41].

Протягом останніх десятиліть у світі відбувається стрімке збільшення кількості транспортних засобів, що супроводжується підвищенням інтенсивності руху на дорогах. Це своєю чергою призводить до збільшення кількості ДТП і масштабності їх негативних наслідків – як соціальних, так й економічних. Це засвідчує необхідність комплексного підходу до розв'язання проблеми безпеки дорожнього руху, яка нині постає як першочергове завдання для державної політики, органів місцевого самоврядування та громадськості [153].

У цьому контексті вивчення стану наукового розроблення питань, пов'язаних із безпекою дорожнього руху, є особливо значущим, а наукова спільнота України спрямовує дедалі більше уваги на цю проблематику, охоплюючи як технічні, так і соціальні, психологічні, правові аспекти. Водночас спостерігаються недостатня координація досліджень, фрагментарність підходів і брак міждисциплінарної інтеграції. Саме тому аналіз поточного стану наукових напрацювань у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є необхідним кроком для формування ефективної державної політики та подальшого розвитку транспортної системи країни відповідно до міжнародних стандартів.

На нашу думку, для повноцінного осмислення стану наукового розроблення проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні необхідним є поглиблений аналіз ключових понять за тематикою. Ідеться насамперед про категорії «безпека», «дорожній рух», «безпека дорожнього руху». Розгляд кожного з цих понять окремо дає змогу виявити міждисциплінарний характер проблеми, зрозуміти взаємозв'язки між правовими, соціальними та психологічними аспектами організації руху на дорогах. З огляду на це, аналіз термінологічного апарату є важливим етапом як у формуванні теоретичної бази дослідження, так і в розробленні практичних рішень для зниження рівня аварійності та підвищення рівня безпеки на транспорті.

Різноманітність підходів до тлумачення поняття «безпека» в сучасних джерелах зумовлена його багатовимірністю та залежністю від контексту – правового, соціального, економічного, інформаційного чи іншого. Питання безпеки є не лише актуальним, а й концептуально складним, оскільки охоплює широкий спектр загроз і різних подій, які постійно змінюються під впливом суспільних трансформацій. У цьому контексті важливо враховувати, що ідея безпеки має глибоке історичне коріння. Протягом тисячоліть вона була предметом уваги філософів, політиків, військових, правників і мислителів ще з античних часів.

Слід зазначити, що Платон розглядав безпеку як природне прагнення до стану, вільного від загроз для людини, Арістотель – як одну з умов досягнення загального блага й ефективного державного управління. Уже тоді безпеку громадян тлумачили як ключову цінність, що має бути забезпечена через упорядковану систему влади та суспільного устрою. Отже, сучасна варіативність визначень безпеки є продовженням тривалої еволюції цього поняття, яке змінюється разом із суспільством, але не втрачає своєї стратегічної значущості [5, с. 134].

З огляду на викладене вище, вважаємо, що Платон й Арістотель як представники античної філософської традиції пропонували різні підходи до проблеми безпеки, однак обидва акцентували на її ключовій ролі в суспільному житті. Платон, керуючись ідеалістичним світоглядом, сприймав безпеку як базову потребу людини – прагнення до стану гармонії та відсутності загроз. Натомість Арістотель мав практичний, політико-етичний підхід і пов'язував безпеку із функціонуванням держави та досягненням загального блага через раціональне управління.

Тобто ще в античні часи сформовано уявлення про безпеку не лише як індивідуальну потребу, а й як суспільну категорію, що не відокремлена від державного устрою. Це дає підстави для висновку, що сучасна багатовекторність трактувань безпеки (правової, соціальної, інформаційної, економічної тощо) є логічним продовженням її історичної еволюції. Попри

зміну загроз і контекстів, безпека зберігає статус стратегічної цінності, навколо якої консолідуються інститути влади та суспільства загалом.

У своїх філософських міркуваннях Б. Спіноза розглядав створення громадянського суспільства як засіб досягнення миру та забезпечення безпеки людського існування. Для нього саме ці цінності були фундаментом суспільного договору та політичної організації. Ідея безпеки, на його переконання, не обмежувалася лише фізичним захистом – вона охоплювала ширший контекст спокійного, вільного й гармонійного співжиття людей [160, с. 87].

Жан-Жак Руссо акцентував на тому, що головне завдання держави полягає в збереженні себе як цілісного механізму, здатного функціонувати стабільно в інтересах своїх громадян. Турбота про самозбереження, згідно з ученням Руссо, є необхідною умовою для виконання державою її основних функцій – захисту прав, свобод і загального блага [144, с. 231].

Обидва мислителі, хоча й крізь різні призми, сходяться на думці, що безпека – як внутрішня, так і зовнішня – є наріжним каменем ефективного функціонування суспільства й держави. Такий підхід засвідчує, що поняття безпеки завжди було центральним у політико-філософських концепціях і є невід’ємною умовою стабільності, розвитку та справедливого управління.

У цьому контексті доцільним є подальше дослідження того, як трансформація уявлень про безпеку від філософських до сучасних міждисциплінарних підходів впливає на формування національної стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху.

У тлумачних словниках поняття «безпека» інтерпретують як стан захищеності, за якого немає небезпеки або є ефективний захист від неї. Згідно з *UNESCO's English-Language Dictionary of Social Science* (1964), безпеку слід ототожнювати з безпечністю, її визначають як відсутність фізичної загрози або наявність захисту від неї. Це трактування акцентує на тому, що безпека передбачає не тільки фактичну відсутність ризиків, а й організовану систему їх запобігання чи нейтралізації [188].

У сучасних словниках, зокрема українських, поняття безпеки також трактують як стан, за якого особа, суспільство чи система захищені від потенційної чи реальної небезпеки. Водночас увагу зосереджують не лише на фізичних загрозах, а й на соціальних, інформаційних, екологічних та інших вимірах ризиків [167].

Отже, безпеку тлумачать як багатовимірне поняття, що охоплює як об'єктивний стан, так і суб'єктивне відчуття захищеності.

Словникові трактування поняття «безпека» формують лінгвістичне підґрунтя для його міждисциплінарного використання. Насамперед вони демонструють, що безпека – це не просто відсутність загроз, а комплексний стан, що охоплює суб'єктивне сприйняття стабільності й об'єктивно наявні механізми захисту. Це дає змогу розглядати безпеку не як статичну, а як динамічну характеристику, яка формується внаслідок цілеспрямованих зусиль держави, інституцій, організацій чи окремих індивідів.

За дефініцією, яку містить словник ЮНЕСКО 1964 року, також можна простежити еволюцію поняття безпеки. Якщо на той час воно концентрувалося переважно на фізичному аспекті (захист від тілесної шкоди), то в сучасному розумінні охоплює значно ширший спектр сфер – від цифрових технологій до особистого життя [167].

Доходимо висновку, що лексикографічні джерела відіграють важливу роль у стандартизації та популяризації поняття «безпека», яке продовжує розвиватися залежно від змін соціального контексту, технологій і глобальних викликів.

На думку В. П. Тихого, поняття безпеки невіддільне від протилежного – небезпеки. У філософському та лінгвістичному аспектах безпеку розглядають як стан, у якому немає загрози, однак така характеристика передбачає потенційну або уявну можливість її наявності. Отже, термін «безпека» має сенс лише в опозиції до «небезпеки» – ці два поняття є антонімічними, вони співвідносяться як протилежні полюси однієї смислової осі. Безпечний стан

набуває значення тільки в порівнянні з небезпечним, тому ці категорії не можуть існувати окремо [167, с. 33].

Семантично слово «небезпека» формує новий рівень осмислення реальності, викликаючи іншу – часто негативну – оцінку ситуації, події чи об'єкта. Натомість «безпека» набуває змісту через абстрагування – це не окремий матеріальний об'єкт, а властивість, що притаманна предметам, процесам чи явищам. Цю властивість ми відокремлюємо в мисленні, аби позначити, наскільки певна система, середовище чи дія є вільними від загроз [188, с. 33].

Отже, поняття «безпека» є результатом узагальнення, яке фіксує спільне й суттєве в різних видах захищеності – фізичній, соціальній, інформаційній тощо. Завдяки цьому воно виходить за межі окремих сфер і стає міждисциплінарною категорією, яку використовують у праві, психології, філософії, техніці, медицині, транспортній галузі й інших науках. Його універсальність зумовлена здатністю описувати базову потребу людини та суспільства – захист від загроз у всіх формах їх вияву.

Безпека є не абсолютною, самостійною сутністю, а похідною від стану або властивості, яку усвідомлюють лише в опозиції до потенційної чи реальної небезпеки. Такий підхід надає можливість розглядати безпеку як динамічну характеристику, що формується в контексті ризиків, загроз і змін середовища.

Крім того, важливою методологічною рисою є абстрагування, за допомогою якого поняття «безпека» набуває загальнонаукового статусу. Це надає можливість використовувати його як аналітичний інструмент у різних галузях знань. Така інтерпретація є надзвичайно цінною для сучасних досліджень, що стосуються безпеки в транспорті, кіберпросторі, публічному управлінні чи екології, адже засвідчує універсальність і гнучкість цього поняття.

Слід зауважити, що безпека – це комплекс взаємопов'язаних умов, що забезпечують стабільне існування суб'єкта, збереження його цілісності, функціонування, а також необхідний рівень матеріального й соціального

добробуту, який підтримує його статус і здатність до самореалізації. Тобто перебування суб'єкта в умовах безпеки означає, що він має змогу реалізовувати власні завдання, вільно діяти в межах свого середовища, контролювати зовнішні впливи та зберігати власну ідентичність.

Причому стан безпеки не є пасивним – він формується завдяки наявності в суб'єкта відповідних ресурсів: фізичних, інформаційних, правових, інституційних тощо. Ці ресурси дають змогу не лише протистояти загрозам, а й адаптуватися до змін і продовжувати функціонування без втрати ключових ознак суб'єктності. Також він зазначає, що безпека – це не лише стан «відсутності загроз», а й здатність суб'єкта діяти автономно, зберігаючи цілісність і цілеспрямованість у взаємодії із середовищем.

Це визначення акцентує на суб'єктно орієнтованому підході до розуміння безпеки. Безпека постає не лише як захищеність «ззовні», а як внутрішній потенціал суб'єкта до самозбереження та розвитку. Такий підхід украй важливий у контексті публічного управління, де йдеться про здатність інституцій, громад або держав діяти незалежно, ефективно та результативно.

Також це визначення узгоджується із сучасними філософськими та соціологічними підходами, які трактують безпеку не як статичний стан, а як процес, що постійно формується та підтримується через баланс між загрозами й ресурсами реагування.

У цьому контексті безпека стає невід'ємною передумовою суб'єктності – без неї індивід чи організація втрачає здатність до автономної дії, що фактично позбавляє їх статусу повноцінного суб'єкта в соціальному або політичному сенсі.

Сучасне трактування безпеки, зокрема в контексті дорожнього руху, також продовжує традицію осмислення цього поняття як багатовимірного явища. У сфері автотранспортної діяльності його конкретизують як здатність системи або об'єкта гарантувати мінімізацію ризиків, пов'язаних із завданням шкоди життю і здоров'ю людей, матеріальним цінностям, довкіллю. Це засвідчує поступовий перехід від філософського та суспільно-теоретичного

розуміння безпеки до прикладного, нормативно орієнтованого підходу, який не суперечить історично сформованій ідеї безпеки як ключової умови стабільного функціонування соціуму й держави.

Отже, важливим є також розуміння безпеки як системного явища. Безпека не існує ізольовано, вона є результатом взаємодії багатьох елементів: правового поля, технічного забезпечення, культури поведінки, освітнього рівня, соціальних відносин. Це означає, що навіть найкращі технічні рішення залишатимуться неефективними, якщо не буде сформовано відповідні нормативну, інформаційну або поведінкову складові. Системний підхід до безпеки дає змогу виявити слабкі місця у взаємодії елементів системи і вчасно нейтралізувати потенційні загрози.

Крім того, вважає О. В. Яковенко, увагу привертає психологічний вимір безпеки. Відчуття захищеності має суб'єктивний характер і впливає на поведінку індивіда в умовах потенційної небезпеки. У контексті дорожнього руху це виявляється в довірі до інфраструктури, дотриманні правил, передбаченні дій інших учасників руху. Тому питання безпеки слід розглядати не лише як технічну чи нормативну проблему, а й як елемент формування відповідальної поведінки громадян [181, с. 121–124].

С. В. Резніченко й І. М. Тютюнник стверджують, що сучасні підходи до безпеки дедалі більше орієнтовані на управління ризиками. Це означає перехід від реактивної до проактивної моделі забезпечення безпеки, де основну увагу спрямовують на ідентифікування, оцінювання, моніторинг і мінімізування потенційних загроз. Такий підхід є актуальним і для безпеки дорожнього руху, адже дає змогу концентрувати ресурси на найвразливіших ділянках дорожньої системи, у групах ризику чи ситуаціях, де ймовірність настання негативних наслідків є найвищою [140, с. 159].

О. С. Боднарук стверджує, що застосування поняття «безпека» у сфері публічного управління, зокрема в транспорті, нерозривно пов'язане з правовим регулюванням. Законодавчі та нормативні акти формують базу для оцінювання рівня безпеки, визначають стандарти, критерії та механізми контролю. Це надає

безпеці нормативного виміру, який визначає не лише мету, а й засоби її досягнення [12, с. 75].

На думку Г. П. Ситника, поняття безпеки слід розглядати в широкому соціально-правовому контексті. Дослідник визначає безпеку як стан, за якого кожному громадянину держави гарантують належні умови для самореалізації, а також забезпечують захист його життя, свободи та майна від будь-яких форм посягання з боку окремих осіб, організацій, суспільства або навіть власне держави. Такий підхід демонструє, що безпека охоплює фізичну та правову захищеність, а також є системною категорією, що охоплює елементи свободи, стабільності, недоторканності особистості та верховенства права.

У контексті дорожнього руху це означає, що безпеку слід розглядати не лише як запобігання аваріям, а як створення умов, у яких учасники руху почувуються захищеними, впевненими та здатними вільно реалізовувати свої права на пересування, несуть відповідальність за спільний порядок і безпечне середовище [148, с. 20].

Запропонована Г. П. Ситником дефініція поняття «безпека» хоча й має концептуальну глибину, однак потребує уточнення та певного розширення. Зокрема, в її первісному формулюванні безпека – це забезпечення громадянам належних умов для самореалізації та захист їхніх прав і свобод [149, с. 28]. Проте така інтерпретація дещо звужує зміст категорії «безпека», зводячи її до інструментального засобу або процесу гарантування певного стану. На наш погляд, безпека – це не лише процес забезпечення умов, а й безпосередньо стан наявності таких умов, тобто фактична захищеність особи, її життя, здоров'я та майна від протиправних посягань з боку будь-якої особи, організації, суспільства чи держави.

Про слушність такої думки свідчить глибше визначення, запропоноване тим самим дослідником у подальших наукових працях. У ньому безпеку розглянуто як стан системи, що характеризується її цілісністю, стійкістю, здатністю до ефективного функціонування та прогресивного розвитку, а також спроможністю захищати всі власні елементи (підсистеми) від деструктивного

впливу внутрішніх і зовнішніх загроз. Такий підхід значно ширший і системніший, оскільки надає можливість аналізувати безпеку не лише в антропоцентричному (людиноорієнтованому), а й у структурно-функціональному аспектах, розглядаючи її як властивість складної соціальної або інституційної системи.

Отже, доцільно запропонувати авторське визначення поняття *безпеки як системного стану та процесу захищеності особи, суспільства або держави від реальних чи потенційних загроз, що забезпечує умови для стабільного існування, вільної реалізації прав, законних інтересів та досягнення мети розвитку*. Категорія цього поняття є водночас правовою категорією, етичною цінністю та функцією управління, що охоплює взаємодію нормативних, інституційних, технологічних, соціокультурних і психологічних компонентів.

З огляду на викладене вище, поняття безпеки постає як багатовимірне, динамічне та міждисциплінарне категорія, що має як теоретичне, так і прикладне значення. Її осмислення є необхідною передумовою для глибшого розуміння специфіки дорожнього руху та безпеки дорожнього руху як окремих, але взаємопов'язаних категорій. Саме тому далі доцільно проаналізувати поняття «дорожній рух» і «безпека дорожнього руху» як складові сучасної транспортної політики й системи національної безпеки.

Закон України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки. Його основні функції та напрями регулювання полягають у: 1) визначенні прав, обов'язків і відповідальності суб'єктів дорожнього руху – учасників руху (водіїв, пішоходів, пасажирів), а також органів державної влади, підприємств, організацій, що залучені до організації та контролю дорожнього руху; 2) встановленні загальних засад і принципів організації та забезпечення безпеки дорожнього руху на території України; 3) регулюванні діяльності органів державного управління та місцевого самоврядування у сфері дорожнього руху – визначення їхніх повноважень і відповідальності за забезпечення належного стану руху; 4) визначення нормативної бази, на основі якої створюють і

впроваджують ПДР, технічні, організаційні й інші заходи для регулювання руху на дорогах [103].

Отже, Закон України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ [148] створює правові межі для функціонування системи дорожнього руху в країні, що спрямована на забезпечення безпеки й ефективності переміщення, але не містить безпосереднього визначення поняття «дорожній рух».

Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 «Про Правила дорожнього руху» [128] є ключовим підзаконним нормативно-правовим актом, що встановлює порядок організації та безпосереднього здійснення дорожнього руху на території України. Цей документ деталізує вимоги до поведінки учасників дорожнього руху, регламентує технічний стан транспортних засобів, порядок організації дорожнього руху, а також містить основну термінологію, яку використовують у межах відповідної сфери правового регулювання. Однак у зазначеному нормативно-правовому акті немає закріпленого визначення поняття «дорожній рух». Це часто спричиняє плутанину, оскільки саме цей підзаконний акт встановлює Правила дорожнього руху і фактично регламентує його зміст, структуру й порядок здійснення.

Зауважимо, що поняття «дорожній рух» не визначено в постанові, однак його дефініцію можна сформулювати в контексті всіх положень Правил дорожнього руху. Через опосередковане нормативне тлумачення можна зрозуміти, що дорожнім рухом вважають процес переміщення транспортних засобів і пішоходів у межах дорожньої інфраструктури, що супроводжується правами, обов'язками, обмеженнями та механізмами контролю, спрямованими на безпеку й організованість цього процесу.

Отже, поняття «дорожній рух» формується не через окреме дефінітивне положення, а як сукупність суспільних відносин, що регулюють норми цієї постанови, це типово для більшості нормативних актів, де пріоритет надають регулятивним, а не термінологічним функціям. Для формалізації тлумачення

цього поняття дослідники та практики часто аналізують наукову літературу, міжнародні документи або ж формулюють власні авторські визначення.

У спробах конкретизувати зміст поняття «дорожній рух» дослідники зауважують про тісний взаємозв'язок між механічними характеристиками руху (переміщення транспортних засобів і пішоходів), нормативно-правовими регуляторами, які визначають правила, права й обов'язки учасників, та соціальними факторами, що впливають на поведінку учасників руху, формують його організаційну структуру.

С. О. Баранов у своєму науковому дослідженні поняття «дорожній рух» розглядає як комплексний процес, що охоплює фізичний рух у просторі, нормативні механізми регулювання та соціальну взаємодію, спрямовану на забезпечення безпеки, ефективності й упорядкованості транспортної системи [8, с. 64].

Акцент на нормативних механізмах у зазначеній концепції дає змогу інтегрувати правову складову, яка охоплює правила, вимоги, санкції та інституційні засади, що забезпечують безпеку й упорядкованість на дорозі. Водночас виокремлення соціальної взаємодії вказує на важливість поведінкових чинників, культури водіння, громадської свідомості й участі громадян у підтримці транспортної дисципліни.

М. М. Долгополова у своєму дисертаційному дослідженні «Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху» висвітлює системний підхід до розуміння дорожнього руху, який авторка визначає як комплекс елементів живої та неживої природи [38, с. 35].

Цей підхід засвідчує взаємозалежність технічних засобів, фізіологічних можливостей людини й стану навколишнього середовища, що створює цілісну систему, яка функціонує в динамічних умовах сучасного транспортного середовища. Такий погляд дає змогу враховувати не лише механічні аспекти руху, а й ширший спектр факторів, що впливають на його організацію та безпеку.

Позитивним у цій концепції є акцент на триєдиному сполученні людини, транспортного засобу й дороги, що визнають основою регулювання процесів дорожнього руху. Це відображає сучасне розуміння складності транспортних систем і необхідність інтегрованого підходу до управління ними, що охоплює технічні, біологічні та соціальні аспекти. Завдяки цьому підходу можливо точніше прогнозувати й контролювати безпекові ризики, пов'язані із взаємодією учасників дорожнього руху.

Водночас можна виокремити певні негативні аспекти системного підходу, хоча він і формує цілісне бачення, проте залишається доволі загальним і недостатньо деталізованим у частині конкретних механізмів регулювання цих динамічних зв'язків. Брак чіткої методологічної бази або пропозицій щодо практичного впровадження таких моделей у сучасних умовах може ускладнювати застосування цих ідей у правовому чи адміністративному полі.

Отже, поняття «дорожній рух» у контексті розгляду його як системи, що охоплює різні аспекти взаємодії людини, техніки та середовища, потребує подальшої конкретизації та розроблення прикладних інструментів, які сприяли б ефективному управлінню та забезпеченню безпеки дорожнього руху.

Крім того, у науковій літературі, присвяченій питанням адміністративного права й теорії публічного управління, простежується кілька концептуальних підходів до тлумачення поняття «дорожній рух». З-поміж них можна виокремити принаймні три основні концепції, які відображають різноманітні акценти дослідників на певних складових цього явища. Вони формують основу для розуміння дорожнього руху як предмета правового регулювання та об'єкта управління.

Першу з концепцій умовно можна назвати механістичною, або інженерно-технологічною. У межах цього підходу дорожній рух розглядають передусім як сукупність фізичних процесів переміщення транспортних засобів, пішоходів й іншої мобільної інфраструктури в просторі. Такий підхід вирізняє технічні й інженерні аспекти організації дорожнього руху: проектування доріг, світлофорне регулювання, розмітку, розв'язки, транспортні потоки, пропускну

здатність тощо. Дорожній рух у цьому контексті сприймають як складну механічну систему, що потребує раціонального технічного упорядкування для уникнення хаосу й аварійності [89, с. 98].

Механістичний підхід є основою організаційних рішень, що впроваджують органи виконавчої влади у сфері транспорту. Він виправданий з позиції прикладної інженерії, однак не охоплює цілком соціально-правову динаміку дорожнього руху. Саме тому, хоча він і залишається актуальним у розробленні технічних стандартів, його обмеженість як єдиної концептуальної рамки очевидна. У сфері адміністративного права він є лише базовим рівнем, що має бути доповнений правовими, соціальними та поведінковими підходами [8].

Загалом механічна концепція є інструментально корисною, однак для забезпечення ефективного публічного управління дорожнім рухом і формування цілісної політики безпеки вона має поєднуватися з іншими концепціями – нормативно-правовою та соціально-комунікативною, які висвітлюють ширший зміст цього багатогранного явища.

Другою з поширених наукових концепцій тлумачення поняття «дорожній рух» є інтегрована механістично-правова концепція, у межах якої до механічних характеристик переміщення транспортних засобів і пішоходів додано елементи нормативного регулювання. У цьому підході дорожній рух трактують не лише як фізичне пересування дорогами, а як процес, що відбувається в межах визначених правових норм, які регламентують дії всіх його учасників.

На думку Н. Воронюк, поняття «дорожній рух» слід визначати як нормативно врегульований процес пересування транспортних засобів і пішоходів у межах дорожньої інфраструктури. Ця концепція має важливу прикладну цінність для юриспруденції та державного управління, оскільки враховує необхідність правових приписів у забезпеченні впорядкованості, безпеки та відповідальності на дорогах [20, с. 254].

Третій підхід, відомий як соціальна концепція дорожнього руху, має основою положення про те, що цей процес є не просто сукупністю технічних чи правових явищ, а насамперед формою соціальної діяльності людини, яка реалізує свої потреби в переміщенні, взаємодіє з іншими учасниками руху, дотримується встановлених норм або порушує їх. Дорожній рух у цьому контексті – це діяльність, спрямована на задоволення суспільних та особистих потреб у просторовому переміщенні людей, транспортних засобів і продуктів їхньої праці. Цей підхід є цінним у контексті соціальної політики, психології поведінки учасників дорожнього руху та впровадження гуманітарно орієнтованих моделей безпеки [20, с. 254–255].

Кожна з перелічених концепцій має переваги й обмеження, відображає багатовимірну суть дорожнього руху. Вони не суперечать одна одній, а доповнюють, утворюючи основу для комплексного тлумачення цієї категорії. Тож немає єдиної універсальної дефініції поняття «дорожній рух», яка охоплювала б усю його соціотехнічну та правову складність. Саме тому доцільно використовувати міждисциплінарний підхід, поєднуючи технічну, правову й соціальну оптику аналізу.

Наприклад, механістична складова надає можливість оптимізувати рух з позицій пропускної здатності дорожньої мережі, управління потоками транспорту, функціонування світлофорної системи й інженерної безпеки. Водночас без нормативного забезпечення та правозастосовного механізму така система залишалася б уразливою. І, зрештою, лише з огляду на соціальний вимір, тобто поведінку людини, її мотиви, культуру дорожнього руху, можна досягти реальної ефективності. Унаслідок цього навіть найпростіше визначення дорожнього руху як «руху наземних механічних транспортних засобів автомагістралями» видається занадто звуженим, оскільки не враховує реальної багаторівневої структури цього явища [20, с. 254].

У теорії права та управління дорожній рух часто розглядають як складну, динамічну систему, що функціонує в межах дорожньої інфраструктури та охоплює пересування пішоходів і різноманітних транспортних засобів – як

механічних, так і немеханічних. У межах такого підходу акцентують переважно на технічному, інженерному аспекті функціонування цієї системи, де основну увагу зосереджено на механічній інтерпретації дорожнього руху [20, с. 254].

Основними інструментами цієї концепції є технічна документація: проекти, схеми організації дорожнього руху, графіки, регламенти, які визначають режими пересування транспортних засобів і пішоходів, засоби регулювання та інформування учасників дорожнього руху (світлофори, дорожні знаки, розмітка тощо). За їх допомогою забезпечують упорядкування руху та контроль за дотриманням встановлених правил й умов безпеки.

Такий підхід відображає класичне розуміння дорожнього руху як переважно механічного процесу, що потребує технічної організації та регулювання. Його відображено і в українському законодавстві, зокрема положеннях, що стосуються організації дорожнього руху, безпеки руху та прав й обов'язків його учасників.

Деякі українські науковці в межах механістичної концепції управління трактують організацію дорожнього руху не лише як сукупність технічних заходів, а як цілісну стратегію управління дорожнім процесом.

Зокрема, Ф. П. Гончаренко у своїх працях розглядає управління дорожнім рухом у сучасних умовах як форму організації, що фактично зводиться до керування технічними засобами, якими оперує дорожня служба. Такий підхід передбачає раціональне планування маршрутів, розміщення регулювальних об'єктів (світлофорів, знаків, розмітки), а також використання автоматизованих систем керування для забезпечення впорядкованого та безпечного руху [27].

У межах цієї концепції організація дорожнього руху є операційним інструментом державного управління, спрямованим на досягнення ефективності та безпеки транспортних процесів. Водночас механічна модель не враховує соціальні, психологічні та поведінкові фактори, що істотно впливають на поведінку учасників дорожнього руху, зокрема в умовах підвищених ризиків або надзвичайних ситуацій. Тому в сучасному науковому дискурсі зростає потреба інтеграції механічного підходу із соціальними й інформаційними

моделями, які надають можливість адаптувати управління дорожнім рухом до нових викликів, зокрема гібридних загроз і цифровізації.

У сучасних умовах воєнного стану, стрімкого розвитку цифрових технологій та зростання рівня соціальної мобільності механічний підхід до організації дорожнього руху видається недостатнім для ефективного управління дорожнім середовищем. Його основна спрямованість на технічні аспекти (регламентація потоків, контроль руху, застосування інженерних засобів) не враховує динамічних змін у поведінці учасників дорожнього руху, непередбачуваність ситуацій у кризових умовах, а також вплив інформаційних потоків, цифрової взаємодії та штучного інтелекту на дорожню інфраструктуру.

Передусім в умовах воєнного стану, коли транспортна система виконує не лише цивільну, а й оборонну функції, управлінські рішення мають ґрунтуватися на моделях гнучкого реагування, ситуативного аналізу та соціальної адаптації. Крім того, посилення ролі інформаційних технологій, таких як інтелектуальні транспортні системи (ITS), цифрове моделювання трафіку, прогнозування поведінки водіїв за допомогою аналітики, – усе це потребує інтеграції механічного підходу з інформаційно-аналітичними та соціальними моделями.

Отже, механічний підхід може залишатися важливим елементом системи організації дорожнього руху, проте лише як складова ширшої, інтегрованої стратегії управління, що поєднує технічні, соціальні, поведінкові та цифрові компоненти. Його автономне застосування в сучасних умовах уже не забезпечує ні належного рівня безпеки, ні гнучкості управлінських рішень, які необхідні в умовах підвищеної нестабільності та ризиків.

З огляду на викладене вище, вважаємо за необхідне сформулювати авторську дефініцію поняття *«дорожній рух»*, згідно з якою це динамічна система суспільних відносин, що виникають у процесі просторового переміщення пішоходів, водіїв і транспортних засобів дорогами загального користування, яку регулюють нормами права, технічними засобами організації руху, цифровими технологіями та поведінковими факторами, що має на меті

забезпечення безпеки, мобільності й публічного порядку в умовах постійних змін і ризиків, зокрема в умовах воєнного стану.

У контексті подальшого наукового аналізу доцільно визначити поняття «безпека дорожнього руху», що є ключовою категорією дослідження.

На рівні чинного законодавства України не закріплено офіційне визначення поняття «безпека дорожнього руху», що створює певні складнощі для уніфікованого підходу до його тлумачення, правового регулювання та практичного забезпечення. Така прогалина в нормативному полі ускладнює формування чіткої державної політики у сфері безпеки дорожнього середовища, а також впливає на ефективність правозастосовної діяльності відповідних органів.

Водночас у науковій літературі безпеку дорожнього руху розглядають як багатогранне соціально-правове поняття, що охоплює не лише технічні, організаційні аспекти, а й поведінкові, нормативно-правові, адміністративні та інформаційні складові. Зокрема, дослідники А. О. Стрижак, С. М. Кравченко, Я. І. Хомяк та інші у своїх роботах пропонують авторські трактування безпеки дорожнього руху, акцентуючи на її зв'язку із загальною концепцією громадської безпеки, станом правопорядку, рівнем правосвідомості учасників дорожнього руху й ефективністю державного управління в цій сфері. Узагальнення їхніх підходів надає можливість сформуванню підґрунтя для подальшого наукового обґрунтування поняття «безпека дорожнього руху» з огляду на сучасні умови – воєнний стан, цифровізацію та посилення ролі превентивних механізмів.

А. О. Стрижак у дисертаційному дослідженні «Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції як суб'єкта реалізації державної регіональної політики у сфері безпеки дорожнього руху» визначає поняття безпеки дорожнього руху як специфічний вид безпеки, що характеризує ступінь захищеності учасників дорожнього руху, держави й суспільства від небезпек дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків, що відображає збалансування потреб забезпечення мобільності та захисту життя і добробуту, забезпечений

комплексом нормативно закріплених вимог, ефективним застосуванням доступних технологічних можливостей, обізнаністю і свідомим відповідальним ставленням членів суспільства до організації та здійснення дорожнього руху [165, с. 54–55].

Особливість цього визначення полягає в спробі поєднати захист життя та добробут громадян із потребами мобільності, що відображає сучасне розуміння функціонального призначення дорожнього руху в динамічному суспільстві. Такий баланс свідчить про врахування важливості вільного переміщення як суспільної потреби поряд із пріоритетністю охорони життя і здоров'я.

Також важливою є вказівка на механізми забезпечення безпеки, зокрема нормативну регламентацію, технологічну підтримку та соціально-поведінкові аспекти. Це свідчить про цілісний підхід до проблематики, який не обмежується лише державною регламентацією, а охоплює й формування свідомої поведінки учасників дорожнього руху. Такий підхід є надзвичайно актуальним у контексті адміністративно-правового дослідження, оскільки дає змогу аналізувати ефективність діяльності відповідних органів і засобів державної політики.

Отже, визначення безпеки дорожнього руху, запропоноване А. О. Стрижак, вирізняється науковою глибиною, системністю та відповідністю сучасним умовам функціонування транспортної системи в Україні. Воно може слугувати основою для подальших досліджень у сфері адміністративного права, публічного управління та безпеки середовища дорожнього руху.

Водночас А. В. Кравченко в науковій роботі «Термінологічні проблеми законодавства щодо безпеки дорожнього руху» констатує дефіцит термінологічного врегулювання. Без обов'язкового юридичного визначення безпеку дорожнього руху розглядають як умову, у якій забезпечують захист життя і здоров'я учасників руху, запобігання аваріям і травматизму, а також мінімізацію матеріальних втрат через упровадження ефективного правового й термінологічного апарату [67, с. 145].

Ми вважаємо слушним твердження, що відсутність усталеного юридичного терміна ускладнює процес правозастосування, створює неоднозначність у тлумаченні норм і негативно позначається на ефективності реалізації державної політики у сфері безпеки. Такий підхід засвідчує системне мислення дослідника та прагнення до послідовного правового регулювання.

До переваг роботи слід також віднести спробу узагальнення функціонального змісту поняття безпеки дорожнього руху. Адже її розглянуто не просто як статичний стан, а як динамічну умову, що охоплює захист життя та здоров'я, профілактику ДТП, мінімізацію наслідків аварій. Така багатокомпонентність у розумінні безпеки відповідає сучасним підходам до ризик-менеджменту та правового регулювання в умовах мобільності.

Однак запропоноване визначення безпеки дорожнього руху залишається дещо декларативним і не має чіткої юридично-конструктивної форми, придатної для імплементації в нормативні акти. Відсутність аналізу зарубіжного досвіду чи альтернативних дефініцій інших учених звужує наукову глибину дослідження.

У праці «Становлення і розвиток органів державної автомобільної інспекції МВС України (1936-2000 рр.)» Я. І. Хом'як пропонує комплексний підхід до розуміння системи забезпечення дорожнього руху. Автор акцентує на тому, що ця система формується не лише технічними або організаційними заходами, а є результатом взаємодії нормативно закріплених організаційних, соціальних, економічних і технічних складових. Такий підхід демонструє глибоке розуміння складності та багатогранності процесу забезпечення безпеки на дорогах [173, с. 27].

Позитивним аспектом цього визначення є чітке виокремлення ролі нормативно-правового регулювання як основи системи, що забезпечує її узгодженість і законність. Крім того, акцент на різноманітності заходів і методів свідчить про багатокомпонентність, комплексність підходу до управління безпекою перевезень пасажирів і вантажів, що відповідає сучасним вимогам ефективного функціонування транспортної сфери.

Водночас є певні недоліки, серед яких – брак детальнішого висвітлення механізмів інтеграції зазначених компонентів у єдину систему. Опис має загальний характер, що ускладнює практичне застосування таких положень без подальшої конкретизації. Крім того, фокус на історичному періоді до 2000 року може не враховувати сучасних викликів, пов'язаних із цифровізацією та змінами в технологічній базі управління дорожнім рухом.

Отже, висновки автора формують базове розуміння системи забезпечення дорожнього руху як складної багаторівневої структури, однак потребують доповнення і модернізації для відображення сучасних реалій і технологічних трансформацій у сфері безпеки дорожнього руху.

Перелік науковців, які досліджують різноманітні аспекти дорожнього руху, зокрема його безпеку, є доволі широким і, безумовно, може бути суттєво розширений. Це свідчить про сталий інтерес до проблематики з боку українських і зарубіжних учених та практиків. Водночас, попри значну кількість наукових досліджень, нормативно-правових актів та управлінських рішень у цій сфері, оцінювання реального рівня розв'язання проблеми безпеки дорожнього руху, на нашу думку, має ґрунтуватися не лише на теоретичних напрацюваннях чи формальній регламентації.

З огляду на зазначене, вважаємо за необхідне сформулювати авторську дефініцію поняття *«безпека дорожнього руху»*: *це стан транспортної системи та соціального середовища, за якого забезпечують комплексний захист життя, здоров'я і добробуту учасників руху, а також стабільність й ефективність функціонування дорожнього простору, що досягають завдяки інтегрованому поєднанню нормативно-правового регулювання, технологічного забезпечення, організаційних заходів і свідомої відповідальності всіх суб'єктів дорожнього руху.*

Ознаки «безпеки дорожнього руху», що випливають із цієї дефініції, охоплюють комплексний захист життя, здоров'я та добробуту всіх учасників руху, що є пріоритетом у системі управління транспортною сферою; стабільність й ефективність функціонування транспортної системи та

дорожнього простору, які забезпечують безперервність і надійність перевезень; інтегроване поєднання нормативно-правового регулювання, технологічного забезпечення (включно із застосуванням сучасних технічних засобів і цифрових технологій), а також організаційних заходів, спрямованих на координацію дій різних суб'єктів; свідому відповідальність усіх учасників дорожнього руху – як державних органів, так і громадян, що формує культуру безпеки і сприяє запобіганню аваріям, іншим небезпечним ситуаціям на дорогах.

Отже, стан наукового розроблення проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні вирізняється посиленням інтересом українських та іноземних дослідників, які розглядають це явище з різних наукових позицій – від адміністративно-правових до технічних і соціальних аспектів. Попри наявність численних праць, присвячених нормативно-правовому регулюванню, організаційним механізмам і поведінковим факторам, досі є дефіцит у формуванні єдиного, чіткого та комплексного визначення безпеки дорожнього руху на законодавчому рівні, що ускладнює уніфіковане застосування наукових розробок на практиці. Водночас накопичений теоретичний потенціал створює основу для подальшого розвитку системного, міждисциплінарного підходу, здатного враховувати сучасні виклики, зокрема воєнний стан, цифровізацію та зміни в соціальній поведінці учасників руху.

1.2. Генеза правових засад забезпечення безпеки дорожнього руху

Питання забезпечення безпеки дорожнього руху, безумовно, потребує нормативно-правового закріплення, що здійснюють як на законодавчому рівні, так і на всіх рівнях вертикалі виконавчої гілки державної влади України.

Нормативно-правові акти, що формують основу правового регулювання суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху, виокремлюють залежно і від їх функціонального призначення: 1) головні нормативно-правові акти, які виконують основну функцію інтегратора (носія) певної сукупності нормативно-

правових приписів, – основи законодавства, кодекси; 2) допоміжні нормативно-правові акти, тобто такі, які вносять часткові зміни в чинні (головні) нормативно-правові акти. За своєю формою це найрізноманітніші акти – від одиничних, які вносять зміни в одну статтю або припис, до тих, що є викладенням певного акта в новій редакції; 3) нормативно-правові акти, які виконують функцію припинення юридичної сили окремих нормативних положень або їх первісних структурних частин – статей, приписів, підпунктів, абзаців тощо. Особливість цього виду актів полягає в тому, що вони містять тільки єдиний припис про визнання такими, що не діють, нормативних актів, їх структурних частин [65, с. 15].

Поділяючи позицію Я. Й. Багана, зауважимо про значущість міжнародних актів у реалізації державної транспортної політики будь-якої країни, зокрема Української держави, яка обрала курс на зближення з країнами ЄС передусім через транспортні сполучення. Саме міжнародні документи надають можливість сформувати уніфіковані норми регулювання правовідносин у сфері функціонування транспорту, є головним регулятором транспортних правовідносин, адже своїми приписами формують вихідні засади, на яких має будуватися національне право певної країни [6, с. 44].

Першим серед міжнародно-правових документів слід назвати Конвенцію ООН про дорожній рух від 8 листопада 1968 року. Згідно з текстом Преамбули до цієї Конвенції, її було прийнято саме з метою: полегшити міжнародний дорожній рух і підвищити безпеку на дорогах шляхом прийняття єдиних правил руху [63]. Важливими міжнародними документами, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, є: Резолюція Генеральної Асамблеї ООН від 10 травня 2010 року № 64/255 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі», Резолюція Європейського парламенту від 27 вересня 2011 року про Європейську безпеку дорожнього руху на 2011–2020 роки; Резолюція Генеральної Асамблеї ООН від 15 вересня 2015 року № 70/1 «Перетворення нашого світу»; Порядок денний в галузі сталого розвитку на

період до 2030 року, Резолюція Генеральної асамблеї ООН від 15 квітня 2016 року № 70/260 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі», Бразильська декларація з безпеки дорожнього руху, прийнята в межах Глобальної конференції високого рівня з питань безпеки дорожнього руху [2, с. 101]. Проте, на думку Д. Е. Аблязова та М. Ф. Солонька, нормативно-правові акти України, які регулюють правовідносини із забезпечення безпеки дорожнього руху, не відображають основних принципів і засад актів права ООН та ЄС, за якими громадянин і його безпека повинні бути центром державної політики України у сфері безпеки дорожнього руху, правова система України має сприяти підтримці справедливості серед учасників дорожнього руху за допомогою зусиль, спрямованих на підвищення безпеки вразливіших учасників дорожнього руху [1, с. 309].

Процес розвитку нормативно-правових засад забезпечення безпеки дорожнього руху в незалежній Україні слід розглядати за декількома напрямками.

Для цього необхідно визначити основні складові безпеки дорожнього руху.

У сфері безпеки дорожнього руху упорядкований і структурований державницький вплив на відповідні суспільні відносини здійснюють через правове регулювання, яке: а) є виливом норм права на поведінку учасників правовідносин під час здійснення їхніх прав, задоволення економічних потреб; б) є результатом зусиль держави в особі її правотворчих органів, які уповноважені впорядковувати транспортні правовідносини шляхом прийняття правових норм чи в необхідних випадках – індивідуальних рішень відповідно до цих норм і відстеження результативності їх регулятивного впливу; в) є організаційним впливом на учасників транспортних правовідносин шляхом встановлення диспозиції норми як ідеального за цих умов алгоритму поведінки їх учасників; г) має цілеспрямований та результативний характер, зокрема стимулювання дотримання єдиного та максимально безконфліктного здійснення прав і виконання обов'язків під час перевезення вантажів відповідно

до міждержавних і державних потреб; д) встановлення стандартів поведінки учасників перевезення через сертифікацію транспортних засобів, вантажів, схем їх перевезення (правила Інкотермс), визначення прав й обов'язків сторін; е) упередження можливих загальних та спеціальних порушень і недопущення в можливих небезпечних та шкідливих їх наслідків діяльності, зокрема під час перевезення небезпечних вантажів (Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів»), що може призвести до екологічних катастроф, інших негативних наслідків (порушення транспортної інфраструктури, погіршення стану автомобільних доріг; є процесом послідовного використання правових засобів для розвитку цих відносин; ж) здійснюється через владний вплив на здійснення цивільних прав і виконання обов'язків; и) гарантує виконання приписів правових норм використанням переконання та примусу, традицій, звичаїв ділового обороту тощо; к) має специфічний набір методів і способів, за допомогою яких відбувається корегування поведінки учасників цих правовідносин [19, с. 97].

На жаль, у жодному законі України немає чітко визначеного терміна «безпека дорожнього руху». Немає його, до речі, і в Конвенції ООН про дорожній рух.

Однак таке визначення було закріплено в підзаконних нормативно-правових актах. Зокрема, в Інструкції з діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України, затвердженій наказом МВС України від 13 листопада 2006 року № 1111, термін «безпека дорожнього руху» було визначено як «стан процесу дорожнього руху, що визначає ступінь захищеності учасників дорожнього руху від ДТП та їх наслідків» [109].

Звісно, таке визначення не формує всебічного уявлення про цю сферу життєдіяльності держави й суспільства. Однак на нього можна орієнтуватися, аналізуючи різноманітні нормативно-правові акти, прийняті за роки незалежності, у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Слушно зауважує А. О. Собакарь, що документи попередніх десятиліть, прийняті тодішніми органами (наприклад, Міністерством цивільної авіації

СРСР), закріпили екстенсивні форми і методи розвитку транспорту, що блокує нормативне регулювання, знижує його ефективність, дестабілізує господарську діяльність підприємств транспорту. Проте нормотворчість вирізняється громіздкістю, суперечністю, невпорядкованістю. Звідси низька соціально-економічна ефективність документів, які приймають. Розв'язання проблем транспорту прямує не шляхом підвищення рівня правового регулювання, а шляхом ухвалення нових актів. Немає жодного фахівця, який зміг би визначити, якою кількістю нормативних актів регулюють, наприклад, питання забезпечення авіаційної безпеки або безпеки польотів повітряних суден. Становище ускладнюється тим, що майже всі питання діяльності транспорту регулюють не тільки спеціальними нормативними документами, а й окремими положеннями, що містяться в інших документах (наприклад, одним пунктом наказу). Схоже становище, безумовно, негативно позначається на ефективності управління об'єктами транспорту, ускладнює роботу кожного фахівця, вимушеного непродуктивно витратити час на пошуки правової інформації, на тлумачення нормативних актів, відволікає його увагу від безпосередньої роботи. Усі наявні розробки нормативної, нормативно-технічної документації, а також документації міжнародних організацій, попри всі переваги, мають головний і вирішальний недолік – брак системного підходу, що пов'язано, з одного боку, з ігноруванням правової системи країни загалом і транспорту зокрема, а з іншого – з розробленням тільки частини механізму правового регулювання, без взаємозв'язку його окремих елементів [155, с. 68–69].

Належне місце в переліку нормативно-правових актів законодавчого рівня посідає Кодекс України про адміністративні правопорушення, прийнятий 1984 року. З численними змінами й доповненнями він врегульовує, зокрема, питання притягнення фізичних осіб до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Цим питанням присвячено главу 10 «Адміністративні правопорушення на транспорті, у галузі шляхового господарства і зв'язку» [58].

Базовим нормативно-правовим актом у сфері безпеки дорожнього руху, безперечно, є Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ «Про дорожній рух», який, згідно з Преамбулою, визначає правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху й охорони навколишнього природного середовища. Цей Закон регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначає права, обов'язки та відповідальність суб'єктів – учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ й організацій незалежно від форм власності та господарювання [103].

Відповідно до ст. 3 цього Закону, державне управління у сфері дорожнього руху та його безпеки здійснює Кабінет Міністрів України, спеціально уповноважені на це центральні органи виконавчої влади, органи виконавчої влади в Автономній Республіці Крим, місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування.

До компетенції Кабінету Міністрів України у сфері дорожнього руху (ст. 4) належить:

- підготовка проєктів законів, нормативно-правових актів з питань дорожнього руху та його безпеки, а також відповідальності за їх порушення на території України;

- розроблення і затвердження державних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах, вимог екологічної безпеки, а також програм координації використання всіх видів транспорту загального користування (автомобільний, залізничний, повітряний, водний);

- фінансування, керівництво і контроль за виконанням державних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки;

- координація діяльності міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань і місцевого самоврядування у сфері дорожнього руху, а також вимог екологічної безпеки;

- контроль за виконанням законодавства про дорожній рух;
- визначення єдиного порядку організації дорожнього руху та його безпеки;
- встановлення єдиних вимог щодо проектування, будівництва, реконструкції, ремонту, утримання та охорони автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, затвердження програм їх будівництва;
- встановлення єдиних вимог щодо конструкції та технічного стану транспортних засобів, що експлуатують в Україні;
- визначення порядку видачі сертифікатів на здійснення діяльності, пов'язаної з виготовленням, ремонтом й експлуатацією транспортних засобів, перевезеннями вантажів і пасажирів, підготовкою водіїв, будівництвом, реконструкцією, ремонтом й утриманням автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, іншими видами діяльності, що впливають на безпеку руху;
- визначення порядку здійснення державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку транспортних засобів, проведення їх обов'язкового технічного контролю та визначення обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів;
- визначення порядку оформлення та видачі погоджень і дозволів, надання інших послуг, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху, а також визначення розміру плати за оформлення і видачу таких погоджень і дозволів, надання відповідних послуг;
- встановлення правил приймання іспитів зі знань Правил дорожнього руху і навичок керування транспортними засобами;
- встановлення єдиних вимог і затвердження типових навчальних програм для учасників дорожнього руху, формування належної дорожньої культури й організація навчання різних груп населення Правил дорожнього руху;
- визначення порядку функціонування системи фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі [103].

До компетенції органів влади Автономної Республіки Крим, обласних, Київської та Севастопольської міських рад, обласних, Київської та Севастопольської державних адміністрацій у сфері дорожнього руху (ст. 5) належать:

- прийняття нормативно-правових актів з питань дорожнього руху та його безпеки, за винятком тих, що належать до компетенції Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України;

- затвердження регіональних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки;

- державний нагляд і контроль за дотриманням законодавства про дорожній рух та його безпеку, за діяльністю підприємств, установ, організацій незалежно від форм власності та господарювання щодо планування і виконання заходів з безпеки дорожнього руху, вимог екологічної безпеки;

- формування фондів для фінансування державних програм й окремих заходів, спрямованих на розвиток дорожнього руху та його безпеки;

- забезпечення розвитку мережі місцевих автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, їх утримання та охорони;

- керівництво діяльністю з організації дорожнього руху;

- організація навчання населення Правил дорожнього руху, проведення виховних заходів серед різних соціально-вікових груп населення щодо його безпеки;

- організація підготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів і розвиток мережі відповідних освітніх закладів;

- організація та здійснення заходів для своєчасного забезпечення потерпілих унаслідок дорожньо-транспортних пригод екстреною медичною допомогою безпосередньо на місці події та їх транспортування для надання подальшої медичної допомоги до відповідних закладів охорони здоров'я;

- організація та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму;

– керівництво роботою з пропаганди безпеки дорожнього руху, вимог екологічної безпеки [103].

До компетенції міських рад та їх виконавчих органів, районних рад і районних державних адміністрацій у сфері дорожнього руху (ст. 6) належать:

– виконання вимог законодавства та рішень органів виконавчої влади про дорожній рух і його безпеку;

– розроблення, затвердження та реалізація міських і районних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки;

– формування міських і районних фондів, зокрема позабюджетних, для фінансування програм й окремих заходів, спрямованих на розвиток дорожнього руху та його безпеки;

– контроль за організацією навчання різних соціально-вікових груп населення Правил дорожнього руху, планування заходів, пов'язаних із профілактикою його безпеки, та контроль за їх виконанням;

– контроль за підготовкою і підвищенням кваліфікації водіїв, технічним обслуговуванням і ремонтом транспортних засобів, забезпеченням розвитку сфери цих послуг;

– організація дорожнього руху на території міста і району згідно з відповідними генеральними планами, проєктами детального планування та забудови населених пунктів, автоматизованих систем керування дорожнім рухом, комплексних транспортних схем і схем організації дорожнього руху та з екологічно безпечними умовами;

– здійснення та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму;

– проведення роботи з пропаганди безпеки дорожнього руху;

– організація будівництва, реконструкції, ремонту й утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів;

– керівництво та контроль за діяльністю підприємств, установ й організацій незалежно від форм власності та господарювання за виконанням

вимог законодавства, рішень органів державної виконавчої влади про дорожній рух і його безпеку;

– контроль за виявленням дорожньо-транспортних пригод і впровадженням заходів у місцях їх концентрації, на аварійно небезпечних ділянках вулиць, доріг і залізничних переїздах;

– організація системи заходів щодо медичного забезпечення безпеки дорожнього руху та контроль за їх реалізацією;

– накладання в межах своєї компетенції адміністративних стягнень за порушення законодавства у сфері дорожнього руху та його безпеки [103].

До компетенції сільських, селищних рад, їх виконавчих органів у сфері дорожнього руху (ст. 7) належать:

– забезпечення виконання вимог законодавства та рішень центральних органів виконавчої влади з питань дорожнього руху та його безпеки;

– розроблення, затвердження та виконання місцевих програм безпеки дорожнього руху;

– створення позабюджетних фондів для додаткового фінансування заходів щодо безпеки дорожнього руху;

– організація та контроль за діяльністю підприємств з питань дорожнього руху та його безпеки;

– сприяння створенню на території відповідного населеного пункту підприємств й організацій для надання платних послуг, пов'язаних із підготовкою та підвищенням кваліфікації водіїв, технічним обслуговуванням і ремонтом транспортних засобів;

– сприяння діяльності з утримання в безпечному для дорожнього руху стані автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та їх облаштуванню об'єктами сервісу;

– прийняття рішень про розміщення, обладнання та функціонування майданчиків для паркування транспортних засобів і стоянок таксі на вулицях, дорогах населених пунктів, здійснення контролю за дотриманням визначених

правилами паркування транспортних засобів вимог щодо розміщення, обладнання та функціонування майданчиків для паркування;

– сприяння організації та здійсненню медичної допомоги потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах й інших заходів щодо медичного забезпечення безпеки дорожнього руху;

– проведення серед різних соціально-вікових груп населення профілактичних заходів щодо безпеки дорожнього руху;

– навчання населення Правил дорожнього руху;

– здійснення заходів щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму [103].

До компетенції власників автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів або уповноважених ними органів у сфері дорожнього руху (ст. 9) належать:

– розроблення програм і здійснення заходів щодо розвитку, удосконалення, ремонту й утримання в безпечному для дорожнього руху стані доріг, вулиць ф залізничних переїздів, зон відчуження;

– визначення структур управління, проєктування, будівництва та утримання доріг, вулиць і залізничних переїздів;

– участь у розробленні положень про спеціальні структури управління дорожнім рухом;

– компенсація витрат власникам транспортних засобів, якщо дорожньо-транспортні пригоди сталися з причин незадовільного експлуатаційного утримання автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, за рішеннями судових органів;

– забезпечення безпечних, економічних і комфортних умов дорожнього руху;

– організація і здійснення заходів, спрямованих на захист навколишнього природного середовища;

– забезпечення учасників дорожнього руху інформацією з питань стану аварійності та дорожнього покриття, гідрометеорологічних та інших умов;

– вирішення питань експлуатації автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів у надзвичайних ситуаціях;

– передача права на експлуатаційне утримання доріг, вулиць і залізничних переїздів іншим юридичним особам;

– визначення нормативів та виділення необхідних коштів на будівництво, реконструкцію, ремонт й утримання автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів;

– передача права на будівництво комунальних та інших споруд, прокладання комунікацій, на захисні роботи і споруди, сервісні споруди та обладнання відповідно до чинного законодавства;

– проведення робіт зі створення та утримання придорожніх зелених насаджень тощо;

– термінове усунення пошкоджень на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах;

– влаштування місць для зупинок транспортних засобів, стоянок і відпочинку учасників дорожнього руху та створення інших об'єктів дорожнього сервісу;

– розроблення та облаштування автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів системами термінового зв'язку для виклику Національної поліції, екстреної медичної допомоги й технічної допомоги;

– обладнання доріг, вулиць і залізничних переїздів технічними засобами регулювання дорожнього руху та їх утримання;

– проведення лінійного аналізу аварійності на підвідомчих автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах;

– виявлення аварійно небезпечних ділянок і місць концентрації дорожньо-транспортних пригод у порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства;

– упровадження на аварійно небезпечних ділянках та місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод заходів з удосконалення організації дорожнього руху;

– забезпечення роботи спеціалізованих служб зі здійснення заходів щодо організації дорожнього руху;

– своєчасне виявлення перешкод дорожньому руху та їх усунення, а в разі неможливості – невідкладне позначення дорожніми знаками, огорожувальними й направляючими засобами;

– організація виконання встановлених вимог щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;

– вирішення інших питань дорожнього руху згідно з чинним законодавством [103].

Міністерства, інші центральні органи виконавчої влади й об'єднання згідно з вимогами ст. 11 Закону України «Про дорожній рух» у межах своєї компетенції забезпечують безпеку дорожнього руху, несуть відповідальність за виконання державних і галузевих програм у сфері дорожнього руху, видають нормативно-правові акти про дорожній рух, що не суперечать законодавству про дорожній рух, сприяють підприємствам, установам й організаціям, що входять до їх складу, у здійсненні заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху.

У міністерствах, інших центральних органах виконавчої влади й об'єднаннях, підприємствах та організаціях, що мають транспортні засоби, за чисельності зайнятих експлуатацією транспортних засобів понад 50 осіб, вводять посаду фахівця з безпеки дорожнього руху, а понад 500 осіб – створюється служба безпеки дорожнього руху [118].

Відповідне Положення про службу безпеки дорожнього руху міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, підприємств, їх об'єднань, установ й організацій було затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 5 квітня 1994 року № 227.

Відповідно до п. 1, 2 цього Положення, робота щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, запобігання дорожньо-транспортним пригодам у міністерствах, інших центральних органах державної виконавчої влади, на підприємствах, у їх об'єднаннях, установах і організаціях, що мають транспортні засоби, ведеться залежно від чисельності працівників, зайнятих експлуатацією цих засобів, відповідним структурним підрозділом – службою безпеки дорожнього руху або окремими фахівцями з цих питань.

Служба безпеки дорожнього руху міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади підпорядковується безпосередньо їх керівникам або за рішенням керівника – одному з його заступників. Служба безпеки дорожнього руху підприємства, об'єднань підприємств, установи, організації підпорядковується безпосередньо їх керівникам.

Основними завданнями служби безпеки дорожнього руху є:

– проведення заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху;

– здійснення контролю за додержанням працівниками вимог актів законодавства й інших нормативних документів з безпеки дорожнього руху;

– аналіз стану аварійності та фактів порушення вимог з безпеки дорожнього руху, розроблення разом з відповідними структурними підрозділами заходів щодо запобігання їм і контроль за проведенням цих заходів;

– облік і подання в установленому порядку органам державної виконавчої влади й організаціям звітної інформації про дорожньо-транспортні пригоди та їх наслідки [117].

Згідно зі ст. 12 Закону України «Про дорожній рух», підприємства, установи й організації незалежно від форм власності та господарювання розробляють і здійснюють заходи для забезпечення безпеки дорожнього руху, проводять у трудових колективах профілактичну роботу з дотримання вимог законодавства про дорожній рух, за згодою з первинними профспілковими

організаціями включають до колективних договорів вимоги щодо форм впливу на членів трудового колективу в разі порушення ними обов'язків учасників дорожнього руху, встановлених чинним законодавством про дорожній рух.

Посадові особи, які відповідають за експлуатацію і технічний стан транспортних засобів, зобов'язані:

- забезпечувати добір, підвищення кваліфікації та професійного рівня водіїв, здійснювати контроль за станом їх здоров'я та дотриманням режиму праці й відпочинку;

- забезпечувати належний технічний стан транспортних засобів і дотримання екологічних вимог їх експлуатації;

- не допускати до керування транспортними засобами осіб, які не мають права на керування транспортним засобом відповідної категорії, не пройшли у встановлений строк медичного огляду, перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції;

- не випускати на лінію транспортні засоби, технічний стан яких не відповідає нормативам з безпеки дорожнього руху та вимогам правил дорожнього руху, а також якщо вони не зареєстровані у встановленому порядку, переобладнані з порушенням вимог законодавства або не пройшли обов'язкового технічного контролю.

Посадові особи, які відповідають за будівництво, реконструкцію, ремонт, експлуатацію та облаштування автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, мостів, шляхопроводів, інших споруд, зобов'язані:

- забезпечувати утримання їх у стані, що відповідає встановленим вимогам щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;

- у разі виникнення умов, що створюють загрозу безпеці дорожнього руху, здійснювати заходи для своєчасної заборони або обмеження руху, а також відновлення безпечних умов для руху;

– упроваджувати в повному обсязі заходи щодо безпеки дорожнього руху під час здійснення будівництва, реконструкції та ремонту доріг, вулиць і залізничних переїздів;

– позначати місця виконання робіт, місця, де залишено на дорозі, вулиці, залізничному переїзді машини й механізми, будівельні матеріали тощо, відповідними дорожніми знаками, огорожувальними та направляючими засобами, а в темний час доби і в туман – сигнальними вогнями, передбаченими чинними нормами;

– після закінчення робіт на дорозі, вулиці, залізничному переїзді негайно привести їх у стан, що забезпечує безперешкодний та безпечний рух транспортних засобів і пішоходів, упорядкувати зони відчуження;

– у разі забруднення проїзної частини доріг, вулиць, залізничних переїздів невідкладно здійснювати заходи для їх очищення та своєчасного попередження учасників дорожнього руху про загрозу безпеці руху, що виникла;

– обладнувати їх технічними засобами регулювання дорожнього руху;

– виявляти аварійно небезпечні ділянки та місця концентрації дорожньо-транспортних пригод, забезпечувати здійснення в таких місцях відповідних заходів з удосконалення умов та організації дорожнього руху для забезпечення його безпеки;

– своєчасно виявляти перешкоди дорожньому руху та забезпечувати їх усунення, а в разі неможливості – невідкладно позначати дорожніми знаками, огорожувальними й направляючими засобами;

– щомісяця проводити лінійний аналіз аварійності.

Особи, які відповідають за експлуатацію під'їзних і ґрунтових доріг, а також власники транспортних засобів зобов'язані виключати можливість виносу транспортними засобами землі, каміння або інших матеріалів на автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди [103].

Відповідно до ст. 13 Закону, об'єднання громадян і громадяни мають сприяти державним органам у здійсненні заходів щодо безпеки дорожнього

руху. Міністерства, інші центральні органи виконавчої влади й об'єднання зобов'язані враховувати пропозиції об'єднань громадян і громадян з питань безпеки дорожнього руху. Держава забезпечує проведення пільгової податкової політики щодо об'єднань громадян, головною метою яких є проведення заходів з безпеки дорожнього руху [103].

1994 року було прийнято Закон України «Про транспорт», у ст. 2 якого визначено, що нормативні акти, які визначають порядок використання засобів транспорту, шляхів сполучення, організації безпеки руху, є обов'язковими для власників транспорту і громадян, які користуються послугами транспорту та шляхами сполучення.

Стаття 16 цього Закону визначає основні вимоги щодо безпеки на транспорті. Зокрема, підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати безпеку життя і здоров'я громадян, безпеку експлуатації транспортних засобів, охорону навколишнього природного середовища. Працівники, які безпосередньо забезпечують безпеку руху транспортних засобів, повинні мати відповідну професійну підготовку й за станом здоров'я бути здатними якісно виконувати свої обов'язки. Питання безпеки руху транспортних засобів на території України, пов'язані з діяльністю транспорту інших держав, регулюють на основі норм, прийнятих в Україні, і міжнародних договорів України (ч. 1, 2, 9 ст. 16) [134].

Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» основними напрямами державної політики у сфері перевезення небезпечних вантажів визначає: а) виконання вимог екологічної, радіаційної і пожежної безпеки, фізичного захисту, захисту здоров'я людей, охорони праці, санітарно-епідемічного благополуччя населення та безпеки руху; б) визначення особливостей регулювання підприємницької діяльності з перевезення небезпечних вантажів, установлення критеріїв, норм, правил, вимог до робіт і послуг щодо перевезення небезпечних вантажів, контроль за додержанням умов перевезення, а також створення системи страхування відповідальності за шкоду, яка може бути заподіяна під час перевезення небезпечних вантажів;

в) забезпечення соціального захисту працівників, зайнятих перевезенням небезпечних вантажів, й осіб, які постраждали від аварій під час перевезення небезпечних вантажів [126].

Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» регулює відносини у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів і спрямований на забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та майну потерпілих під час експлуатації наземних транспортних засобів на території України. Закон вводить обов'язкове страхування і – як його принцип – економічну зацікавленість власників транспортних засобів у підвищенні безпеки дорожнього руху. У ст. 3 Закону зазначено, що обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності здійснюють з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю або майну потерпілих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди та захисту майнових інтересів страхувальників [124].

2005 року було прийнято Закон України «Про автомобільні дороги». Слід зазначити, що 2019 року до цього Закону було внесено зміни й доповнення щодо безпеки автомобільних доріг.

Наприклад, ст. 1 цього Закону доповнено терміном «безпека автомобільних доріг», що передбачає сукупність засобів, конструкцій, пристроїв, споруд, характеристик і показників (зокрема інженерних, конструкторських, технічних, проектних, архітектурних, технологічних та інших рішень), під час урахування та застосування яких забезпечують запобігання та зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод, тяжкості їх наслідків [95]. Також Закон доповнено розділом XI¹ «Безпека автомобільних доріг». Стаття 50 визначає, що управління безпекою автомобільних доріг здійснюють шляхом організації та проведення аудиту безпеки автомобільних доріг, перевірок безпеки автомобільних доріг, виявлення аварійно небезпечних місць (ділянок) і місць концентрації дорожньо-транспортних пригод, ліквідації

їх причин. Проведення аудиту безпеки автомобільних доріг є обов'язковим на міжнародних і національних автомобільних дорогах [98].

Текст Закону було розроблено з метою імплементації положень Директиви 2008/96/ЄС Європейського парламенту та Ради від 19 листопада 2008 року «Про управління безпекою дорожньої інфраструктури» (далі – Директива 2008/96/ЄС) щодо аудиту безпеки автомобільних доріг загального користування.

Серед підзаконних нормативно-правових актів слід виокремити насамперед Правила дорожнього руху.

На виконання вимог Закону України «Про дорожній рух» Кабінет Міністрів України 31 грудня 1993 року затвердив постанову № 1094 «Про затвердження Правил дорожнього руху».

Згодом, 2001 року, Уряд затвердив і ввів у дію нові Правила дорожнього руху, які з численними змінами й доповненнями діють донині [128].

Особи, які порушують ці Правила, несуть відповідальність згідно із законодавством (п. 1.9). Розрізняють адміністративну, кримінальну відповідальність за порушення норм у сфері забезпечення дорожнього руху, а також цивільно-правову відповідальність власників транспортних засобів.

Притягнення до зазначених вище видів юридичної відповідальності врегульоване відповідно Кодексом України про адміністративні правопорушення, Кримінальним кодексом України та Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 21 травня 2024 року № 3720-ІХ (раніше – однойменним Законом від 1 липня 2004 року № 1961-ІV).

У рекомендаціях парламентських слухань «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху», проведених 2016 року, зауважено: «Цілісне розуміння системи організації безпеки дорожнього руху слід розуміти як постійну роботу з усіма учасниками дорожнього руху (пішоходи, велосипедисти, мотоциклісти, водії власного транспорту, водії

комерційного транспорту, інші учасники) із застосуванням системного підходу за такими напрямками: удосконалення системи управління безпекою дорожнього руху; будівництво безпечної дорожньої інфраструктури; удосконалення механізмів активної та пасивної безпеки автомобілів; зміна поведінки учасників дорожнього руху; надання своєчасної та якісної медичної допомоги потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах» [130].

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 року № 481-р було схвалено Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, основними принципами якої стали:

превалювання безпеки дорожнього руху над іншими аспектами дорожнього руху;

дотримання інтересів громадян, суспільства і держави щодо забезпечення дорожнього руху;

концентрація зусиль органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, громадськості та науковців для забезпечення дорожнього руху [133].

Для реалізації Стратегії 2018 року затверджено Планом заходів щодо реалізації Стратегії, який містить 58 кроків, одним з яких є затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року [110].

На виконання визначених Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року цілей Уряд 2018 року затвердив Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року [105].

2020 року було ухвалено нову Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні, тепер уже на період до 2024 року [132]. З метою реалізації визначених Стратегією завдань прийнято нову Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2024 року.

Відповідно до Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів

України від 21 жовтня 2020 року № 1360-р, безпека дорожнього руху стала ключовим елементом розвитку суспільства [132].

2024 року Уряд схвалив нову Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року [131] й затвердив операційний план заходів з її реалізації у 2025–2027 роках [85]. У Стратегії акцентовано на такому: «На сьогодні безпека транспортних перевезень, у тому числі безпека дорожнього руху, є одним з ключових показників розвитку суспільства. Протягом останніх десятиліть у світі спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності руху, що призводить до збільшення кількості транспортних подій та їх негативних наслідків. Велика кількість транспортних засобів є невід’ємною частиною економіки країн, але водночас транспортні засоби несуть небезпеку життю громадян... Лідери багатьох країн світу об’єднують свої зусилля для зменшення кількості постраждалих і травмованих внаслідок аварійних подій та інцидентів на транспорті. Україна також ставить перед собою завдання щодо максимального скорочення смертності та травматизму під час перевезень всіма видами транспорту» [131].

Отже, генеза правових засад забезпечення безпеки дорожнього руху має тривалу історію. В Україні становлення національного законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху має такі етапи та їх ознаки: 1) на початковому етапі: успадковано від СРСР Кодекс про адміністративні правопорушення та низку наказів МВС, що регламентували ПДР і механізми їх застосування; прийнято перший Закон України «Про безпеку дорожнього руху» (2001), який систематизував обов’язки учасників руху та граничні швидкості; технічні вимоги до транспортних засобів; основи організації дорожнього руху й порядок розслідування ДТП; 2) етап гармонізації норм (2001–2015): адаптація українського законодавства до нормативів ЄС, зокрема імплементація Регламенту (ЄС) № 561/2006 про час керування транспортними засобами, тахографи й інших директив з безпеки транспортних засобів; реформування ДАІ в Службу безпеки дорожнього руху та формування нових підрозділів патрульної поліції в складі Національної поліції; початок кодифікації ПДР та

оновлення Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо притягнення до відповідальності за порушення правил перевезення вантажів і пасажирів; 3) сучасний етап розвитку законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (з 2015 року й донині): прийняття стратегії Vision Zero з метою звести до нуля смертність на дорогах і запровадити комплексний підхід Safe System; цифровізація процесів: електронні дозволи, онлайн-реєстри техогляду, автоматична фіксація порушень швидкісного режиму; подальша гармонізація технічних стандартів автотранспорту з ЄС, посилення екологічних норм (Euro 5/6) і вимог до безпеки пасажирів; розвиток інституційної мережі (уповноважені служби Державної служби з безпеки на транспорті; центри реагування на дорожньо-транспортні пригоди тощо).

У межах цього хронологічного дослідження здійснено системний аналіз еволюції правових засад безпеки дорожнього руху в Україні, простежено їх трансформацію від фрагментарних наказів, орієнтованих переважно на охорону державного майна, через карально-бюрократичний та централізовано-контрольований підхід радянського режиму до сучасного етапу, позначеного євроінтеграційною гармонізацією норм і запровадженням цифрових технологій у сфері дорожньої безпеки.

Дослідження охоплює ключові етапи:

- 1) етап національного становлення за незалежної України з кодифікацією в Законі 2001 року;
- 2) період адаптації до європейських стандартів і підготовки до членства в ЄС;
- 3) сучасну фазу, позначену впровадженням цифрових платформ, автоматичної фіксації порушень і стратегією Vision Zero.

Отже, через зміну державних парадигм від інституційного консерватизму до мережевої моделі «безпечної системи» відбулася поступова реінтерпретація поняття «безпека дорожнього руху» як суспільного блага.

1.3. Зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху та можливості його імплементації до законодавства України

Сучасні євроінтеграційні процеси потребують глибокого порівняльного аналізу адміністративно-правового забезпечення профілактики ДТП у країнах Європейського Союзу. У цьому контексті досвід Німеччини є надзвичайно цінним для України, оскільки надає можливість визначити ефективні правові механізми, що вже довели свою результативність у ФРН, і виявити прогалини в національній нормативно-правовій практиці.

У Німеччині адміністративно-правове забезпечення профілактики ДТП ґрунтується на декількох ключових нормативних актах: Законі про дорожній рух (StVG), Законі про адміністративні правопорушення (OWiG), правилах дорожнього руху (StVO). Водночас важливу роль відіграє система штрафних балів у місті Фленсбург, яка дає змогу поступово притягувати до відповідальності правопорушників шляхом накопичення «балів» і, в разі перевищення порогу, позбавляти права на керування транспортом [206].

Аналіз статистичних даних, отриманих із відкритих джерел Eurostat і Міністерства внутрішніх справ України, засвідчує суттєву відмінність у показниках рівня смертності внаслідок ДТП між Німеччиною та Україною. Зокрема, 2022 року в Німеччині рівень смертності в ДТП становив 4,1 особи на 100 тис. населення, натомість в Україні цей показник сягнув 13,5 на 100 тис. населення [203]. Також істотним є показник ДТП за участю водіїв у стані алкогольного сп'яніння: у Німеччині – 0,6 загиблих на 100 тис. населення, в Україні – 2,9. Ще один показовий аспект – кількість смертей, спричинених водіями без посвідчення на право керування: у Німеччині – 0,1 загиблих на 100 тис. населення, в Україні – 1,1 [192]. Такі дані свідчать про суттєво вищу ефективність реалізації профілактичних заходів у Німеччині. Це зумовлено комплексним підходом до безпеки дорожнього руху, що охоплює цифрові технології контролю, жорстке правозастосування, профілактичну освіту та високий рівень правосвідомості учасників дорожнього руху.

У ФРН правові й організаційні заходи профілактики дорожньо-транспортних пригод (превенції) реалізують через високий рівень автоматизації процесів нагляду та фіксації порушень. Зокрема, використовують широку мережу мобільних і стаціонарних камер контролю, які забезпечують безперервний моніторинг дотримання правил дорожнього руху. Значну роль відіграють інститути Alcolock – технологічні засоби блокування запуску двигуна транспортного засобу в разі виявлення в крові водія слідів алкоголю. Також упроваджено освітні програми з безпеки дорожнього руху, обов'язкові для проходження в загальноосвітніх закладах. Додатково функціонує єдина централізована база даних правопорушень у сфері дорожнього руху, яка надає можливість координувати діяльність поліції, судових органів і страхових компаній. На відміну від Німеччини, в Україні повноцінних цифрових систем превенції немає. Згідно з дослідженнями, система автоматичної відеофіксації правопорушень охоплює лише частину території держави, а основну частину заходів контролю здійснюють вручну, що значно знижує ефективність превентивних заходів [182].

У Німеччині активно розвивається концепція розумної транспортної інфраструктури, яка передбачає впровадження адаптивних світлофорних систем, цифрових інформаційних табло, механізмів реагування на перевищення швидкості, а також автоматизованих систем аналізу трафіка. Такі інноваційні технології надають можливість оперативно оцінювати дорожню ситуацію та забезпечувати ефективну превенцію аварійності.

Водночас аналіз національних джерел засвідчує, що в Україні переважає традиційна модель інфраструктурного планування, яка не враховує ризик-орієнтований підхід до забезпечення безпеки дорожнього руху [186]. Це знижує ефективність заходів, спрямованих на обмеження аварійності, передусім в умовах урбанізованих територій з високою щільністю транспорту. Крім того, у Німеччині функціонує дворічний випробувальний період для водіїв-початківців, протягом якого діють обмеження щодо швидкості, повна заборона вживання алкоголю та обов'язковість повторного навчання в разі порушень. В

Україні ж відповідна система не має чіткої структури: вона обмежується лише встановленням нижчого ліміту швидкості для молодих водіїв і не передбачає контролю за їх подальшою дорожньою поведінкою [205].

Отже, аналіз досвіду Німеччини дає змогу окреслити перспективні напрями вдосконалення адміністративно-правових й інфраструктурних заходів в Україні: необхідність упровадження системи штрафних балів; розширення цифрових систем фіксації порушень з метою зниження суб'єктивізму; розвиток просвітницьких кампаній та інтеграція питань безпеки дорожнього руху в систему шкільної освіти; упровадження систем Alcolock й обов'язкових медичних обстежень для водіїв-порушників. Застосування таких інструментів можливе лише за умови налагодження ефективної координації між усіма учасниками публічного управління у сфері безпеки, прозорості ухвалення рішень і посиленого нагляду за реалізацією державної політики у сфері профілактики ДТП.

Вивчення досвіду Республіки Польщі, яка має спільний постсоціалістичний історичний контекст з Україною, є особливо цінним у контексті реформування адміністративно-правової системи забезпечення безпеки дорожнього руху. Протягом останніх двадцяти років Польща суттєво знизила показники смертності на дорогах, що стало результатом комплексного впровадження правових, організаційних й інфраструктурних змін.

Польська система безпеки ґрунтується на законі «Про дорожній рух» (Prawo o ruchu drogowym), положеннях Кримінального кодексу, а також на національній програмі «Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego» (BRD), яка охоплює як превентивні, так і репресивні заходи [193; 199]. Суттєвим елементом є система штрафних балів: кожне правопорушення фіксують в особистому профілі водія, і в разі досягнення критичного рівня балів водія позбавляють права керування. Також активно застосовують цифрові технології контролю: автоматичні камери, відеофіксацію, інтегровані бази даних. Українська система характеризується фрагментарністю, недостатнім рівнем автоматизації процесів фіксації та контролю, а також відсутністю єдиної цифрової платформи

правопорушень, що значно знижує ефективність превентивних механізмів [200]. Наведені нижче статистичні дані (табл. 1.1) ілюструє відмінності в результативності профілактичної політики у сфері безпеки дорожнього руху в обох країнах.

Таблиця 1.1

Порівняльна статистика ДТП у Польщі та Україні (2022–2023)

Показник	Польща	Україна
Кількість ДТП	21 332	20 533
Кількість загиблих	1896	2617
Рівень смертності (на 100 тис. осіб)	5,0	13,5
Частка ДТП через алкоголь (%)	10	22
Частка водіїв без прав (%)	1,2	5,5

Таблиця 1.2

Реалізовані профілактичні заходи в Польщі й Україні

Заходи профілактики	Польща	Україна
Система штрафних балів	так	ні
Alcolock (блокування запуску двигуна)	так	ні
Цифрова база даних правопорушень	так	ні

Обов'язкова освіта з безпеки в школах	так	ні
Повноцінна автоматизована відеофіксація	так	частково
Спеціалізовані суди для справ ПДР	так	ні
Обов'язкові реабілітаційні програми для порушників	так	ні

Отже, досвід Польщі демонструє ефективність комплексного підходу до профілактики правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху (табл. 1.2). Водночас Україна має значний потенціал для вдосконалення системи управління шляхом запровадження штрафних балів, цифровізації процесів фіксації, включення тематики безпеки в систему освіти, упровадження систем Alcolock, створення єдиного кабінету водія і з синхронізацією баз даних поліції, страхових компаній та медичних закладів, а також створення спеціалізованих судів для розгляду справ у сфері ПДР.

Як інструмент проведення єдиної політики формування законодавчої бази на рівні ЄС сприяє і реалізації узгодженої політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, гармонізації відповідного національного законодавства країн ЄС, формуванню єдиних намірів щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху. Показники безпеки дорожнього руху в різних державах – членах ЄС суттєво різняться. Немає єдиного шляху до успіху, тому, з огляду на політичні та правові національні особливості, стратегія, успішна в одній країні, цілком може виявитися невдалою для застосування в іншій країні, якщо її не адаптувати до національних вимог. Однак кожна країна зобов'язана прагнути до покращення дорожньо-транспортної ситуації в наступному

десятилітті, незалежно від того, є вона передовою чи ні. У зв'язку з цим на рівні ЄС використовують різний набір правових актів, що мають як обов'язковий характер (Регламент, Директива, Рішення), так і рекомендаційний (Рекомендація, Заключення). Низка документів декларує результат, якого має бути досягнуто правовими засобами кожної держави ЄС самостійно. Ця система пропонує гнучкий підхід до розроблення єдиної політики у сфері безпеки дорожнього руху в межах ЄС, з огляду на національні особливості [72, с. 430].

Швейцарія як одна з найуспішніших країн Європи у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху демонструє приклад ефективного адміністративно-правового регулювання, ґрунтованого на принципах превентивності, інтегрованості та високого рівня цифровізації. Швейцарська система має основою положення Федерального закону про дорожній рух (SVG) [201], Кодексу про адміністративні порушення (VStrR) [183], а також комплексної державної програми «Via sicura» [207] – національної стратегії безпеки, спрямованої на мінімізацію травматизму та смертності на автошляхах. Особливість швейцарської моделі полягає в поєднанні репресивних заходів з реабілітаційними й освітніми інструментами, що підвищує її ефективність [183; 184]. Контроль дорожнього руху в Швейцарії здійснюють за допомогою автоматизованих систем адаптивного зниження швидкості, обов'язкової реабілітації для водіїв-порушників (психоаналіз, Alcolock, повторне навчання), а також системи персоналізованого підходу до порушників. Такі заходи не лише дають змогу запобігти повторним правопорушенням, а й сприяють формуванню правової культури серед учасників руху.

Згідно з офіційним звітом Федерального управління доріг Швейцарії, 2023 року в країні було зареєстровано 187 випадків смертельних ДТП, що відповідає 2,1 загиблих на 100 тис. населення. Показник аварій за участю нетверезих водіїв становив 3,4 %, а частка дорожньо-транспортних подій, учинених особами без водійських прав, залишилася на рівні менше ніж 1 % [171]. Ці показники є результатом системної реалізації державної політики у

сфері дорожньої безпеки, зокрема через реалізацію національної програми Via Sicura, яка передбачає комплексні заходи з профілактики ДТП, серед яких – підвищення стандартів підготовки водіїв, моніторинг технічного стану транспортних засобів і впровадження інноваційних засобів контролю за дотриманням ПДР.

Важливим елементом ефективності швейцарської моделі є чітке розмежування повноважень між федеральними, кантональними та муніципальними органами, що надає можливість уникнути дублювання функцій та посилює відповідальність кожного з них за конкретні аспекти профілактики ДТП.

Порівняльний аналіз засвідчує, що Швейцарія досягла одного з найнижчих показників смертності внаслідок ДТП у Європі завдяки системному застосуванню інтегрованого правового регулювання та технологічних інновацій (табл. 1.3). Для України доцільними є такі кроки: створення національної програми безпеки дорожнього руху; запровадження автоматизованого моніторингу порушень; обов'язковий медичний контроль для водіїв; посилення відповідальності за систематичні порушення; інтеграція інформаційних баз між поліцією, медичними установами та МВС для підвищення ефективності правозастосування.

Таблиця 1.3

Профілактичні заходи в Швейцарії, які не застосовують в Україні

Заходи профілактики	Швейцарія	Україна
Система 'Via sicura'	так	ні
Алкотестери з блокуванням запуску авто (Alcolock)	так	ні
Повна автоматизація контролю швидкості	так	ні
Психологічне оцінювання водіїв після ДТП	так	ні

Індивідуальна реабілітація для повторних порушень	так	ні
Інтеграція транспортної політики з медичною сферою	так	ні
Рейтингові пункти дисципліни водіїв	так	ні

Поглиблений аналіз ефективності адміністративно-правових заходів у сфері профілактики дорожньо-транспортного травматизму потребує врахування не лише абсолютної кількості загиблих, а й показників, скоригованих відповідно до чисельності населення та кількості зареєстрованих транспортних засобів. Такий підхід надає можливість об'єктивніше оцінити ефективність превентивної політики в різних країнах.

Станом на 2023 рік чисельність населення Франції становила близько 68,2 млн осіб, а кількість зареєстрованих транспортних засобів – понад 39,5 млн одиниць [187; 190]. Водночас чисельність населення України оцінювали близько 38,4 млн осіб, а автопарк налічував близько 9,1 млн одиниць [26; 82]. 2023 року у Франції зафіксовано 3170 загиблих унаслідок ДТП, що відповідає 4,65 загиблих на 100 тис. населення, 8,03 – на 100 тис. транспортних засобів [196]. В Україні ці показники становлять відповідно 5,47 та 23,08, що свідчить про суттєво вищий рівень смертності в розрахунку на кожного користувача транспортної системи. Ці відмінності засвідчують вищу ефективність профілактичної політики у Франції, зокрема в частині адміністративно-правового контролю, цифровізації процесів й інституційної координації між органами державної влади. Україна, попри певне зниження абсолютної кількості загиблих, залишається в зоні підвищеного ризику, що потребує системного реформування підходів до безпеки дорожнього руху.

Таблиця 1.4

Порівняльна статистика: Франція та Україна (2022–2023)

Показник	Франція	Україна
Кількість загиблих у ДТП (2022)	3267	2300
Кількість загиблих у ДТП (2023)	3170	2100
Зміна загиблих у ДТП (2022–2023)	–2.96 %	–8.70 %
Чисельність населення (2023)	68 207 000	38 392 000
Кількість зареєстрованих ТЗ (2023)	39 500 000	9 100 000
Кількість загиблих на 100 тис. населення (2023)	4.65	5.47
Кількість загиблих на 100 тис. ТЗ (2023)	8.03	23.08

Отже, Франція демонструє вищу стабільність у сфері безпеки дорожнього руху, що виявляється в нижчих відносних показниках смертності (табл. 1.4). Кількість загиблих у розрахунку на 100 тис. транспортних засобів в Україні майже втричі перевищує аналогічний показник Франції. Порівняльний аналіз свідчить про значні відмінності між підходами до адміністративно-правового забезпечення профілактики ДТП. Україна потребує вдосконалення цифрових, інституційних, освітніх і медичних механізмів впливу на безпеку дорожнього руху. Доцільно запровадити обов'язкові курси реабілітації для порушників; цифровізацію штрафної системи; автоматизований контроль технічного стану ТЗ; створити єдиний електронний кабінет водія з інтеграцією до баз поліції, МОЗ, страхових компаній; запровадити міжвідомчі платформи для обміну даними в реальному часі.

Безпека дорожнього руху є однією з ключових проблем сучасних суспільств, що загострюється під час збройних конфліктів, надзвичайних ситуацій або оголошення воєнного стану. У таких умовах транспортна мережа стає не лише інструментом мобільності, а й критичною ланкою для забезпечення національної безпеки, оборони, гуманітарної допомоги й евакуаційних операцій. Український досвід останніх років засвідчує нагальність потреби у вивченні найкращих міжнародних практик регулювання,

координації та впровадження інновацій у сфері дорожньої безпеки для мінімізації втрат і підвищення стійкості транспортної інфраструктури.

Чимало держав, які свого часу опинилися під впливом воєн або масових лих, розробили ефективні законодавчі, організаційні й технологічні механізми забезпечення дорожньої безпеки. Вивчення цих моделей, зокрема досвіду країн НАТО, Ізраїлю, Великої Британії та держав ЄС, дає змогу виявити універсальні та специфічні рішення, що можуть бути адаптовані до українських реалій. Це стосується і протоколів реагування на ДТП, і законодавчих рамок, і цифрових сервісів моніторингу й управління трафіком, а також фінансових та освітніх програм, спрямованих на підвищення рівня безпеки для всіх категорій учасників руху.

Доцільним є здійснення поглибленого аналізу зарубіжного досвіду забезпечення безпеки дорожнього руху в контексті воєнного стану та надзвичайних ситуацій із детальною оцінкою можливостей його імплементації в законодавство та практику України.

Правовий режим воєнного стану на всій території України, зазначає Д. Кіріка, потребує опрацювання сучасних механізмів забезпечення функціонування сектору безпеки й оборони та його елементів, зокрема органів поліції під час виконання покладених на них завдань у таких умовах. Більшість практичних питань, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху, залишаються недостатньо розробленими, а це своєю чергою зумовлює актуальність і необхідність наукового дослідження теоретичних і практичних питань, пов'язаних із застосуванням адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки на автошляхах, з огляду на сучасні суспільно-політичні умови [55, с. 69].

Основним об'єктом нашого дослідження є система забезпечення дорожньої безпеки в країнах із досвідом збройних конфліктів чи системних криз, а також міжнародні стандарти, які впливають на формування національних законодавств держав Європейського Союзу, НАТО, Ізраїлю, Великої Британії.

Конвенція ООН про дорожній рух [63] гармонізує правила дорожнього руху, визначає вимоги до водіїв, транспортних засобів й організації дорожнього руху. У воєнний час вона також залишається інструментом захисту безпеки для цивільного населення, спрямовуючи держави на пріоритет державної політики щодо захисту життя на дорогах.

Глобальний план дій ООН засвідчує необхідність інтеграції дорожньої безпеки в політику стійкого розвитку, закликає до системного підходу, упровадження науково обґрунтованих стратегій, створення ефективних, інтегрованих міжвідомчих структур управління безпекою руху. У цьому контексті Україна вже має певні інституційні та правові основи для гармонізації законодавства до сучасних європейських стандартів, однак процес потребує поглиблення, передусім у частині кризового управління й ризик-менеджменту.

Управління ризиками у сфері транспортних перевезень становить один із ключових напрямів сучасних наукових досліджень [68; 87; 195]. Збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод, спричинених водіями вантажних транспортних засобів під час перевезення небезпечних вантажів, актуалізує потребу в упровадженні системно орієнтованого підходу до управління ризиками [202]. Зазначене зумовлено тим, що наслідки аварійних ситуацій за участю небезпечних вантажів мають масштабний та критичний характер.

Досвід Ізраїлю є класичним прикладом держави з багаторічним досвідом реагування на терористичні загрози, атаки та локальні збройні конфлікти. Законодавство Ізраїлю має спеціальні положення для воєнних і надзвичайних ситуацій, де питання забезпечення транспортної безпеки стає частиною національної безпеки. Активно використовують Code Red Protocol – систему централізованого попередження, яка інтегрує дорожні служби, медицину, поліцію та військові підрозділи. Під час загрози активують єдиний координаційний центр, транспортні артерії оперативно перекривають або переорієнтовують для забезпечення пріоритету наземних сил оборони й евакуації цивільних.

В Ізраїлі реалізовано комплекс цифрових ініціатив, спрямованих на підвищення безпеки й ефективності міського управління. Зокрема, створено платформу Smart City, яка інтегрує автоматизовані пункти сповіщення та захищені цифрові ідентифікатори для підтвердження особи на блокпостах [198]. Також упроваджено систему моніторингу дорожнього руху в режимі реального часу. Одна з дорожніх компаній країни планує використовувати 107 тис. ліхтарних стовпів не лише для освітлення, а й для відстеження швидкості автомобілів. Це частина пілотного проєкту, який стартував на трасі 531 між Герцлією та Трансїзраїльським шосе. Стовпи будуть оснащені LED-лампами та підключені до системи вимірювання швидкості. На другому етапі – інтеграція з навігацією для автопілотованих автомобілів. Дані не передають поліції, штрафи не накладають, мета проєкту полягає в управлінні рухом, а не в покаранні. Відмінність від поліцейської системи «Алеф-3» полягає в тому, що тут акцентовано на автоматичному регулюванні, а не контролі. Це крок до «розумної інфраструктури», де елементи міського середовища стають частиною цифрової екосистеми [162].

Крім того, запроваджено механізм блокування публікації маршрутної інформації сил оборони з метою мінімізації ризику витоку тактичних даних.

У контексті загострення терористичних загроз й активізації бойових дій увагу зосереджено на обмеженні використання відеореєстраторів серед цивільного населення з метою запобігання несанкціонованому поширенню чутливої інформації. Паралельно здійснюють контроль за переміщенням у стратегічно важливих зонах і забезпечують координацію дорожньо-рятувальних і медичних служб на основі єдиного цифрового обліку.

Для оперативного реагування на надзвичайні ситуації впроваджено чатботи, які автоматизують взаємодію між різними відомствами та спрощують прийняття рішень у кризових умовах. Такий підхід сприяє швидкій мобілізації ресурсів і своєчасному оповіщенню населення про загрози, що значно підвищує загальний рівень безпеки.

Велика Британія: інфраструктурна стійкість і сценарно орієнтоване планування. Британська модель засвідчує важливість довгострокової стійкості транспортної мережі. З цією метою у вересні 2025 року розроблено План забезпечення стійкості автомобільної дорожньої мережі на 2025–2030 роки (Highway Network Resilience Plan 2025-2030 [189]), який орієнтований на забезпечення безперервної функціональності ключових транспортних маршрутів за різних сценаріїв криз: війни, природних катастроф, технологічних катастроф чи терористичних загроз. Це стратегічний документ, який визначає, як дорожня інфраструктура має бути підготовлена до: екстремальних погодних умов (сніг, повінь, спека, вітер); надзвичайних ситуацій (аварії, страйки, техногенні катастрофи); інших ризиків, що можуть порушити транспортне сполучення. Її мета – гарантувати, що ключові дороги залишаються функціональними, безпечними й доступними для: екстрених служб, громадян, економічної діяльності.

Ключові засади британської системи безпеки дорожнього руху такі:

1) визначення мережі маршрутів підвищеної стійкості, яка повинна завжди залишатися доступною для служб екстреного реагування та транспортної логістики;

2) централізація координації дій на рівні місцевої та центральної влади, залучення приватних інфраструктурних операторів, поліції, військових, рятувальників;

3) створення сценаріїв реагування (наприклад, у випадку блокування мостів, аеропортів, масових аварій, нападів на критичну інфраструктуру);

4) контроль і відновлення транспортних шляхів із визначеними часовими нормативами;

5) систематичне навчання персоналу та проведення спільних навчань;

6) використання цифрових систем оперативного моніторингу стану дорожньої мережі, резервування паливних ресурсів і спеціальних маршрутів для екстреної евакуації населення чи переміщення сил оборони.

Увагу в Стратегії спрямовано на ризик-орієнтований підхід до забезпечення безпеки дорожнього руху. Усі ризики, що можуть вплинути на функціонування Стійкої дорожньої мережі, фіксують у Реєстрі ризиків активів дорожньої інфраструктури. Реєстр регулярно оновлюють відповідно до політики управління дорожніми активами й узгоджують із загальнодержавною системою управління ризиками. Така інтеграція забезпечує прозорість, відповідність стратегічним пріоритетам держави та готовність до зовнішніх аудитів й оцінювання ефективності (зокрема, у контексті фінансування з боку міжнародних партнерів).

Стійкість дорожньої мережі забезпечують завдяки чотирьом ключовим компонентам (табл. 1.5):

Таблиця 1.5

Компонент	Опис
Спротив	Запобігання пошкодженням інфраструктури (бар'єри, дренажні системи)
Надійність	Забезпечення стабільної роботи в різних умовах (укріплення насипів)
Резерв	Наявність альтернативних маршрутів і потужностей
Відновлення	Швидке відновлення функціонування (тимчасові споруди, ремонтні бригади)

Оцінювання ризиків здійснюють також з огляду на актуальні кліматичні прогнози, що надає можливість урахувати підвищення частоти й інтенсивності екстремальних погодних явищ (зливи та паводки, періоди надмірної спеки, прибережні підтоплення тощо). Це забезпечує проактивне планування, орієнтоване на майбутні виклики, а не лише на попередні дані.

Запроваджено також міжвідомчий підхід, зокрема планування стійкості здійснюють так, щоб забезпечити узгоджену реакцію на надзвичайні ситуації, ефективний обмін інформацією та інтеграцію з іншими планами критичної

інфраструктури у співпраці з Державним агентством водних ресурсів, операторами критичної інфраструктури (електро-, газо-, водопостачання), службами цивільного захисту, сусідніми регіональними дорожніми службами, регіональними координаційними штабами (наприклад, Форум стійкості Сассексу).

У табл. 1.6 окреслено типові події, що можуть порушити функціонування дорожньої мережі, а також відповідні заходи.

Таблиця 1.6

Тип події	Профілактика	Реагування	Відновлення
Паводок	Дренаж, дамби	Перекриття, евакуація	Тимчасові переправи
Зсув ґрунту	Укріплення схилів	Обхідні маршрути	Геотехнічне відновлення
Надмірна спека	Теплостійкі матеріали	Обмеження руху	Ремонт покриття
Техногенна аварія	Контроль доступу	Координація з ДСНС	Очищення, відновлення руху

Після кожного інциденту проводять постфактум-аналіз для оцінювання ефективності заходів. Отримані висновки використовують для: оновлення процедур реагування; уточнення меж Стійкої мережі; удосконалення Реєстру ризиків. Це забезпечує циклічне покращення відповідно до міжнародних стандартів управління активами ISO 55000.

Серед країн НАТО та ЄС також упроваджують єдині стандарти кризового управління, де безпека дорожнього руху тісно пов'язана з виконанням оборонних завдань, забезпеченням мобільності військ, евакуацією та функціонуванням логістики. Важливе значення мають практика встановлення жорстких зон контролю, використання мобільних бар'єрів і блокування

небезпечних маршрутів або інфраструктурних об'єктів (апробовані в Німеччині, Франції, Польщі, Угорщині).

Практики реагування в Польщі свідчить про миттєве приведення систем протиповітряної оборони та наземної інфраструктури в стан підвищеної готовності (активація протоколів екстреної взаємодії армії, поліції та рятувальних служб із перекриттям і переглядом маршрутів транспорту в прикордонних регіонах), що важливо для підтримки стійкості логістичної інфраструктури в прикордонних і транзитних зонах України з ЄС під час російських обстрілів [170].

У країнах із підвищеними ризиками дорожньої безпеки інтеграція ресурсів і знань численних міжнародних інститутів є необхідною для розбудови стійких й ефективних систем. Такі організації, як ООН, ЄБРР і Світовий банк, відіграють комплементарні ролі у розробленні політик, фінансуванні, технічному супроводі й оперативній координації.

Роль Організація Об'єднаних Націй у цьому контексті полягає в тому, що вона встановлює загальнодержавні рамки й стандарти; забезпечує координацію між агенціями через спеціалізовані платформи (UN Road Safety Collaboration); підтримує країни в розробленні національних стратегій та законодавчих ініціатив. У Резолюції Генеральної Асамблеї ООН від 31 серпня 2020 року № 74/299 «Про підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі на 2021–2030 роки» запропоновано державам-членам, які ще не зробили цього, розв'язати проблеми безпеки дорожнього руху на засадах цілісного підходу, починаючи з упровадження або підтримання систем управління безпекою дорожнього руху, а за необхідності – забезпечувати міжвідомчу взаємодію та розроблення національних планів із безпеки дорожнього руху. Також слід розглянути можливість включення положень щодо безпеки дорожнього руху як невід'ємного елемента процесів планування землекористування, проєктування вулиць, транспортних систем й управління з огляду на потреби вразливих учасників дорожнього руху в міських і сільських районах, зокрема шляхом

сприяння застосуванню, відповідно до обставин, комплексного підходу до забезпечення безпеки дорожнього руху [127].

Європейський банк реконструкції та розвитку з 1991 року спрямував понад 7,5 млрд євро на реалізацію понад 90 дорожніх проєктів, а питання дорожньої та транспортної безпеки інтегровані до Екологічної та соціальної політики Банку в межах Вимоги 4 – «Охорона здоров'я та безпека». Це передбачає, що всі проєкти мають ідентифікувати, оцінювати та моніторити потенційні ризики дорожнього руху і безпеки для працівників та громад, а також упроваджувати заходи з їх мінімізації. Крім того, кожен дорожній проєкт, у який інвестує Банк, урахував відповідні стандарти Європейського Союзу з управління безпекою дорожнього руху і транспорту [204].

Світовий банк є надійним донором масштабних проєктів з підвищення безпеки доріг і побудови систем моніторингу, підтримує впровадження електронних реєстрів ДТП, аналітичних інструментів, здійснює дослідження та генерує знання на основі великих даних і найпоширеніших кейсів.

Інтеграція ролей ООН, ЄБРР і Світового банку з універсальними науково обґрунтованими принципами забезпечує синергію політичних рішень, фінансових ресурсів і практичних інструментів. Такий підхід підвищує ефективність зниження смертності й травматизму на дорогах, передусім у країнах з високими ризиками.

Таблиця 1.7

**Порівняльний огляд підходів провідних країн і можливість адаптації
в Україні**

Країна/ Організація	Основні елементи моделі	Інституційні механізми	Технологічні рішення	Адекватність і можливість адаптації в Україні
Ізраїль	Пріоритет оборонної	Національний кризовий центр,	Smart city, цифрове	Висока, потребує

Країна/ Організація	Основні елементи моделі	Інституційні механізми	Технологічні рішення	Адекватність і можливість адаптації в Україні
	мобільності, Code Red Protocol, централізована координація	інтеграція поліції, дорожніх служб, медиків, армії	планування евакуаційних маршрутів, блокування відеореєстраторів	адаптації процедур блокування і цифровізації, нормативного обмеження обігу інформації про рух ЗСУ
Велика Британія	Стратегії стійкості та мережі «resilient network», сценарне реагування	Координація місцевих і загальнодержавних структур, процедура навчання, інформаційний обмін	Аналітичні платформи моніторингу, цифрові карти критичної інфраструктури	Дуже висока, структури вже створено, можлива імплементация сценарного планування і тестування
Польща/ країни НАТО	Забезпечення безпеки та мобільності для оборонних сил, протоколи екстреного реагування	Протоколи взаємодії збройних сил, поліції, рятувальних служб, міжвідомчі центри	Упровадження захищених цифрових маршрутів, тимчасові інфраструктурні рішення	Висока – приклад транскордонної взаємодії для західних регіонів; важливо розширити цифровий захист
ЄС/ООН/IFRC	Інтегровані стандарти	Моніторингові органи, агентства	Платформи збору даних,	Висока – передбачає

Країна/ Організація	Основні елементи моделі	Інституційні механізми	Технологічні рішення	Адекватність і можливість адаптації в Україні
	(5 pillars, whole-of- government), proof-based policy	співпраці, рекомендації до законодавства	супутникові сервіси моніторингу ризиків	політичну волю, інвестиції; потребує адаптації процедур фінансування та аудитування програм

Усі моделі вирізняються системністю, гнучкістю та глибокою інтеграцією інфраструктурних, організаційних і цифрових інструментів для досягнення результатів навіть в екстремальних умовах.

Серед фундаментальних інноваційних підходів останнього десятиліття слід виокремити масове поширення цифрових інструментів моніторингу дорожнього руху та смартінфраструктури, що забезпечують адаптацію системи дорожньої безпеки в умовах воєнного стану: автоматизація виявлення ДТП, аварійних ситуацій, розподілений аналіз трафіку та ранжування маршрутів за рівнем небезпеки; інструменти збору й аналізу значних обсягів інформації в реальному часі для адаптивного управління сигналами світлофорів, оптимізації руху, мобілізації сервісів екстреного реагування; імплементація резервних радіомереж й індивідуальних цифрових документів для підтвердження особи на блокпостах і контролю доступу до критичної інфраструктури.

Поточна система безпеки дорожнього руху України, навіть з огляду на прийняті стратегії та оновлені програми розвитку транспорту (Національна стратегія 2030, Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху), має низку прогалин щодо реагування на воєнні виклики:

1) недостатня інтеграція з органами оборони й національної безпеки (достатній рівень міжвідомчої координації лише формально забезпечують міжвідомчі групи, але не проходить всю вертикаль управління до конкретних служб, від поліції до рятувальників і медиків);

2) недостатня системність сценарного планування та прогнозування сценаріїв порушень і пошкоджень дорожньої інфраструктури;

3) часткова цифровізація сервісів реагування, які недостатньо охоплюють екстрені потреби періоду війни.

Перспективними напрямками адаптації міжнародного досвіду для України можуть стати:

1) уведення спеціальних процедур перегляду та створення транспортних шляхів (дороги чи інші маршрути), сплановані й обладнані так, щоб залишатися працездатними та безпечними навіть під час стихійних лих, аварій або екстремальних погодних явищ, як у Британії;

2) визначення системи пріоритетності автошляхів для евакуації, гуманітарних місій та оперативної логістики;

3) створення централізованих чи регіональних центрів кризового реагування з інтегрованою цифровою аналітикою руху, аварійної інформації, моніторингу інфраструктурних пошкоджень (на основі досвіду Ізраїлю та НАТО).

В умовах воєнного стану слід передбачити такі ключові напрями адаптації:

– урегулювати на рівні постанов Кабінету Міністрів України й нормативних актів МВС/Мінрозвитку сценарно орієнтовані моделі реагування на інциденти, що охоплюють воєнні виклики й масові катастрофи;

– запровадити регулювання використання відеореєстраторів, цифрових пристроїв сповіщення, доступу до даних про маршрути для громадян у воєнних зонах;

– запровадити єдиний тимчасовий цифровий документ для швидкої ідентифікації осіб на блокпостах з можливістю його експрес-верифікації не лише поліцією, а й військовими, територіальною обороною тощо.

Зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху під час збройних конфліктів, надзвичайних ситуацій чи воєнного стану демонструє ефективність системного, багаторівневого й міжвідомчого підходу до запобігання та реагування на інциденти на транспортних шляхах. На прикладах Ізраїлю, Великої Британії, країн НАТО, а також міжнародних організацій виокремлено ключові елементи, які можуть бути імплементовані в українське законодавство та практику вже зараз.

Водночас імплементация таких рішень потребує подолання низки системних ризиків – від нормативної бюрократії до обмежень цифрової інфраструктури та проблем недофінансування. Проте переваги – передусім врятовані життя, збереження функціональності критичної інфраструктури й відповідність європейським стандартам – визначають стратегічну важливість пришвидшення цих реформ.

Комплексна гармонізація законодавчих й організаційних основ, з огляду на найкращі світові практики, та їх адаптація до українських реалій надасть можливість нашій державі підвищити рівень безпеки дорожнього руху навіть у найскладніших кризових обставинах.

Висновки до розділу 1

Стан наукової розробленості проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні вирізняється значним інтересом з боку українських та іноземних дослідників, які розглядають це явище з різних наукових позицій – від адміністративно-правових до технічних і соціальних аспектів. Попри наявність численних праць, присвячених нормативно-правовому регулюванню, організаційним механізмам і поведінковим факторам, досі є суттєвий дефіцит у

формуванні єдиного, чіткого та комплексного визначення безпеки дорожнього руху на законодавчому рівні, що ускладнює уніфіковане застосування наукових розробок на практиці. Водночас накопичений теоретичний потенціал створює основу для подальшого розвитку системного, міждисциплінарного підходу, здатного враховувати сучасні виклики, зокрема воєнний стан, цифровізацію та зміни в соціальній поведінці учасників руху.

Гене́за правових засад забезпечення безпеки дорожнього руху охоплює тривалий часовий проміжок. У межах здійсненого хронологічного дослідження системно проаналізовано еволюції правових засад безпеки дорожнього руху в Україні, простежено їх трансформацію від фрагментарних наказів, орієнтованих переважно на охорону державного майна, через карально-бюрократичний та централізовано-контрольований підхід радянського режиму до сучасного етапу, позначеного євроінтеграційною гармонізацією норм і запровадженням цифрових технологій у сфері дорожньої безпеки. Дослідження охоплює ключові етапи: 1) етап національного становлення за незалежної України з кодифікацією в Законі 2001 року; 2) період адаптації до європейських стандартів і підготовки до членства в ЄС; 3) сучасну фазу, позначену впровадженням цифрових платформ, автоматичної фіксації порушень і стратегії Vision Zero. Отже, через зміну державних парадигм від інституційного консерватизму до мережевої моделі «безпечної системи» відбулася поступова реінтерпретація поняття безпеки дорожнього руху як суспільного блага.

Отже, аналіз досвіду країни ЄС (Німеччини, Швеції, Франції та інших) дає змогу окреслити перспективні напрями вдосконалення адміністративно-правових та інфраструктурних заходів в Україні: необхідність упровадження системи штрафних балів; розширення цифрових систем фіксації порушень з метою зниження суб'єктивізму; розвиток просвітницьких кампаній та інтеграція питань безпеки дорожнього руху в систему шкільної освіти; упровадження систем Alcolock та обов'язкових медичних обстежень для водіїв-порушників. Україна потребує вдосконалення цифрових, інституційних, освітніх і медичних механізмів впливу на безпеку дорожнього руху. Доцільно

запровадити обов'язкові курси реабілітації для порушників; автоматизований контроль технічного стану ТЗ; створення єдиного електронного кабінету водія з інтеграцією до баз поліції, МОЗ, страхових компаній; запровадження міжвідомчих платформ для обміну даними у реальному часі.

Перспективними напрямками адаптації міжнародного досвіду для України можуть стати:

1) уведення спеціальних процедур перегляду та створення транспортних шляхів (дороги чи інші маршрути), сплановані й обладнані так, щоб залишатися працездатними та безпечними навіть під час стихійних лих, аварій або екстремальних погодних явищ, як у Британії;

2) визначення системи пріоритетності автошляхів для евакуації, гуманітарних місій та оперативної логістики;

3) створення централізованих чи регіональних центрів кризового реагування з інтегрованою цифровою аналітикою руху, аварійної інформації, моніторингу інфраструктурних пошкоджень (на основі досвіду Ізраїлю та НАТО).

В умовах воєнного стану слід передбачити такі ключові напрями адаптації:

– урегулювати на рівні постанов Кабінету Міністрів України й нормативних актів МВС/Мінрозвитку сценарно орієнтовані моделі реагування на інциденти, що охоплюють воєнні виклики й масові катастрофи;

– запровадити регулювання використання відеореєстраторів, цифрових пристроїв сповіщення, доступу до даних про маршрути для громадян у воєнних зонах;

– запровадити єдиний тимчасовий цифровий документ для швидкої ідентифікації осіб на блокпостах з можливістю його експрес-верифікації не лише поліцією, а й військовими, територіальною обороною тощо.

РОЗДІЛ 2

АДМІНІСТРАТИВНІ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

2.1. Поняття та особливості забезпечення безпеки дорожнього руху

Забезпечення безпеки дорожнього руху як одна з ключових функцій сучасної держави є надзвичайно складним і багатогранним об'єктом, що виходить за межі суто адміністративно-правового регулювання та стає предметом глибоких наукових досліджень. Ця складність зумовлена низкою факторів, серед яких чільне місце посідає неоднозначність його тлумачення як у національній, так і в зарубіжній науковій думці та правозастосовній практиці.

Насамперед слід зазначити, що поняття «забезпечення безпеки дорожнього руху» не має універсального, загальноприйнятого визначення. Різні наукові школи та правові системи пропонують власні підходи до його інтерпретації, що призводить до розбіжностей у розумінні його сутності, завдань і механізмів реалізації. Ця термінологічна полісемія створює певні складнощі для формування єдиної, узгодженої державної політики в цій сфері.

Проблематика ускладнюється відсутністю одностайності серед науковців щодо трактування основоположних, вихідних для цієї сфери термінів. Такі поняття, як «безпека дорожнього руху», «забезпечення безпеки дорожнього руху», «система безпеки дорожнього руху», «організація забезпечення безпеки дорожнього руху», «засоби забезпечення дорожнього руху» тощо, потребують уточнення. Тому необхідно здійснити послідовний аналіз базових понять, що становлять зміст категорії «безпека дорожнього руху».

Аналіз чинного національного законодавства має такі результати: на сайті Верховної Ради України в розділі «Законодавство України» на запит «безпека дорожнього руху» отримано 141 документ [88]. У законах України, зокрема: «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ, «Про обов'язкове

страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 21 травня 2024 року № 3720-ІХ, «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР, «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 року № 2344-ІІІ, «Про автомобільні дороги» від 8 вересня 2005 року № 2862-ІV, а також у Правилах дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затвердженій наказом МВС України від 7 листопада 2015 року № 1395, Порядку функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 10 листопада 2017 року № 833, Єдиних правилах ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правила користування ними та охорони, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 року № 198, Положенні про Департамент патрульної поліції, затверджене наказом Національної поліції України від 6 листопада 2015 року № 73 та інших терміни «безпека дорожнього руху» та «забезпечення безпеки дорожнього руху» не трапляється, роз'яснень щодо розуміння цієї категорії в зазначених актах немає.

Чітке визначення вимог до стану транспортних засобів, дорожньої інфраструктури, організації руху, зокрема безпеки дорожнього руху в нормативних актах дає уявлення про формування та реалізацію транспортної політики в Україні. Важливими стали: Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках (від 27 грудня 2024 року № 1550); Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року (від 21 жовтня 2020 року № 1360-р), Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року (від 21 грудня 2020 року № 1287), Остаточний звіт за результатами реалізації спільного з

Міжнародним банком реконструкції та розвитку проекту «Другий Проект покращення автомобільних доріг та безпеки руху» (від 7 травня 2022 року № 367-р), Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року (від 25 квітня 2018 року № 435), постанова Кабінету Міністрів України «Про утворення Координаційної ради з безпеки дорожнього руху» (від 28 лютого 2018 року № 153), Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року (від 25 травня 2011 року № 480-р), розпорядження Президента України «Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху» (від 19 грудня 2005 року № 1289/2005-рп), Указ Президента України «Про заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» (від 12 листопада 2004 року № 1398/2004), Державна програма забезпечення безпеки руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, інших населених пунктів і залізничних переїздах на 2003–2007 роки (від 29 січня 2003 року № 56-р), розпорядження Президента України «Про додаткові заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху» (від 21 вересня 2002 року № 322/2002-рп), Положення про службу безпеки дорожнього руху міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, підприємств, їх об'єднань, установ і організацій (від 5 квітня 1994 року № 227), Перелік статистичних показників порядку обліку і звітності з питань безпеки дорожнього руху (від 17 грудня 1993 року № 1053), Посилення відповідальності за порушення правил, норм та стандартів, що відносяться до забезпечення безпеки дорожнього руху (від 29 липня 1991 року № 1369-ХІІ).

В інший спосіб пошуку законодавчих дефініцій, ретроспективний, нам вдалося виявити, що Типове положення про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях – від міністерства до підприємства), затверджене наказом Міністерства транспорту України від 12 листопада 2003 року № 877, визначає такі терміни:

– *безпека* – відсутність неприпустимого ризику, пов'язаного з травмуванням або загибеллю людей, заподіянням збитків навколишньому середовищу;

– *безпека дорожнього руху* – характеристика дорожнього руху, що визначається аварійністю;

– *вимоги безпеки* – вимоги, встановлені законодавчими актами, правилами, настановами, інструкціями, нормативно-технічною документацією тощо, виконання яких забезпечує безпеку;

– *система управління безпекою* – структурована й документована система, що дає змогу органам управління проводити політику у сфері безпеки дорожнього руху;

– *управління безпекою дорожнього руху* – підготовка, прийняття, реалізація управлінських рішень зі здійснення організаційних, технічних та інших заходів на автомобільному транспорті, спрямованих на забезпечення безпеки, збереження здоров'я людини та навколишнього природного середовища [118].

Крім термінології, привертає увагу перелік основних принципів в організації роботи з управління безпекою транспорту. Ключові засади для ефективного управління безпекою на транспорті передбачають:

– *системний підхід*: діяльність має бути організованою, безперервною та послідовною, охоплюючи всі елементи системи безпеки;

– *проактивність (випередження)*: необхідно діяти на випередження, своєчасно ідентифікуючи та нейтралізуючи чинники, що потенційно можуть спричинити дорожньо-транспортні пригоди;

– *командна робота (колективізм)*: забезпечення безпеки руху – це спільна справа всіх співробітників, відповідно до їхніх посадових обов'язків, а не лише завдання керівництва чи спеціалізованих служб;

– *поінформованість*: робота має ґрунтуватися на максимальному забезпеченні кожного працівника інформацією про ризики та небезпечні фактори, що впливають на загальний рівень безпеки дорожнього руху;

– *виявлення та усунення першопричин*: профілактичні заходи мають бути зосереджені на ліквідації виявлених недоліків, а не просто на покаранні винних осіб;

– *адекватність (відповідність):* ужиті заходи безпеки повинні відповідати як наявним, так і можливим загрозам;

– *особиста відповідальність:* кожен працівник має усвідомлювати свою роль і нести відповідальність на своєму робочому місці за ті аспекти, які безпосередньо впливають на безпеку експлуатації автотранспорту.

Ґрунтовне вивчення численних нормативно-правових актів, ухвалених міжнародними інституціями, дало змогу М. Колодязному класифікувати їх за основними напрямками регулювання правовідносин у галузі безпеки дорожнього руху. Ці акти можна згрупувати так:

– *документи, що визначають глобальну політику у сфері безпеки дорожнього руху:* наприклад, Резолюція ООН від 31 серпня 2020 року № 74/299 «Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі», яка проголосила 2021–2030 роки другим Десятиліттям дій із забезпечення безпеки дорожнього руху; Глобальний план ООН щодо реалізації Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху у 2011–2020 роках; а також десять резолюцій ООН, що приймали щодва роки протягом 2003–2018 років з метою підвищення рівня безпеки дорожнього руху в глобальному масштабі;

– *акти, спрямовані на запобігання дорожньо-транспортним пригодам:* зокрема, резолюції Всесвітньої організації охорони здоров'я 1966-го та 1974 року;

– *нормативні документи в галузі перевезення пасажирів і функціонування пасажирського транспорту:* Конвенція ООН про дорожній рух 1968 року, Конвенція СНД про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу 1999 року тощо;

– *регулювання у сфері вантажних перевезень:* наприклад, Конвенція ООН про дорожній рух 1968 року, Конвенція ООН про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів 1956 року, Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 року, Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів 1957 року;

- документи, що сприяють уніфікуванню Правил дорожнього руху: Конвенція ООН про дорожній рух 1968 року, Конвенція ООН про дорожні знаки та сигнали 1968 року;
- акти, що стосуються безпеки дорожнього руху за участю молоді: наприклад, Декларація молоді з безпеки дорожнього руху 2007 року;
- регулювання питань інфраструктури автомобільного транспорту: до цієї категорії належить Європейська угода про міжнародні автомагістралі 2002 року;
- документи щодо покарання за кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту: наприклад, Європейська конвенція про покарання за дорожньо-транспортні злочини 1964 року [61].

Узагальнене визначення поняття «безпека дорожнього руху», яке простежується в міжнародних актах, можна сформулювати так: *безпека дорожнього руху в міжнародному розумінні* – комплексна система, що формується через поєднання взаємопов'язаних елементів, спрямованих на всебічний захист учасників руху. Ця система охоплює забезпечення суспільства актуальною інформацією та аналітичними даними про стан безпеки, спрямування уваги на заходи щодо підвищення безпеки вразливих категорій, а також розроблення й реалізацію механізмів підтримки та допомоги особам, які постраждали внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Невід'ємною частиною такого підходу є формування культури відповідального водіння, що передбачає свідоме дотримання швидкісного режиму та категоричне неприйняття керування транспортними засобами під впливом наркотичних речовин. Усі ці аспекти в сукупності спрямовано на ефективне запобігання дорожньо-транспортному травматизму та сприяння підтриманню громадського здоров'я, передусім в умовах сучасного урбанізованого середовища.

Бібліографічний аналіз засвідчує, що безпеку дорожнього руху досліджують з різних наукових позицій. Зокрема, свої праці цій темі присвятили: С. Афанасьєва, Д. Васюкович, І. Горбатова, В. Доненко, О. Іваненко, Є. Калугін, О. Мельниченко, О. Степанчук, О. Степанов,

М. Співак, С. Рижкова, А. Стрижак, І. Пономаренко, В. Устименко та ін. У їхніх доробках містяться рекомендації щодо усунення недосконалостей правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху; пропозиції щодо оновлення системи управління та міжвідомчої взаємодії суб'єктів у сфері безпеки дорожнього руху; особливостей профілактичної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху; гармонізації стандартів проектування та будівництва доріг відповідно до стандартів ЄС та ефективної практики інших держав тощо. Системність і динаміка публікацій, пропозицій, викладених у наукових, монографічних та періодичних виданнях, дають підстави стверджувати, що у сфері безпеки дорожнього руху постійно виникають нові проблеми, які необхідно систематизувати в науковій площині, щоб згодом законодавець мав змогу втілити їх у життя. На жаль, більшість висловлених науковцями пропозицій залишаються без належної уваги, хоча мають неабияку практичну цінність.

На думку В. Голіни, безпека дорожнього руху передбачає здійснення сукупності заходів запобігання, послаблення, усунення деструктивних чинників природного, фізичного, механічного, технічного, правового, соціального та іншого характеру, сила й інтенсивність яких у конкретний час і на перспективу зумовлює кількісно-якісні показники правопорушень у сфері дорожнього руху [25, с. 38]. У монографії В. Голіни та С. Шрамко досліджено теоретико-прикладні питання інформаційної моделі стану, регіональних його відмінностей, об'єктивність обліку дорожньо-транспортних подій і пригод в Україні, особливості кримінологічної характеристики особи правопорушника та жертв ДТП, дорожній рух в умовах воєнних дій на території України, проблеми державної політики у сфері убезпечення дорожнього руху, національні концептуальні підходи до їх розв'язання, обґрунтування культурологічного запобіжного напрямку автотранспортним правопорушенням, до складників якого належать: нормативно-правовий, соціальний, техніко-технологічний, етичний, психологічний, кримінологічно-віктимологічний тощо. Автори вносять пропозиції з упорядкування таких компонентів

культурологічного напрямку, як-от: дорожній рух, учасники дорожнього руху, транспортний засіб, людський фактор, комплекс заходів і засобів, суб'єктність комплексу тощо. порушують також питання перспектив удосконалення програмування та планування з огляду на вимоги культурології дорожнього руху в контексті світової практики досягнення Vision Zero смертності і травматизму від дорожньо-транспортних пригод [24, с. 7].

Автори осучасненого навчального підручника з безпеки дорожнього руху В. Парасюк, Р. Демків і В. Когут, надаючи перевагу правовому забезпеченню безпеки дорожнього руху, акцентують на тому, що безпека дорожнього руху є невід'ємною частиною загальної проблеми організації дорожнього руху [89, с. 9].

У монографії за загальною редакцією О. Степанової розглянуто безпеку дорожнього руху в транспортному процесі з огляду на вплив фактору людини. Цікавим є підхід авторів, які досліджують вплив сукупності системи фізіологічних, соціально-психологічних властивостей людини на безпеку дорожнього руху, а також можливість прийняття людиною помилкових рішень. Зокрема, безпеку дорожнього руху розглядають як соціальне явище, у якому реалізується діяльність учасників дорожнього руху. Розглянуто і причини ймовірності людської помилки як передумови можливості здійснення ДТП [10, с. 2].

У монографії Т. Постранського та Ю. Кривенчука викладено сучасні наукові та практичні підходи щодо підвищення безпеки дорожнього руху шляхом вивчення та врахування психофізіологічних особливостей водія [93].

А. Стрижак у своїй публікації «Загальна характеристика стану наукової розробленості проблеми безпеки дорожнього руху» доходить висновку, що, по-перше, «дорожній рух» є явищем, яке не лише глибоко інтегроване до повсякденного життя кожної людини, а й має широкі об'єктивні зв'язки з економічним станом держави в різних її галузях. Цим й обґрунтовують сукупність і різноманітність нормативно-правових актів, що регулюють окремі питання проблематики «дорожнього руху» та його «безпеки». По-друге, вдале

(якісне) врегулювання питань дорожнього руху та його безпеки потребує віднаходження балансу між динамічною множиною реальних безпекових ризиків, новітніми технічними й технологічними здобутками та істотними перевагами розширення простору офіційно дозволених можливостей (для учасників дорожнього руху, інших осіб, зміст та успішність діяльності яких залежать від унормування дорожнього руху) [164, с. 297].

М. Колодяжний у статті «Інновації у системі безпеки дорожнього руху: глобальний та національний виміри» засвідчує важливість інновацій у сфері безпеки дорожнього руху. Значення інновації вчений конкретизує з огляду на окремі елементи соціальної системи «учасники дорожнього руху – транспортні засоби – дороги – правове середовище». Інновації, які стосуються учасників дорожнього руху, на думку автора, можуть полягати в: розробленні нового наукового знання, упровадженні новітніх педагогічних методів навчання щодо підвищення рівня правової культури та правосвідомості громадян; удосконаленні підготовки водіїв, спрямованої на убезпечення дорожнього руху; розвитку якісно нових умінь і стійкіших навичок для різних учасників дорожнього руху, необхідних для їх практичного застосування в перебігу керування транспортом або користування ним; посиленні через різні оновлені навчальні програми впевненості учасників дорожнього руху під час здійснення стандартних дій у нестандартних ситуаціях; підвищенні стресостійкості водіїв у складних умовах дорожньої обстановки, зокрема після настання факту ДТП або вчинення автотранспортного правопорушення, тощо [60, с. 167–168]. Інновації транспортних засобів, на думку автора, пов'язують із розробленням і впровадженням сучасних технічних рішень під час проєктування та виготовлення автомобільного й іншого транспорту, застосування новітніх і якісніших матеріалів та сировини, здатних посилити безпечність, покращити комфорт, надійність, екологічність, мобільність, а також удосконалити дизайн транспортних засобів [60, с. 168]. Інновації щодо доріг, на думку вченого, характеризуються таким: застосування сучасних новітніх ідей під час будівництва, ремонту та реконструкції дорожньої інфраструктури, здатних

посилити БДР; автоматизація процесу регулювання дорожнього руху; упровадження модернових технологічних рішень під час експлуатації «розумних» доріг новими видами електричного, водневого транспорту; застосування технічних ноу-хау для моніторингу стану дорожнього покриття та іншої дорожньої інфраструктури в режимі онлайн для їх термінового відновлення тощо [60, с. 168].

З метою вдосконалення адміністративно-правового законодавства М. Співак у межах публікації «Вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху» свого часу було розглянуто проекти законів України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та пішоходів)» (реєстр. № 3023 від 6 лютого 2020 року) та «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо організації дорожнього руху для осіб, які рухаються за допомогою портативних транспортних засобів на електричній тязі» (реєстр. № 3023-1 від 20 лютого 2020 року) [158, с. 89]. Ознайомившись із цими законопроектами, авторка вважає за необхідне привернути увагу до низки особливостей: по-перше, законодавець не дає пропозицій щодо віку, з якого можна управляти електротранспортом, і пропонує визначити вік, з якого особи можуть бути власниками та користувачами персонального легкого електротранспорту, – 18 років; по-друге, з позиції першого зауваження, тобто визначення віку адміністративної відповідальності, ставиться під сумнів запропоноване законодавцем визначення «користувач персонального легкого електротранспорту», адже КУпАП, Закон України «Про дорожній рух», Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, послуговуються таким поняттям, як «водій». Відповідно до ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт», водієм є особа, яка керує транспортним засобом і має відповідне посвідчення встановленого зразка. З такої позиції М. Співак пропонує внести зміни до ст. 1

Закону й доповнити її визначенням «користувач персонального легкого електротранспорту», а також визначенням видів електротранспорту (електричні скутери, сігвеї, гіроборди, гіроскутери тощо); по-третє, якщо розглядати це питання з позиції цивільно-правових відносин, то, на думку М. Співак, слід зупинитися на таких питаннях, як власник електротранспорту і користувач електротранспорту; по-четверте, якщо позиція законодавця буде схилитися до того, що особа, яка буде керувати персональним легковим електротранспортом, повинна мати знання правил і безпеки дорожнього руху, щоб бути повноцінним учасником дорожнього руху, права й обов'язки, а також нести відповідальність, необхідно запровадити систему обов'язкової реєстрації таких засобів, а також навчання користувачів. Тому вчена пропонує запровадити механізм реєстрації власників і користувачів персонального легкого електротранспорту і проходження курсів з правил безпеки дорожнього руху, які дають право бути учасником дорожнього руху; по-четверте, зазначає авторка, законодавець не пропонує механізм фіксації правопорушень і притягнення осіб, що керують персональним легким електротранспортом, до адміністративної відповідальності. Якщо автомобілі можна ідентифікувати за державними номерними знаками, а факт правопорушення фіксують фото/відеоприладами й обробляють на спеціальних серверах і базах, то переміщення електротранспорту не фіксоване. М. Співак пропонує розробити й запровадити систему ідентифікації (чипування/розпізнання) персонального легкого електротранспорту засобами фото-, відеофіксації; по-п'яте, якщо з позиції законодавця таку категорію буде прирівняно, як і водіїв транспортних засобів, авторка вважає, що доцільно говорити про страхування таких осіб, позаяк абсолютним є те, що така категорія засобів є джерелом підвищеної небезпеки, адже, з огляду на стрімкі зміни в науці й техніці, з'являються нові об'єкти, поводження з якими може створювати підвищену ймовірність заподіяння шкоди [158, с. 90–91].

В іншій публікації «Щодо пропозиції запровадження електронної медичної картки водія» М. Співак пропонує створити електронну медичну

картку водія, яку, на її думку, доцільно синхронізувати з водійським посвідченням за номером водійського посвідчення або чипом, а також з електронним кабінетом водія. Вона може працювати з додатком до мобільного пристрою або планшета (лише для медичного персоналу та поліцейських). Така функція дасть змогу лікарям дотримуватися стандартів деідентифікації (процедура розпізнавання користувача в системі за допомогою наперед визначеного імені (ідентифікатора)) медичних даних на місці ДТП та швидко приймати рішення з огляду на отримані травми. На думку авторки, з практичної позиції це дасть змогу: ідентифікувати водія; дотримуватися стандартів деідентифікації медичних даних, що може бути частиною реформи системи «eHealth»; з'ясувати наявність чи відсутність медичного страхового поліса; залучити за необхідності відповідного кваліфікованого спеціаліста; з'ясувати на місці ДТП групу крові; встановити, якими небезпечними хворобами хворіє особа, що потрапила в ДТП (ВІЛ/СНІД, гепатит тощо), що дасть змогу захистити лікарів і поліцейських від випадкового зараження; з'ясувати попередні травми/операції; визначити, чи перебував водій на лікуванні (зокрема від наркотичної або алкогольної залежності); з'ясувати, чи має особа хронічні (наприклад, цукровий діабет), невиліковні хвороби; з'ясувати, чи має водій алергію на ліки або окремі компоненти; з'ясувати приховані форми інвалідності; може містити перелік щеплень чи певні протипоказання; дані особи, яку слід повідомити в разі ДТП [159, с. 196].

Отже, пропозиції М. Співак спрямовані на адаптацію українського законодавства до нових технологічних реалій у сфері транспорту, посилення відповідальності учасників дорожнього руху та створення умов для ефективного захисту життя і здоров'я громадян на дорогах через превентивні заходи та покращене реагування на надзвичайні ситуації.

Безпека дорожнього руху посідає центральне місце серед завдань гарантування безпеки в автотранспортній галузі, адже її вплив поширюється на всіх учасників дорожнього руху без винятку, незалежно від того, чи пересуваються вони транспортними засобами, чи ні. Реалізація відповідних

заходів є компетенцією численних суб'єктів, проте відповідальність у цьому процесі покладено передусім на органи державної влади. Діяльність у цій сфері має всеосяжний, багатоаспектний характер і не обмежується лише окремими механізмами чи формальними процедурами. Ключовою передумовою та головним принципом для створення справді безпечного середовища для всіх учасників дорожнього руху є неухильне застосування та дотримання засад комплексності й системності [94, с. 81].

О. Іваненко й І. Пономаренко в публікації «Безпека дорожнього руху в Україні: стан та перспективи розвитку» пропонують безпекою дорожнього руху вважати комплекс соціально-економічних та організаційно-технічних заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху та його учасників, попередження настання ДТП та усунення або мінімізації їх негативних наслідків [49, с. 27]. Ми поділяємо думку, яку висловили О. Іваненко та І. Пономаренко з приводу того, що поняття безпеки дорожнього руху є комплексним поняттям, яке має як суб'єктивні, так і об'єктивні елементи. Перші охоплюють діяльність уповноважених суб'єктів (органів державної влади та їх окремих підрозділів) із забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема шляхом його належної організації; реалізація різного роду технічних й експлуатаційних заходів; забезпечення належної експлуатації транспортних засобів під час здійснення перевезень пасажирів і вантажу тощо. Крім того, до складу цієї системи також входять усі учасники дорожнього руху – водії будь-яких видів транспортних засобів, їх пасажирів та пішоходи. До об'єктивних елементів дорожньо-транспортної системи належать вулично-дорожня мережа та навколишнє природне середовище [49, с. 26].

Важливими є рекомендації, викладені в статті «Безпека дорожнього руху як критерій рівня обслуговування міських магістралей». Її автори М. Осетрін і Т. Шилова акцент на складових безпеки дорожнього руху, зокрема технічних характеристиках міських магістралей, що повинні відповідати різним умовам і вимогам організації та безпеки руху. З метою підвищення безпеки руху та поліпшення якості проектування вулиць, їхнього інженерного облаштування

науковці пропонують внести корективи в містобудівні нормативні документи, попередньо виконавши такі роботи: провести паспортизацію і типологізацію вулиць міста відповідно до їхнього розташування в плані міста (центральна зона, серединна, периферійна); визначити необхідний і достатній набір технічних засобів організації дорожнього руху й елементів благоустрою для кожної конкретної вулиці залежно від її функціонального призначення, розташування, технічних характеристик; установити місцезнаходження окремих засобів організації дорожнього руху й елементів благоустрою в плані та поздовжньому профілі вулиць; оцінювати якість функціонування та рівень обслуговування конкретної вулиці за критерієм безпеки руху (а не лише за пропускною здатністю магістралей та величиною затримок) [86, с. 54–55].

Цікавим з наукової позиції є погляд на безпеку дорожнього руху А. Калініної. Авторка публікації «Науково-технічні трансформації і безпека дорожнього руху: pro et contra» спрямовує увагу на те, що діджиталізація сфери забезпечення безпеки сформувала окремий напрям такої діяльності – smart-безпека. А. Калініна визначає традиційні рівні smart-безпеки: особистий, що передбачає забезпечення дистанційного доступу до камер безпеки, установлених особою, відправлення власнику повідомлень, у разі виявлення фактів, що потребують уваги, а також здійснення аналітики; колективний, що передбачає використання технології Smart Buildings, – будівництво та благоустрій з використанням інженерних і інформаційних систем; масовий, коли здійснюють забезпечення безпеки значної кількості суб'єктів, наприклад, міста, регіону [53, с. 64]. Авторка проводить паралель з рівнем криміногенної обстановки місцевості й акцентує на потребі наукового обґрунтування та організаційно-управлінського супроводу, адекватних сучасним досягненням науково-технічного прогресу систем й алгоритмів оцінок небезпек у сфері дорожнього руху [53, с. 65].

На підставі викладеного доходимо висновку, що система гарантування безпеки на транспорті є багатокomпонентною та передбачає використання різноманітних засобів і методів. Відповідальність за розроблення таких

інструментів покладено як на державні установи, так і на спеціалізовані підрозділи транспортних підприємств. До таких інструментів, зокрема, належать: організаційно-управлінські заходи, метою яких є захист інфраструктурних об'єктів і рухомого складу; інженерно-конструкторські рішення, що втілюються у вигляді особливих архітектурно-планувальних підходів; технічні рішення, пов'язані з проектуванням, інтеграцією та експлуатацією систем, що гарантують автоматизований захист об'єктів транспортної інфраструктури; залучення кваліфікованого персоналу державних силових відомств і приватних охоронних компаній, що спеціалізуються на забезпеченні транспортної безпеки.

А. Кашканова та В. Біліченко доходять висновку, що процес створення безпекового простору в містах має враховувати принципи стратегії управління безпекою, яка забезпечує: безпеку для міської території загалом; інтеграцію безпекової стратегії з іншими міськими стратегіями; урахування всіх видів учасників дорожнього руху; розгляд функцій різних видів доріг; інтеграцію наявних заходів щодо зменшення травматизму на вулично-дорожніх мережах; використання можливостей інших напрямів і стратегій підвищення безпеки; заохочення всіх професійних груп до допомоги в досягненні завдань безпеки; захист від можливого несприятливого впливу на стан безпеки інших заходів, які реалізують у межах програми розвитку міста; заохочення мешканців і всіх учасників руху на вулично-дорожніх мережах бути відповідальними; відстеження прогресу в досягненні безпекових завдань [54, с. 177].

В. Сокурєнко й А. Стрижак стверджують, що всі засоби забезпечення безпеки дорожнього руху в адміністративному праві можна поділити на нормативні, організаційні, матеріально-технічні й інформаційні. Кожна із зазначених груп має на меті недопущення або ж зменшення кількості ситуацій, наслідком яких є дорожньо-транспортні пригоди, а також усунення їх негативного впливу на суспільні відносини [156, с. 198–199].

Для підвищення безпеки дорожнього руху в Україні О. Пищикова, Л. Янова та С. Сахно пропонують комплексні превентивні заходи, що

охоплюють декілька ключових напрямів. По-перше, нагальними є законодавчі зміни: необхідно чітко визначити підстави для зупинки транспортних засобів поліцією, врегулювати правові відносини між водіями та правоохоронцями, а також удосконалити методика розслідування ДТП для ефективнішої профілактики майбутніх інцидентів. По-друге, пропонується реформувати концепцію автострашування шляхом запровадження бонусних систем, за яких вартість страхового полісу безпосередньо залежатиме від кількості порушень та аварій, учинених водієм. По-третє, урахувавши статистику аварійності серед водіїв-початківців та наявні корупційні ризики, слід суттєво посилити вимоги до процедури отримання водійських посвідчень, зокрема через жорсткіший контроль за складанням іспитів. По-четверте, важливим кроком є впровадження сучасних автоматизованих систем фіксації правопорушень із запозиченням успішного міжнародного досвіду. Це дасть змогу мінімізувати людський фактор і, як свідчить європейська практика, значно скоротити ризик ДТП. По-п'яте, необхідно вдосконалити галузеве законодавство з безпеки руху. Це передбачає: запобігання порушенням ще на етапі проєктування та реконструкції доріг (наприклад, шляхом встановлення фізичних розділювачів смуг замість розмітки); створення окремих смуг для громадського транспорту та велосипедистів із суворими санкціями за порушення режиму; запровадження відеоконтролю за роботою поліції на аварійно небезпечних ділянках для підвищення безпеки та протидії корупції; перетворення обов'язкового передрейсового медичного огляду водіїв на дієву норму для всіх автоперевізників; регулярне проведення парламентських слухань для оперативного законодавчого реагування на проблеми безпеки на дорогах. Ключовим елементом є розроблення збалансованої та ефективної системи покарань за порушення Правил дорожнього руху. Це передбачає не лише підвищення розмірів штрафів, а й розроблення суворішого підходу до позбавлення водійських прав, що сприятиме відповідальнішій поведінці водіїв [91, с. 179].

На думку А. Виноградова, подолання наявних недоліків у системі управління безпекою дорожнього руху вимагає запровадження дієвого, науково обґрунтованого комплексу організаційно-правових заходів.

Цей комплекс має передбачати, по-перше, оптимізацію структури управління безпекою на всіх державних рівнях, а також удосконалення контрольно-наглядової діяльності із чітким правовим визначенням завдань, функцій, повноважень і механізмів координації та взаємодії відповідальних суб'єктів. По-друге, важливо посилити контроль за допуском до керування транспортними засобами, не допускаючи осіб без належної кваліфікації, з медичними протипоказаннями чи без права керування, а також експлуатацію технічно несправних авто, водночас ефективніше контролювати дотримання режимів праці й відпочинку водіїв, передусім тих, хто перевозить пасажирів і небезпечні вантажі.

По-третє, необхідно запровадити обов'язкове системне навчання Правил дорожнього руху та відповідальності за їх порушення, починаючи з дошкільних закладів, суттєво підвищити якість підготовки кандидатів у водії, оновивши програми навчання відповідно до сучасних вимог. Паралельно слід активно залучати медіа та громадськість до моніторингу дотримання Правил дорожнього руху для формування суспільної нетерпимості до правопорушень та стимулювання належної реакції уповноважених органів.

Крім того, пропонується налагодити комплексну систему своєчасного інформування учасників руху про потенційні небезпеки та погіршення погодних умов, забезпечити швидке виявлення ДТП із наданням кваліфікованої медичної допомоги потерпілим й усуненням негативних наслідків. Також важливим є регулярне інформування громадськості через медіа та офіційні вебресурси про статистику, причини та наслідки ДТП. Поступове облаштування інфраструктури, зокрема залізничних переїздів, перехресть і пішохідних переходів, сучасними багаторівневими розв'язками допоможе зменшити кількість аварійно небезпечних ділянок.

З огляду на загрозливий масштаби аварійності, нагальною є потреба в суттєвому посиленні заходів адміністративної та кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту [17, с. 129].

З огляду на викладене, слід констатувати, що здійснення досліджень у науково-теоретичній площині у сфері безпеки дорожнього руху з метою внесення відповідних коректив у нормативні документи мають важливе практичне значення. Науку в окресленій сфері можна розглядати як систему, що охоплює теорію, методологію, методикау й техніку досліджень, практику впровадження отриманих результатів. Аналізуючи визначення або окремі його елементи, можна дійти висновку, що безпеку дорожнього руху забезпечують належним і сталим функціонуванням дорожньо-транспортної системи. Безпека дорожнього руху є комплексним поняттям, яке має як суб'єктивні, так й об'єктивні елементи. Загалом основні напрями наукових розвідок і пропозицій можна згрупувати так: 1) пропозиції, що стосуються економічних механізмів підвищення безпеки дорожнього руху; 2) пропозиції щодо покращення безпеки дорожнього руху в контексті політики держави (на всіх рівнях); 3) пропозиції щодо встановлення відповідальності за порушення у сфері безпеки дорожнього руху; 4) пропозиції, що стосуються збереження здоров'я учасників дорожнього руху, особливостей їх культури та психологічної поведінки на дорозі; 5) пропозиції у сфері інновацій, технічних стандартів і діджиталізації на дорозі [70, с. 191].

Отже, *безпека дорожнього руху* – це інтегральна, динамічна характеристика стану дорожньо-транспортної системи, що відображає рівень захищеності її учасників і суспільства загалом від дорожньо-транспортних пригод та їхніх негативних медико-соціальних й економічних наслідків. Цього стану досягають завдяки збалансованій взаємодії нормативно-правових, інфраструктурних, техніко-технологічних, освітньо-культурних та поведінкових чинників, оцінюють через систему комплексних показників, що

виходять за межі лише статистики аварійності, охоплюючи аспекти громадського здоров'я, сталого розвитку та якості життя.

Забезпечення безпеки дорожнього руху – це цілеспрямована, науково обґрунтована та системно організована діяльність держави, органів місцевого самоврядування, громадських інституцій, суб'єктів господарювання та громадян, що полягає в розробленні, упровадженні та реалізації комплексних правових, організаційно-управлінських, інженерно-технічних, освітньо-виховних, інформаційно-аналітичних і медико-соціальних заходів. Ця діяльність ґрунтується на принципах системності, проактивності, адекватності та колективної відповідальності, спрямована на формування та підтримку оптимального стану безпеки дорожнього руху, екологічність, мінімізацію ризиків виникнення дорожньо-транспортних пригод, запобігання травматизму та зниження тяжкості їхніх наслідків для особистості, суспільства й держави.

Виокремимо ключові особливості (аспекти) безпеки дорожнього руху:

1) *багатокомпонентність системи*: безпеку дорожнього руху визначають взаємодією трьох основних елементів – поведінки людини (людський фактор), стану дорожньої інфраструктури та конструкційної безпеки транспортних засобів;

2) *багатоетапний підхід до проблеми*: безпеку розглядають комплексно – на етапі запобігання аварії, під час аварії (мінімізація наслідків) та після неї (реагування та допомога);

3) *людський фактор*: низький рівень підготовки водіїв, недотримання Правил дорожнього руху, недостатній рівень суспільного виховання у сфері безпеки й особистої відповідальності є основними причинами проблем на дорозі;

4) *залежність від якості інфраструктури*: невідповідність вулично-дорожньої мережі сучасним вимогам, її пропускній здатності, стандартам безпеки, а також недоступність для осіб з інвалідністю та маломобільних груп населення суттєво впливають на рівень безпеки;

5) *вплив технічного стану і залежність від технологічності та мобільності транспортних засобів*: загальна застарілість автопарку обмежує використання переваг сучасних систем активної та пасивної безпеки, що погіршує наслідки ДТП;

6) *необхідність комплексної та ефективної системи управління*: це охоплює сучасні системи збору інформації про ДТП, ефективне сповіщення та екстрену допомогу, належну міжвідомчу взаємодію, передусім на місцях масштабних аварій, чітке державне управління з кількісними показниками й оцінкою результатів;

7) *нормативно-правове регулювання*: недосконалість законодавства, механізмів контролю та невідповідність стандартів безпеки сучасним вимогам є значними перешкодами в мінімізації небезпек;

8) *стратегічне державне управління*: наявність спеціалізованих державних документів, таких як стратегії, концепції та плани з їх реалізації. Це засвідчує плановий та цілеспрямований підхід до розв'язання проблем безпеки;

9) *гармонізація з міжнародними стандартами*: однією з особливостей є прагнення до відповідності та впровадження стандартів Європейського Союзу й інших міжнародних норм у сфері безпеки на транспорті, передусім у відновленні інфраструктури;

10) *пріоритетність захисту вразливих учасників дорожнього руху*: важливим є забезпечення безпеки дітей, осіб з інвалідністю, маломобільних груп населення, велосипедистів;

11) *інтеграція з принципами сталого розвитку та міської/регіональної мобільності*: рішення у сфері безпеки дорожнього руху повинні враховувати пріоритети інтересів різних видів транспорту згідно з принципами сталої міської мобільності (маршрутне таксі, громадський транспорт, електротранспорт, автобуси тощо);

12) *висока соціально-економічна значущість*: відсутність належної оцінки вартості життя та здоров'я, а також шкоди економіці від ДТП актуалізує

необхідність зниження соціально-економічних втрат як одного з ключових завдань;

13) *інтегрованість у розвиток транспортної галузі*: безпеку на транспорті, зокрема під час дорожнього руху, розглядають як невід'ємний компонент і напрям у загальному контексті відновлення та розвитку всієї транспортної системи;

14) *людиноцентричний підхід*: формування політики безпеки ґрунтується на принципі людиноцентризму, де пріоритетом є життя та здоров'я учасників дорожнього руху.

2.2. Суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху

Проблематика безпеки дорожнього руху є однією з ключових для сучасної України як у мирний, так і у воєнний періоди. Висока смертність і травматизм на дорогах залишаються одним із найгостріших суспільних викликів, що вирізняється не лише статистикою аварійності, а й зовнішніми чинниками, такими як воєнний стан, масова міграція, руйнування інфраструктури, інформаційні та комунікаційні виклики.

Попри розробленість проблематики правового регулювання БДР у наукових працях учених, наявні дослідження здебільшого зосереджуються на певних аспектах: правовому статусі учасників руху, повноваженнях окремих органів влади або технічних засобах регулювання. Бракує комплексного системного аналізу, що охоплював би всі елементи управлінської структури та їх взаємозв'язки. Інтенсивність законотворчих ініціатив щодо Закону України «Про дорожній рух» свідчить про динамічність системи, водночас підтверджує її недосконалість і потребу в постійному вдосконаленні.

Метою цього дослідження є проведення комплексного аналізу системи суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, виявлення її

ключових проблем й окреслення шляхів оптимізації на основі міжнародного досвіду та авторської класифікації.

Забезпечення безпеки дорожнього руху та належної експлуатації автомобільного транспорту в Україні є комплексною діяльністю, здійснюваною уповноваженими органами та посадовими особами в межах їх компетенції. Ця діяльність спрямована на підтримання правового порядку в транспортній сфері, захист основоположних прав і свобод громадян, а також охорону законних інтересів особи, суспільства й держави. Вона охоплює нормативне регулювання, контрольні функції, профілактичні заходи та міжвідомчу координацію, що забезпечують системний підхід до управління ризиками та підвищення рівня безпеки на автомобільних шляхах.

Як і будь-яка інша організаційно-управлінська діяльність, забезпечення БДР й експлуатації автомобільного транспорту відбувається в межах відповідного правового поля, а отже, особи, які її здійснюють, є суб'єктами права та відповідних правовідносин [151, с. 51].

Забезпечення БДР в Україні здійснює розгалужене коло суб'єктів: органи законодавчої та виконавчої влади, контролюючі структури, установи, які відповідають за технічний стан транспорту й інфраструктури, освітні організації, а також громадські ініціативи. Кожен із цих суб'єктів володіє власною сферою відповідальності, специфічними повноваженнями й реалізує політику безпеки дорожнього руху або автономно, або у взаємодії з іншими суб'єктами. З цього приводу О. М. Литвин зауважує, що для побудови грамотної, дієвої політики потрібне чітке уявлення про її механізми, технології, процедури, а головне, – про систему її суб'єктів. Останні впливають на політику сотнями способів, через різноманітні канали, з абсолютно відмінними (інколи – контрадикторними) завданнями. Не знаючи принципів, методів і форм їхньої діяльності, неможливо передбачити, який первинний стратегічний задум і, зрештою, якою буде власне політика [75, с. 44–45].

Складність системи суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху зумовлена, з одного боку, багатогранністю виконуваних завдань із

забезпечення безпеки, запобігання, профілактики, припинення, розкриття і розслідування кримінальних правопорушень, а з другого – розподілом завдань між суб'єктами різних рівнів, що обумовлене ієрархічною побудовою системи. Така система є складною соціальною організацією, адже групи однорідних органів, що належать до неї, утворюють порівняно самостійні організаційні формування, які функціонують на основі тотожних закономірностей. Кожне з таких формувань є підсистемою більшої системи та водночас має власні підсистеми [146, с. 996].

У нашій країні, стверджує Т. О. Гуржій, сформувалася громіздка децентралізована система адміністрування сектором БДР, не здатна ні протистояти актуальним викликам сьогодення, ні забезпечити кардинальне зниження рівня дорожньо-транспортної аварійності (травматизму) в довгостроковій перспективі [34, с. 143]. В. В. Доненко вважає, що наявна система суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху фактично є аналогом відповідної структури радянської доби [39; 40].

Слід зазначити, що в адміністративно-правовій науці немає єдиного погляду на поняття суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху. Зокрема, В. Й. Развадовський називає суб'єктом державного регулювання транспортної системи «організаційно відокремлену складову частину системи органів виконавчої влади (їх посадових і службових осіб), що має державно-владні, розпорядчі, організаційні повноваження» [139, с. 24]. Л. І. Сопільник вважає, що систему суб'єктів управління у сфері безпеки дорожнього руху утворюють державні (регіональні, галузеві) та громадські (органи місцевого самоврядування, громадські організації) суб'єкти управління [157, с. 12]. М. А. Микитюк доводить, що суб'єкт владних відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху – це державний орган, який наділений компетенцією застосування заходів державного впливу з метою забезпечення прав, свобод і законних інтересів громадян у сфері безпеки дорожнього руху [79, с. 7]. На думку М. М. Долгополової, діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху становить систему дій із забезпечення безпечного переміщення людей і

вантажів механічними транспортними засобами, а також людей без транспортних засобів дорогами, що регламентують спеціальними правовими нормами, регулюють державні органи, а також яку здійснюють в умовах реальної небезпеки виникнення обставин, які перешкоджають продовженню цього процесу [38, с. 88]. Ми не поділяємо позицію Н. В. Давидової, що до суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху належать органи державної влади, органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування, а також деякі недержавні організації [35, с. 33], оскільки, по-перше, органи виконавчої влади є і так частиною органів державної влади, по-друге, цей перелік не охоплює Президента України, прокуратуру, інші державні органи, які також беруть участь у забезпеченні безпеки дорожнього руху. Н. П. Воронюк запропонувала класифікацію діяльності органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху залежно від спрямованості: відносини, що складаються в процесі забезпечення безпеки автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та інших місць, призначених для пересування людей і перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів; відносини, що складаються в процесі забезпечення безпечної поведінки учасників дорожнього руху; відносини, що складаються в процесі забезпечення безпечності транспортних засобів; відносини, що складаються в процесі забезпечення безпечності вантажів; відносини, що складаються в процесі подолання наслідків дорожньо-транспортних пригод [21, с. 19].

В умовах сучасної України важливе значення має аналіз ефективності діяльності суб'єктів забезпечення БДР у ситуації воєнного стану: стрімке збільшення кількості переміщених осіб і транспорту в окремих регіонах, порушення комунікацій, пошкодження інфраструктури, нові інформаційні й організаційні ризики посилюють навантаження на систему. Актуальність посилюється в контексті європейської інтеграції, де важливим є також порівняння національної моделі із зарубіжними підходами, визначення можливостей для вдосконалення, адаптації найкращих практик і стандартів.

Функціональна диференціація суб'єктів забезпечення БДР закріплена як на законодавчому рівні, так і в нормативних актах уряду та центральних органів виконавчої влади. Основною їх відмінністю є розподіл ролей у циклі формування, реалізації, контролю, моніторингу та вдосконалення політики дорожньої безпеки. Наприклад, Верховна Рада й уряд визначають фундаментальні напрями політики та зміни в законодавстві, а МВС, сервісні центри, Національна поліція чи Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України – забезпечують практичне втілення та адміністративний супровід політик.

У цьому контексті доцільно розглянути питання класифікації суб'єктів забезпечення БДР. Класифікація становить багатоступеневе ділення логічного обсягу поняття (логіка) чи будь-якої сукупності одиниць (емпіричне соціальне знання) на систему супідрядних понять або класів об'єктів (рід – вид – підвид). Тобто класифікація – це спосіб організації емпіричного масиву інформації, що має на меті встановлення певної структури порядку, нормативно-мірного впорядкування безлічі, яку розбивають за будь-якою ознакою на гетерономні стосовно одна одної, але гомогенні всередині, відокремлені одна від одної підмножини [83]. Основою будь-якої класифікації є певний критерій, за яким здійснюють групування, розподіл певної сукупності одиниць. Критерій (грец. *kriterion* – засіб для роздумів) – це ознака, на підставі якої проводять оцінку, визначення або класифікацію чогось; мірило, вимірювання показників якості, діяльності, функціонування, структури, ефективності, ієрархії тощо; цінності або стандарти, якими керуються, коли ухвалюють рішення або аргументують думки, вчинки у сфері державного управління [44].

М. М. Рудик на підставі аналізу положень чинного законодавства, а також сучасних доктринальних підходів класифікацію суб'єктів забезпечення такої діяльності здійснює за критеріями належності до держави й характером повноважень на дві групи: 1) формувальні – державні органи, які визначають державну політику в цій сфері, а саме: Верховна Рада України; Президент України; Кабінет Міністрів України; центральні органи виконавчої влади

(Міністерство інфраструктури України; Міністерство внутрішніх справ України); 2) реалізаційні – органи, які визначають правила, норми й стандарти БДР і використання автомобільного транспорту, поведінки на ньому, розробляють і впроваджують необхідні для їх практичного втілення організаційно-правові механізми, процедури, контролюють їх виконання та вживають заходів щодо усунення детермінантів й запобігання правопорушенням, припинення, ліквідації небезпек, загроз та їх наслідків; державні органи, які здійснюють правоохоронну діяльність (Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека); Державне агентство автомобільних доріг України; НПУ; Головний сервісний центр МВС України; органи місцевого самоврядування, до функцій яких належить здійснення контролю за виконанням законодавства щодо забезпечення БДР; недержавні підприємства, установи, організації; об'єднання громадян та громадяни) [141, с. 277].

Л. І. Сопільник вважає, що систему суб'єктів управління у сфері БДР утворюють державні (регіональні, галузеві) і громадські (органи місцевого самоврядування, громадські організації) суб'єкти управління [157].

Б. Ю. Бурбело суб'єктом забезпечення безпеки дорожнього руху вбачає лише перерахування загальних або конкретних заходів (функцій), у яких цей суб'єкт реалізує свій адміністративно-правовий статус (сукупність прав та обов'язків), якими є: організація дорожнього руху; підготовка та допуск до участі в дорожньому русі водіїв транспортних засобів тощо [14, с. 77]. У визначенні суб'єкта адміністративно-правової профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму М. Ю. Веселов акцентує на таких рисах: а) ними можуть бути державні й недержавні структури; б) характер зв'язків між ними – взаємодія або підпорядкування [15, с. 94]. На думку Є. В. Скрипи, найзагальнішим критерієм розподілу суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті доцільно визначити їх правову природу, а саме суб'єкти публічного права та суб'єкти приватного права [152, с. 169]. Серед них він виокремлює: 1) вищі органи державної влади, зокрема це: а) Верховна Рада

України; б) Президент України; 2) міністерства та інші центральні органи виконавчої гілки влади; 3) територіальні підрозділи центральних органів виконавчої влади, а також органи місцевої влади, до яких належать органи місцевого самоврядування та місцеві державні адміністрації; 4) державні підприємства, установи, організації. Водночас не зрозуміло, чому науковець залишив поза увагою комунальні підприємства, які відповідають за ремонт доріг у населених пунктах. У Києві це, зокрема, Комунальна корпорація «Київавтодор». Т. О. Гуржій зауважує, що обов'язковою передумовою формування ефективної політики безпеки дорожнього руху є визначення кола учасників цього процесу, суб'єкти публічно-владних повноважень відіграють стрижневу роль у формуванні державної політики безпеки дорожнього руху. З-поміж усіх інших учасників політичного процесу тільки вони наділені повноваженнями діяти від імені народу, приймати загальнообов'язкові управлінські рішення, примушувати до їх виконання, розпоряджатися загальнонаціональними ресурсами [32].

Структура суб'єктів, задіяних у сфері БДР, у європейських країнах має такі основні групи органів, які спрямовують свою діяльність на: формування відповідної державної політики; моніторинг БДР; покращення дорожньої інфраструктури; удосконалення транспортних засобів; навчання учасників дорожнього руху; інформування громадян про різні транспортні новації; інші види суб'єктів [163, с. 264].

Компетенцію ключових суб'єктів у сфері БДР визначають Закон України «Про дорожній рух», а також низка підзаконних актів, спеціальних програмних документів (державна програма підвищення рівня безпеки, стратегії та плани дій до 2030 року тощо). Розглянемо основні групи суб'єктів за організаційно-функціональним критерієм їх розподілу.

1. Законодавчі та інші нормотворчі органи

Верховна Рада України є єдиним органом законодавчої влади, який ухвалює закони, що регламентують БДР, вносячи зміни, удосконалюючи санкції, визначаючи права й обов'язки учасників руху, компетенцію публічної

адміністрації. Численні законотворчі ініціативи останніх років свідчать про звернення уваги парламенту до проблеми смертності на дорогах, упровадження суворіших санкцій, перегляд системи правової освіти молоді, підвищення відповідальності водіїв за керування в стані сп'яніння та інші небезпечні порушення. Верховна Рада України є єдиним органом законодавчої влади в Україні. До її компетенції у сфері БДР належать: прийняття законів; затвердження Державного бюджету України та внесення змін до нього, контроль за виконанням Державною бюджету України, визначення засад внутрішньої і зовнішньої політики; затвердження загальнодержавних програм економічного, науково-технічного, соціального, національно-культурного розвитку, охорони довкілля; розгляд і прийняття рішення щодо схвалення Програми діяльності Кабінету Міністрів України; призначення членів Кабінету Міністрів України; здійснення контролю за діяльністю Кабінету Міністрів України; інші [64].

В умовах воєнного стану законодавці ініціювали низку змін, спрямованих на посилення відповідальності за порушення Правил дорожнього руху і приведення норм у відповідність до європейських стандартів. Однією з ключових ініціатив стало скасування «ліміту» +20 км/год понад встановлену швидкість [73, с. 41]. Ця норма дозволяє водіям перевищувати ліміт швидкості на 20 км/год без штрафу. Нині такий «ліміт» є лише в Україні та деяких пострадянських країнах, натомість у країнах ЄС будь-яке перевищення формально карається. Експерти з безпеки руху наполягають на скасуванні цієї норми: держава не повинна фактично дозволяти їздити швидше за встановлені норми. Скасування +20 км/год, за оцінками, могло б істотно скоротити аварійність і смертність на дорогах. Відповідний законопроект розробили ще 2022 року, однак через військові пріоритети його остаточне ухвалення затрималося. Питання залишається на порядку денному парламенту. Наразі у Верховній Раді України зареєстровано проєкт Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо запровадження пропорційності відповідальності за перевищення встановлених обмежень

швидкості руху транспортних засобів від 26 травня 2025 року № 13314, у якому Кодекс пропонують доповнити новою ст. 122-6, якою визначатимуть виключно порушення, пов'язані з перевищенням встановлених обмежень швидкості руху. У ній запропоновано таку градацію за перевищення встановлених обмежень швидкості руху (табл. 2.1):

Таблиця 2.1

№	Розмір перевищення швидкості руху	Відповідальність
1	>10 км/год	340 грн (20 нмдг)
2	>20 км/год	680 грн (40 нмдг)
3	>30 км/год	1360 грн (80 нмдг)
4	>40 км/год	1700 грн (100 нмдг)
5	>60 км/год	2720 грн (160 нмдг)
6	>80 км/год	3400 грн (200 нмдг)
7	Перевищення у п. 1–6 цієї таблиці, що спричинило створення аварійної обстановки	Позбавлення права керування транспортними засобами на строк від 6 місяців до 1 року

Повноваження щодо розгляду справ і винесення постанов щодо перевищення встановлених обмежень швидкості руху на понад 10–80 км/год залишаються за Національною поліцією. Повноваженнями щодо складання протоколів за перевищення встановлених обмежень швидкості руху, що спричинило створення аварійної обстановки, наділені посадові особи органів Національної поліції, а щодо розгляду справ і винесення постанов – суди [99]. Проте недоліком цього законопроекту є безальтернативність санкції в ч. 7 запропонованої статті, оскільки таке адміністративне стягнення, як позбавлення права керування транспортними засобами, застосовують не до всіх осіб, які ними керують. Слід також зазначити, що на розгляді Верховної Ради України знаходяться також проекти законів України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за порушення правил зупинки, стоянки та паркування на місцях для осіб з інвалідністю» (реєстр. № 13576 від 31 липня 2025 року), «Про

внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за порушення правил зупинки, стоянки та паркування на місцях для осіб з інвалідністю» (реєстр. № 13576-1 від 18 серпня 2025 року) і «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за паркування, зупинку, стоянку транспортних засобів на місцях, призначених для транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю, водії, які перевозять осіб з інвалідністю, і водії, які перевозять дітей віком до трьох років» (реєстр. № 12436 від 22 січня 2025 року), якими також передбачено значне підвищення розмірів штрафу за адміністративні порушення у сфері безпеки дорожнього руху [18].

Паралельно опрацьовують упровадження системи штрафних балів для злісних порушників. Це європейська практика, коли за кожне серйозне порушення правил водієві нараховують бали, а в разі досягнення певної кількості – посвідчення водія автоматично призупиняють або анулюють. Патрульна поліція підготувала відповідний законопроект. Мотивація – 10 % водії – системних порушників створюють до 90 % проблем на дорозі, і на них не діють звичайні штрафи. Запровадження балів, які накопичуються в цифровому реєстрі (й інтегруються, наприклад, у додаток «Дія»), могло б забезпечити невідворотність покарання для таких осіб. Хоча війна відтермінувала розгляд цієї ініціативи, 2023 року роботу над нею відновили – очікується, що реформу буде реалізовано в межах адаптації до норм ЄС.

Тема керування в стані сп'яніння також набула актуальності в період воєнного стану. Статистичні дані засвідчують, що за перший рік війни сталося понад 900 ДТП з вини нетверезих водіїв, жертвами яких стали щонайменше 93 людини (понад тисячу травмовано). Уже в травні 2022 року МВС заявило про намір посилити покарання: з'явилася ідея конфіскації авто п'яних водіїв для потреб ЗСУ. Цю ініціативу на початку війни не була юридично закріплена, тому вона мала поодинокі випадки реалізації. 2023 року у Верховній Раді зареєстровано законопроект № 9076, який передбачає радикальні заходи: підвищення штрафів за водіння в стані сп'яніння вдвічі (з 17 тис. грн до

34 тис. грн) і конфіскацію автомобіля вже в разі повторного протягом року випадку нетверезого керування. Вилучені машини пропонують передавати для потреб Збройних Сил, але тільки якщо водій є їх власником (чи співвласником) [100]. Поліція поділяє такий підхід як превентивний крок, адже нинішня процедура покарання нетверезих водіїв недостатньо ефективна (за третього протягом року випадку передбачено безоплатне вилучення, але через суд, що трапляється зрідка). Відповідний законопроект опрацьовують у комітеті, очікується його ухвалення. Якщо норма почне діяти, країна зробить безпрецедентний крок: нетверезе водіння фактично прирівняють до кримінального проступку з конфіскацією майна, що обумовлено саме умовами воєнного часу.

Президент України є гарантом державного суверенітету, територіальної цілісності України, додержання Конституції України, прав і свобод людини та громадянина. Відповідно до положень Конституції України він: звертається з посланнями до народу та зі щорічними й позачерговими посланнями до Верховної Ради України про внутрішнє та зовнішнє становище України; представляє державу в міжнародних відносинах, веде переговори й укладає міжнародні договори України; вносить подання про призначення Верховною Радою України Прем'єр-міністра України; призначає на посаду та звільняє з посади за згодою Верховної Ради України Генерального прокурора; є Верховним головнокомандувачем Збройних Сил України; призначає на посади та звільняє з посад вище командування Збройних Сил України, інших військових формувань; здійснює керівництво у сферах національної безпеки та оборони держави; очолює Раду національної безпеки й оборони України; має право вето щодо прийнятих Верховною Радою України законів (крім законів про внесення змін до Конституції України) з подальшим поверненням їх на повторний розгляд Верховної Ради України; видає укази й розпорядження, які є обов'язковими до виконання на території України, тощо [64]. Президент України: звертає увагу інших органів влади, зокрема парламенту та виконавчої гілки влади, на проблеми й недоліки в різних сферах суспільного

життя, що становлять чи можуть становити загрозу національній безпеці, правам і свободам громадян; оцінює та схвалює запропоновані урядом кроки щодо розв'язання певних проблем загальнонаціонального значення та розвитку ключових сфер суспільного життя. Це, безперечно, стосується сфери транспорту, зокрема забезпечення безпеки на ньому [151, с. 98]. Наприклад, Указом Президента України було схвалено «Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року», метою яких є забезпечення національних інтересів України щодо сталого розвитку економіки, громадянського суспільства і держави для досягнення зростання рівня та якості життя населення, додержання конституційних прав і свобод людини й громадянина. Одним із таких завдань визначено «створення стійкої інфраструктури, сприяння всеохопній і сталій індустріалізації та інноваціям», що безпосередньо стосується транспортної інфраструктури та БДР [138].

Кабінет Міністрів України визначає загальну стратегію у сфері безпеки транспорту, розробляє державні програми, затверджує нормативно-правові акти з визначенням єдиних стандартів для підпорядкованих виконавчих органів, наприклад, постанови про створення міжвідомчих робочих груп чи регулювання дорожніх карт у межах євроінтеграційних зобов'язань.

Кабінет Міністрів України відповідає за формування та реалізацію державної політики у сфері дорожнього руху й безпеки на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах. До його повноважень, зокрема, належать: підготовка нормативно-правових актів, розроблення програм, встановлення технічних стандартів і контроль за їх дотриманням; координація діяльності міністерств, інших центральних органів виконавчої влади та місцевого самоврядування у сфері дорожнього руху й екологічної безпеки; контроль за виконанням законодавства про дорожній рух і визначення єдиного порядку організації дорожнього руху та його безпеки; встановлення єдиних вимог до проєктування, будівництва, реконструкції, ремонту, утримання та охорони автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів; затвердження програм їх будівництва; встановлення єдиних вимог щодо конструкції і

технічного стану транспортних засобів, що експлуатують в Україні; визначення порядку видачі сертифікатів на діяльність, пов'язану з виготовленням, ремонтом й експлуатацією транспортних засобів, перевезеннями вантажів і пасажирів, підготовкою водіїв, будівництвом та утриманням доріг тощо; визначення порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку й обов'язкового технічного контролю транспортних засобів; визначення обсягів перевірок технічного стану, обладнання та документів для суб'єктів такого контролю; інші [103]. Зазначене засвідчує, що Кабінет Міністрів України наділений широкими повноваженнями у сфері безпеки дорожнього руху. Це питання детально висвітлено у відповідному безпековому та методико-функціональному законодавстві [71].

Перші місяці воєнного стану пріоритетом держави були оборона та правопорядок, тож деякі звичні заходи контролю за дорожнім рухом стали другорядними. Зокрема, на початку війни було тимчасово вимкнено системи автоматичної фіксації порушень швидкісного режиму, не проводили деякі планові перевірки. Однак уже в травні 2022 року уряд відновив повноцінний нагляд на дорогах. 16 травня 2022 року відновлено роботу всіх камер автоматичної фото- і відеофіксації порушень. Лише за перший місяць після повторного ввімкнення камер було винесено 1,5 млн постанов про перевищення швидкості. Отже, навіть в умовах війни держава сигналізувала водіям про невідворотність покарання за грубі порушення. Тобто реалізовано принцип: на дорогах не може бути всюдозволеності, навіть коли країна воює. Патрульна поліція також відновила практику масових перевірок на стан сп'яніння водіїв у вечірній час, рейдів із контролю використання ременів безпеки тощо. Ці кроки були необхідними, адже після початку війни частина водіїв відчула себе безконтрольними, що призвело до збільшення кількості грубих порушень ПДР. Жорсткіший контроль мав дисциплінувати учасників руху, попри воєнний стан.

Продовженням цих заходів стало стратегічне нормотворення Кабінету Міністрів України у вигляді Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої постановою Кабінету Міністрів України від

27 грудня 2024 року № 1550. Вона визначає напрями відновлення та розвитку у сферах транспорту, дорожнього господарства, безпеки на транспорті, використання альтернативних видів палива на транспорті, надання послуг у сфері транспорту, є основним програмним рамковим документом розвитку галузі транспорту, що визначає курс формування та реалізації політики у відповідних сферах транспорту на середньостроковий період, пріоритетні напрями комплексного розвитку транспортної системи та транспортних технологій, напрями реформування галузі та забезпечення ефективного державного управління, а також основні напрями розвитку галузі транспорту на період до 2030 року та є орієнтиром спрямування і мобілізації приватного фінансування для потенційних інвесторів [131].

2. Виконавчо-розпорядчі органи

Такі органи називають виконавчо-розпорядчими тому, що вони поєднують дві ключові функції: 1) виконавчу – реалізацію законів й інших норм; 2) розпорядчу – видання підзаконних нормативних актів на виконання цих норм. Саме поєднання «виконувати» й «розпоряджатися» визначає правовий статус цих органів і закладає основу їхньої діяльності: вони не лише імплементують ухвалені акти, а й регулюють суспільні відносини шляхом саме розпорядчих актів [3, с. 34]. Сюди слід віднести міністерства й інші центральні виконавчі органи державної влади, на які покладено завдання з формування та реалізації державної політики в окремих сферах суспільного життя. Ці інституції розробляють детальні процедури імплементативні засад, норм і стандартів, визначених вищими органами влади, у сфері безпеки дорожнього руху. Вони забезпечують створення необхідних умов для досягнення встановленого рівня безпеки, здійснюють моніторинг відповідних показників і гарантують своєчасне й адекватне реагування на виявлені проблеми, загрози та надзвичайні події.

Міністерство розвитку громад та територій України як центральний орган виконавчої влади, відповідно до ст. 52 Закону України «Про дорожній рух», здійснює загальне управління та контроль у сфері безпеки дорожнього руху.

Видає нормативно-правові акти, що регламентують вимоги до учасників руху, транспортних засобів і дорожньої інфраструктури, а також контролює їх виконання. Міністерство розробляє та реалізує національну стратегію, довгострокові програми підвищення безпеки дорожнього руху. Це стосується визначення пріоритетних напрямів політики, встановлення цільових показників, погодження заходів з іншими центральними і місцевими органами влади й оцінювання їх ефективності. У частині нормативно-правового забезпечення Міністерство затверджує технічні регламенти й стандарти для доріг, транспортних засобів і перевізників, координує роботу з адаптації національних вимог до норм Європейського Союзу й міжнародних конвенцій, зокрема щодо безпеки руху, сертифікації транспортних засобів і підготовки кадрів дорожнього господарства. Міністерство здійснює функції нагляду й контролю через систему державних органів з безпеки дорожнього руху та підпорядковані територіальні органи. Це охоплює проведення планових і позапланових інспекцій, моніторинг ключових показників безпеки, оцінку технічного стану доріг і транспортних засобів, а також оперативне реагування на аварійні ситуації та загрози безпеці руху.

Відповідно до міжнародних зобов'язань, Міністерство представляє Україну в організаціях з безпеки на транспорті, координує імплементацію міжнародних угод і технічних вимог, проводить міждержавне погодження стандартів та бере участь у розробленні єдиних регламентів для автоперевезень на транзитних маршрутах через Україну. Також Міністерство видає ліцензії та дозволи для перевізників, організовує підготовку й підвищення кваліфікації водіїв, технічних працівників і посадових осіб транспортних компаній, а також забезпечує методичний супровід і контроль виконання вимог безпеки на всіх рівнях управління дорожнім рухом [115]. У структурі Міністерства функціонує Управління автомобільних доріг, Управління внутрішніх автомобільних перевезень, Управління міжнародних автомобільних перевезень основними напрямками їх діяльності з безпеки на транспорті є: забезпечення формування державної політики з питань безпеки на транспорті на основі постійного аналізу

стану справ у сфері його компетенції, розроблення альтернативних варіантів розв'язання поточних проблем; здійснення моніторингу й оцінювання результатів реалізації державної політики з безпеки на транспорті, розроблення пропозицій щодо її продовження або коригування; забезпечення нормативно-правового регулювання державної політики з безпеки на транспорті; організація безпечної роботи у сфері транспорту, дорожнього господарства, поштового зв'язку й інфраструктури; підготовка пропозицій керівництву Мінрозвитку з удосконалення роботи з питань безпеки на транспорті; інформування та надання роз'яснень щодо здійснення державної політики у сфері безпеки на транспорті.

Міністерство в розглядуваній сфері спрямовує та координує діяльність Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України (реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами загального користування державного значення) [112].

Міністерство внутрішніх справ (МВС) відіграє ключову роль у формуванні та реалізації державної політики у сфері забезпечення БДР, організації роботи підзвітних структур (Національної поліції, сервісних центрів), координує міжвідомчі заходи з безпеки дорожнього руху. Відповідно до Закону України «Про дорожній рух», до повноважень МВС України у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту належать: здійснення державної реєстрації та обліку транспортних засобів, приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами і видача відповідних документів; погодження проєктів конструкцій транспортних засобів у частині дотримання вимог щодо забезпечення БДР; забезпечення організації та здійснення контролю за підготовкою, перепідготовкою та підвищенням кваліфікації водіїв транспортних засобів, обліком суб'єктів підприємницької діяльності всіх форм власності, що провадять таку діяльність, а також за прийманням іспитів з перевірки знань правил перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом і видачею відповідних свідоцтв

установленого зразка; ведення реєстру суб'єктів здійснення обов'язкового технічного контролю та державного контролю за додержанням такими суб'єктами вимог законодавства в цій сфері; ведення Реєстру адміністративних правопорушень у сфері БДР, надання доступу до ресурсів цього реєстру щодо порушень правил зупинки, стоянки та паркування транспортних засобів, зафіксованих в автоматичному режимі або в режимі фотозйомки (відеозапису), посадовим особам, уповноваженим розглядати справи за такі правопорушення, тощо [103]. Положення про Міністерство внутрішніх справ України до покладених на нього завдань відносить: розроблення проєктів державних програм з питань забезпечення публічної безпеки та порядку, протидії злочинності, БДР; участь у формуванні й забезпеченні наукової та науково-технічної політики держави у сфері БДР; створення та ведення реєстру закладів, які здійснюють підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, а також здійснення державного контролю за додержанням ними вимог законодавства в зазначеній сфері тощо [114]. Інші центральні органи виконавчої влади також реалізують владні повноваження у сфері забезпечення БДР.

Повноваженнями у сфері безпеки дорожнього руху наділені також *місцеві органи влади* (АР Крим, обласні, Київської та Севастопольської рад й адміністрації). Вони відповідають за комплексне забезпечення безпеки руху на своїй території шляхом реалізації нормативно-програмних, фінансових, інфраструктурних, контрольних й організаційних функцій та заходів.

Нормативно-програмні функції: прийняття регіональних нормативних актів із ПДР та їхньої безпеки (крім тих, що належать до ВРУ або КМУ); затвердження і реалізація регіональних, міських і районних програм розвитку дорожнього руху й безпеки; формування міських та районних фондів (бюджетних і позабюджетних) для фінансування заходів із безпеки дорожнього руху.

Інфраструктурний нагляд і погодження: погодження проєктів будівництва, реконструкції та ремонту автошляхів, залізничних переїздів і

дорожніх сервісів у межах територій; схвалення організації дорожніх робіт, розміщення засобів регулювання руху й маршрутів громадського чи організованого пересування; координація розроблення та впровадження автоматизованих систем керування рухом, транспортних схем й екологічно безпечних планів забудови.

Фінансове забезпечення: створення та управління фондами для підтримки державних і місцевих програм безпеки руху; виділення ресурсів на встановлення й утримання номерних знаків, бланків актів приймання-передачі транспортних засобів.

Контроль і нагляд: державний нагляд за дотриманням законодавства ПДР всіх суб'єктів (підприємств, організацій, водіїв); моніторинг аварійності, виявлення небезпечних ділянок і впровадження заходів безпеки; накладення адміністративних стягнень за порушення ПДР і вимог безпеки.

Організація руху й екстрене реагування: керівництво та контроль організації дорожнього руху відповідно до генпланів і схем; організація супроводу спеціальних транспортних засобів; забезпечення екстреної медичної допомоги на місці ДТП і транспортування потерпілих.

Підготовка кадрів і просвітницька робота: організація навчання населення Правил дорожнього руху, проведення виховних заходів з безпеки; контроль і координація підготовки, перепідготовки й підвищення кваліфікації водіїв; розвиток мережі відповідних освітніх закладів; проведення профілактичних заходів із попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

3. Контрольно-наглядові органи

Відповідно до ст. 52 Закону України «Про дорожній рух», контроль за безпекою здійснюють Кабінет Міністрів, місцеві адміністрації, органи місцевого самоврядування, спеціально уповноважені органи, а також відомчий контроль у профільних міністерствах.

Зокрема, Мінрозвитку в розглядуваній сфері спрямовує та координує діяльність Державної служби України з безпеки на транспорті (реалізує

державну політику з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування; здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті) [113].

Важливе місце в системі суб'єктів забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту належить НПУ – центральному органу виконавчої влади, діяльність якого спрямовується та координується Кабінетом Міністрів України через Міністра внутрішніх справ і який реалізовує державну політику у сферах забезпечення охорони прав і свобод людини, інтересів суспільства й держави, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки та порядку [116; 122].

Відповідно до положень Закону України «Про дорожній рух», Національна поліція України здійснює такі ключові функції: 1) участь у реалізації державної політики – реалізація правових норм і заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в межах своєї компетенції; 2) безпека руху – організація та контроль за дотриманням Правил дорожнього руху всіма учасниками; безпосереднє забезпечення безпечного пересування транспортних засобів; 3) супроводження транспорту спеціального призначення – планування та здійснення таких заходів для службових, медичних, рятувальних й інших спеціальних транспортних засобів; 4) погодження інфраструктурних проєктів – експертна оцінка та погодження в установленому порядку проєктів будівництва, реконструкції і ремонту автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та споруд у межах відведень автошляхів і червоних ліній міських вулиць; 5) організація дорожніх робіт і масових заходів – затвердження схем організації руху, обладнання засобами дорожньої організації місць виконання робіт, маршрутів громадського транспорту, маршрутів масових зібрань і заходів, що можуть ускладнити рух; 6) видача спеціальних дозволів на участь у русі транспортних засобів із ваго- або габаритними параметрами, які перевищують нормативні значення; 7) контроль перевезень пасажирів і вантажів, зокрема небезпечних; 8) погодження маршрутів небезпечних вантажів; 9) інформування учасників

руху – автоматизоване оповіщення водіїв і пішоходів про зафіксовані правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху [103].

Розглядаючи Національну поліцію як орган контролю, слід виокремити патрульну поліцію, яка реалізує щоденний контроль на дорогах: патрулювання, автоматичну фото- та відеофіксацію порушень, оформлення ДТП, профілактичні рейди, навчання громадян, реагування на надзвичайні ситуації.

2015 року було утворено Головний сервісний центр МВС як міжрегіональний територіальний орган з надання сервісних послуг МВС і регіональні сервісні центри [135]. Головний сервісний центр Міністерства внутрішніх справ України виконує комплекс функцій, спрямованих на реалізацію державної політики з безпеки дорожнього руху й експлуатації автотранспорту. Його основні завдання можна згрупувати за такими напрямками: 1) регулювання та контроль: участь у формуванні та реалізації політики з надання сервісних послуг, безпеки дорожнього руху й перевезення небезпечних вантажів; здійснення державного контролю за дотриманням законодавчих норм і стандартів суб'єктами господарювання та іншими зацікавленими сторонами; 2) технічна експертиза і стандартизація: перевірка відповідності конструкції, комплектації, обладнання транспортних засобів і номерних знаків чинним нормам; погодження технічної документації та встановлення стандартів безпеки; 3) реєстрація та облік: організація державного обліку зареєстрованих транспортних засобів; видача й обмін посвідчень водія, свідоцтв про підготовку водіїв та уповноважених з безпеки перевезення небезпечних вантажів; накопичення й систематизація даних у Єдиному державному реєстрі МВС; 4) підготовка та кваліфікація кадрів: контроль і координація процесів підготовки, перепідготовки й підвищення кваліфікації водіїв; проведення іспитів із правил перевезення небезпечних вантажів; облік суб'єктів підприємницької діяльності в галузі автотранспорту; 5) моніторинг ринку й торгівлі транспортними засобами: ведення реєстру операторів гуртової та роздрібною торгівлі автотранспортом і його складовими; забезпечення видачі тимчасових номерних знаків і бланків актів приймання-

передачі; 6) система технічного контролю: формування й ведення реєстру суб'єктів обов'язкового технічного контролю; моніторинг і аналіз результатів техогляду засобами загальнодержавної бази даних; узгодження інформації про договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності; 7) інформаційна інфраструктура: створення та підтримка загальнодержавної бази даних із результатами технічного контролю і страховими даними для оперативного управління й аналітики; 8) координація територіальних підрозділів: організація, методичне забезпечення й контроль діяльності територіальних органів із надання сервісних послуг МВС на регіональному рівні [111].

Повноваженнями у сфері безпеки дорожнього руху наділена Військова служба правопорядку ЗСУ (у складі якої діють підрозділи безпеки дорожнього руху), яка відповідно до Закону України «Про військову службу правопорядку у Збройних Силах України» [97] та спеціального положення про організацію руху військових колон і конвоїв у звичайних умовах і в період воєнного стану здійснює такі ключові функції: 1) участь у формуванні та реалізації політики безпеки: узгодження з Генеральним штабом ЗСУ вимог і стандартів організації руху військових транспортних засобів; розроблення методичних регламентів супроводу військових колон і конвоїв; 2) організація руху та супровід військових колон: планування безпечних маршрутів з урахуванням оперативної ситуації; забезпечення супроводження транспорту спеціального призначення (паливо, боєприпаси, гуманітарні вантажі); координація з військовими й цивільними диспетчерськими центрами; 3) контроль технічного стану й комплектності військових засобів: проведення інспекцій технічного стану машин перед виїздом у зону бойових дій; перевірка наявності та справності захисного обладнання, засобів зв'язку і навігації; 4) нагляд за дотриманням ПДР військовослужбовцями: фіксація та розслідування дорожньо-транспортних пригод за участю військової техніки; документування порушень правил руху і застосування дисциплінарних стягнень згідно з військовим статутом; 5) взаємодія з правоохоронними органами: координація обмежень цивільного

руху в зонах проведення військових операцій; надання підтримки Національній поліції в організації дорожнього руху під час евакуації населення і гуманітарних конвоїв; 6) профілактика та навчання: проведення інструктажів і тренінгів для військових водіїв із правил безпечного руху в бойових і блокпостових умовах; розповсюдження довідкових матеріалів з аварійно небезпечних ділянок; 7) аналітика та звітність: збір і систематизація даних про аварійність за участю ЗСУ; підготовка щоквартальних доповідей для командування та органів оборонного управління. Такі повноваження ВСП ЗСУ гарантують комплексний контроль і безперебійне функціонування транспортних операцій Збройних Сил у надзвичайних умовах воєнного стану.

Нагальною є потреба вдосконалити законодавство про діяльність Військової інспекції безпеки дорожнього руху, зокрема: чітко визначити процедури перевірки посвідчень водія осіб, які керують військовими транспортними засобами; встановити законодавчі підстави для проведення огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, поширити їх на військовозобов'язаних і резервістів під час зборів, а також на особовий склад інших військових формувань і спеціалізованих правоохоронних органів; конкретизувати перелік органів, уповноважених затверджувати медичні заклади для огляду на стан сп'яніння, і регламент проведення таких оглядів стосовно військовослужбовців, які керують наземними транспортними засобами, морськими, річковими, малими чи спортивними суднами й водними мотоциклами. З цією метою було розроблено відповідний проєкт Закону від 4 липня 2025 року № 13452 [101]. Водночас зазначені пропозиції потребують перегляду та приведення у відповідність до чинного законодавства. Законопроєкт є доцільним і юридично обґрунтованим, сприятиме зміцненню військової дисципліни, відповідає інтересам оборони держави та вимогам правової визначеності. Щодо окремих положень слід висловити такі зауваження та пропозиції: запропонований до ст. 255 КУпАП перелік статей (стаття 44, ч. 2 і 3 ст. 123, ст. 172-10–172-20, 173, 174, ч. 3 ст. 178, ч. 2 ст. 182, 184-1, 185 і 185-7 КУпАП) не може бути однаково застосований як до

військовослужбовців, військовозобов'язаних і резервістів під час проходження зборів, так і до працівників Збройних Сил України під час виконання ними службових обов'язків, оскільки до категорії працівників Збройних Сил України входять усі особи, які не є військовослужбовцями, тобто не проходять військову службу. Вони несуть адміністративну відповідальність на загальних підставах. Водночас відповідно до ст. 15 КУпАП військовослужбовці, військовозобов'язані та резервісти під час проходження зборів несуть відповідальність за адміністративні правопорушення за дисциплінарними статутами, крім певних винятків. Отже, щодо цієї категорії осіб не може бути накладено адміністративне стягнення за ст. 44, 173, 174, ч. 3 ст. 178, 185 і 185-7 КУпАП), а до працівників ЗСУ може. Водночас працівники ЗСУ не відповідають за військові адміністративні правопорушення (ст. 172-10–172-20 КУпАП). З метою усунення неоднозначного тлумачення прав органів управління Військової служби правопорядку в Збройних Силах України такі повноваження доцільно розмежувати.

Оскільки до категорії працівників Збройних Сил України входять усі особи, які не є військовослужбовцями, тобто не проходять військову службу, то лише вони можуть вчиняти і бути притягнутими до адміністративної відповідальності за правопорушення (ч. 1 і 2 ст. 178) на загальних підстав. Такі правопорушення, вчинені військовослужбовцями, військовозобов'язаними та резервістами під час проходження зборів, караються за дисциплінарними статутами, а не КУпАП (додаток Г).

4. Освітні, наукові та тренінгові організації

Провідну функцію виконує Міністерство освіти і науки України, яке інтегрує питання БДР до освітніх стандартів, проводить щорічні освітні акції, забезпечує експертно-фахову підготовку кадрів у профільних закладах вищої освіти, організовує робочі програми підвищення кваліфікації в автошколах, запроваджує курси із запобігання травматизму серед школярів і студентів.

Крім традиційних автошкіл, до системи професійного навчання належать онлайн-сервіси, приватні освітні платформи, громадські тренінгові ініціативи, що також сприяють формуванню культури безпеки руху.

5. Громадські організації та ініціативи

Громадські інституції є незамінним суб'єктом системи БДР: вони здійснюють незалежний моніторинг, експертизу проєктів нормативних актів, лобіювання змін, проведення освітніх і профілактичних кампаній, дослідження та вносять альтернативні пропозиції для вдосконалення політики. Серед недержавних суб'єктів забезпечення БДР слід виокремити громадські організації та об'єднання, метою яких є участь у забезпеченні БДР, а також такі, у діяльності яких ця мета не є головною поруч із метою охорони громадського порядку й безпеки, неформальні об'єднання автолюбителів, відповідні групи в соцмережах тощо, окремі громадяни, які у встановлений законом спосіб здійснюють своє конституційне право на участь в охороні громадського порядку (зокрема, шляхом звернень, громадського контролю, повідомлення про правопорушення, участі в громадських слуханнях з питань забезпечення БДР тощо) [177, с. 133]. Наприклад, Національну раду з безпеки дорожнього руху залучали до розроблення державної програми підвищення рівня БДР, а кампанії «За безпечні дороги», МБФ «Допомоги постраждалим внаслідок ДТП», Центр демократії і верховенства права стали організаторами й інформаційними провайдерами низки загальнонаціональних проєктів і медіакампаній.

6. Інфраструктурні інституції

Цю функцію закріплено за Державним агентством відновлення та розвитку інфраструктури [112], яке відповідає за проєктування, побудову, реконструкцію, утримання державних доріг, збереження технічного стану, встановлення та оновлення дорожніх знаків, експлуатаційний облік і погодження режиму руху на ділянках доріг.

Органи місцевого самоврядування й управління несуть відповідальність за стан вулично-дорожньої мережі комунальної власності, організацію

дорожнього руху в містах і селах, встановлюють елементи дорожньої інфраструктури.

7. Міжвідомчі та координаційні органи

Ключова умова дієвої системи БДР в Україні – координація дій суб'єктів, інформаційний обмін, правове й організаційне узгодження дій. Механізми такої взаємодії охоплюють: спільні міжвідомчі постанови й накази (наприклад, щодо габаритно-вагового контролю, сезонного обмеження руху, реагування на погодні аномалії); меморандуми, угоди, регулярну участь профільних ГО в роботі комітетів ВРУ, круглих столів, робочих груп; залучення громадськості до підготовки експертизи нормативних документів, розроблення профілактичних й освітніх програм; обмін даними між МВС, агентством відновлення, органами місцевого самоврядування щодо критичних дорожніх ситуацій, ДТП, технічного стану доріг, погодних чи інших несприятливих умов.

Важливе значення має оперативна координація поліцейських і дорожніх служб у періоди надзвичайних ситуацій (негода, бойові дії), що дає змогу своєчасно ухвалювати рішення, мінімізуючи наслідки транспортних колапсів і сприяючи підтриманню належної мобільності для військових, евакуації, гуманітарних місій.

Від початку повномасштабної агресії система БДР в Україні постала перед низкою безпрецедентних викликів. Проте вона впоралася із завданням збереження мінімальної функціональності системи навіть у найнесприятливіших ситуаціях. Водночас стратегічна ефективність залишається середньою: ключові проблеми – низький рівень правової культури частини водіїв, недостатній рівень технічної оснащеності інфраструктури, брак системних профілактичних заходів й адекватних санкцій, надто лояльне законодавство щодо дрібних порушень, недосконалість системи підготовки й атестації водіїв тощо. Попри прогрес останніх років (автоматизація контролю, початок діджиталізації процесів, осучаснення технічної бази, запуск відеофіксації тощо), система залишається фрагментованою через брак загальної координації, недостатній рівень інтеграції освітнього компонента, відсутність

стабільного й незалежного окремого Національного агентства з питань організації та безпеки дорожнього руху, невідповідність санкцій світовим практикам, обмежена автономія та відповідальність місцевої влади на місцях.

Отже, система забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні є багатовекторною та комплексною, однак вирізняється фрагментованістю, суперечливістю рівнів відповідальності між суб'єктами й недостатньою інтеграцією освітнього та просвітницького компонентів процесу загалом. Досвід періоду воєнного стану визначив численні резерви: швидку адаптацію деяких органів до надзвичайних умов, активізацію міжвідомчої взаємодії, інтенсифікацію громадських ініціатив, ефективне використання автоматизованих систем контролю, водночас виявив і слабкі місця: обмеженість правового каркаса, неадекватна реакція на нові фактори небезпеки (блокпости, темрява, дефіцит знаків), недосконалість процедур підготовки та перепідготовки кадрів.

Українська модель БДР активно рухається в напрямі європейської інтеграції, проте для досягнення рівня розвинених держав необхідно вдосконалити правове регулювання, технологічно осучаснити систему, забезпечити інституційну незалежність координаційних і контролюючих структур, розширити освітню складову, запровадити тотальну автоматизацію контролю, посилити відповідальність за рецидивні та грубі порушення, налагодити системний обмін інформацією між усіма акторами. Без стратегічної співпраці держави, місцевих громад, освітніх установ, комерційних операторів і громадянського суспільства неможливо досягти радикального зниження аварійності та смертності на дорогах.

2.3. Адміністративні процедури у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху

Безпеку дорожнього руху в Україні забезпечують комплексом правових норм і практичних заходів, спрямованих на запобігання правопорушенням та захист життя і здоров'я учасників руху. Адміністративні процедури в цій сфері визначають, як уповноважені органи забезпечують дотримання вимог щодо забезпечення безпеки дорожнього руху всіма учасниками відповідних суспільних відносин.

В умовах сьогодення адміністративно-процедурний формат здійснення повноважень публічної адміністрації вважають найбільш значущим і суспільно визнаним інструментом у процесі трансформації системи публічного адміністрування. Такий формат надає можливість чітко окреслити межі правовідносин між державними структурами у вигляді виконавчих органів, органами місцевого самоврядування та окремими фізичними чи юридичними суб'єктами, які реалізують гарантовані законом права й інтереси. Важливе місце в такому механізмі посідає адміністративно-процедурне регулювання контрольних і наглядових відносин, що виникають у взаємодії між виконавчими органами та фізичними, юридичними особами, реалізуються в межах процедур, які мають на меті попередження, виявлення порушень обов'язкових норм законодавства, а також усунення шкоди, що може бути заподіяна внаслідок таких порушень. Саме тому вчені розглядають контрольно-наглядову процедуру як окремий, самодостатній різновид адміністративних процедур. Вона належить до категорії втручальних, оскільки її ініціює суб'єкт публічного адміністрування за наявності відповідних правових підстав. Зокрема, Л. С. Гаркуша зазначає, що: «Сутність контрольно-наглядової процедури полягає в чітко регламентованих діях уповноважених суб'єктів контролю щодо додержання підконтрольними особами законодавства в певній сфері діяльності, а також застосування несприятливих наслідків (санкцій) у разі правопорушень.

Кожна стадія такої процедури має власну мету, певні особливості та оформлюється відповідним рішенням» [23].

Контрольно-наглядові адміністративні процедури у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні – це системна діяльність уповноважених державних органів, спрямована на перевірку дотримання вимог законодавства з боку учасників дорожнього руху, організацій, що експлуатують транспорт, а також суб'єктів, відповідальних за утримання інфраструктури. Ця діяльність є частиною публічного управління, однак має специфічну функціональність: запобігання порушенням, виявлення потенційно небезпечної поведінки, реагування на загрози у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Зазначимо, що в науковій спільноті не сформовано єдиного бачення ні стосовно назви, ні щодо змістового наповнення зазначеного різновиду адміністративної процедури. У правничій доктрині трапляються різноманітні терміни і тлумачення відповідної процедури, зокрема: інспекційна процедура, процедура контрольно-наглядового типу, адміністративна процедура у сфері державного контролю та нагляду, а також адміністративна процедура, пов'язана з контрольно-наглядовою діяльністю. Таку неоднозначність пояснюють тим, що в правовій науці досі не напрацьовано чіткого консенсусу щодо співвідношення або ж розмежування таких понять, як «нагляд» і «контроль»: одні дослідники дотримуються позиції, що нагляд є складовою контролю, інші ж зазначають про їх синонімічність [37]. Проте останній підхід є дискусійним з методологічної позиції, оскільки про повну тотожність категорій доречно стверджувати лише за наявності збігу їхніх головних ознак і логічного обсягу.

Крім того, чинне законодавство України демонструє суперечливість щодо визначення та використання зазначених понять про податковий, митний, бюджетний, валютний, екологічний, ліцензійний контроль, водночас фіксується санітарно-епідеміологічний, банківський та протипожежний нагляд. Законодавець у деяких нормативно-правових актах не здійснює чіткого розрізнення між ними, фактично ототожнюючи зазначені категорії. Зокрема, у КУПАП ці поняття використано неоднозначно, коли йдеться про органи, що

реалізують наглядові повноваження, або ж органи, які здійснюють одночасно функції контролю та нагляду [58].

Така невизначеність і суперечності в законодавстві мають системний характер. На наше переконання, різне трактування співвідношення понять «нагляд» і «контроль» не створює істотних проблем у науковій площині, але в межах правового регулювання є вочевидь проблематичним. Тож постала необхідність законодавчого закріплення змісту зазначених категорій у спеціальному нормативному акті, у якому буде визначено їх як окремі та самостійні управлінські функції державних органів, відмінність яких полягає в спрямованості впливу й кінцевому результаті. Адже законодавче визначення цих категорій міститься в Законі України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» від 5 квітня 2007 року № 877-V, у якому зазначено, що державний нагляд і контроль здійснюють відповідно до законодавства, що визначає правові й організаційні засади, основні принципи та порядок їх здійснення у сфері господарської діяльності [125].

Оскільки в цьому нормативному акті поняття нагляду та контролю фактично ототожнено, у юридичній науці, як і в системі законодавства, ці два інститути здебільшого застосовують як ідентичні за змістом. Згідно з положеннями ст. 1 Декрету Кабінету Міністрів України «Про державний нагляд за дотриманням стандартів, норм і правил та відповідальність за їх порушення», державний нагляд трактують як діяльність спеціально вповноважених органів виконавчої гілки влади, що здійснюють контроль за дотриманням суб'єктами підприємництва встановлених стандартів, нормативів і технічних регламентів під час виготовлення продукції, виконання робіт чи надання послуг з метою охорони інтересів суспільства та споживачів шляхом забезпечення належної якості продукції, її безпечності для здоров'я, життя і майнових прав осіб, а також збереження довкілля [102].

Отже, зазначена норма засвідчує, що нагляд тлумачать як форму контрольної діяльності, що підтверджує наявність законодавчої позиції про їх

рівнозначність. Водночас є альтернативні підходи. Частина науковців визначає нагляд як окрему форму контролю, акцентуючи на тому, що державний контроль, на відміну від наглядових заходів, має постійний, систематичний характер, реалізується не лише виконавчими, а й законодавчими та судовими органами, а також утвореними спеціально для цього контролюючими структурами. У зв'язку з цим такі автори вважають контроль узагальнюваним поняттям, у межах якого нагляд є формою або підвідомчим видом контрольної функції [179].

На думку інших науковців, нагляд становить структурну частину контрольної діяльності, яка має певні відмітні риси, зокрема: одержання необхідної інформації щодо функціонування піднаглядного суб'єкта, її подальший аналіз, здійснення перевірки дотримання правових норм і спеціальних вимог, встановлених на об'єктах, які знаходяться в полі наглядової компетенції; організаційну автономію об'єкта щодо наглядового органу; використання форм впливу, передбачених чинним законодавством, проте без прямого втручання в поточну або іншу діяльність підконтрольного суб'єкта [22].

Отже, аналізуючи нормативно-правові акти разом із позиціями вчених, слід констатувати відсутність єдиного підходу до визначення співвідношення між контролем і наглядом. Ми поділяємо підхід, відповідно до якого контроль і нагляд є відмінними за змістом категоріями, хоча й мають спільні риси. Серед спільних характеристик можна виокремити те, що лише законом визначають не тільки компетенції органів, уповноважених на здійснення державного контролю або нагляду, а й змістове наповнення предмета контрольної чи наглядової діяльності, а також способи, правові механізми та форми реалізації таких заходів у межах адміністративного регулювання.

Це положення підтверджено в Законі України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», що передбачає, що виключно на підставі закону визначають: перелік державних органів, які мають повноваження здійснювати контроль (нагляд) у

господарській сфері; види діяльності суб'єктів господарювання, що підлягають контролю або нагляду; обсяг повноважень наглядових (контролюючих) органів, зокрема щодо тимчасового припинення виготовлення або реалізації продукції, виконання окремих робіт чи надання послуг; вичерпний список підстав, які можуть бути використані для зупинення господарської діяльності; встановлені способи та відповідні форми реалізації заходів державного нагляду (контролю); передбачені законодавством санкції за порушення нормативних вимог, а також визначений перелік порушень, що є підставою для прийняття органами контролю або нагляду приписів, розпоряджень чи інших актів індивідуального характеру [125].

Крім того, орган, що виконує функції державного нагляду (контролю), не має права здійснювати такий нагляд (контроль) у господарській сфері, якщо спеціальний закон прямо не передбачає його повноважень щодо реалізації відповідних функцій у конкретній галузі господарської діяльності, а також не визначено межі його компетенції в процесі здійснення державного нагляду (контролю) [125]. Прикладом такого нормативного підходу є Закон України «Про космічну діяльність», у якому встановлено, що центральний орган виконавчої влади, на який покладено завдання щодо формування і реалізації державної політики у сфері космічної діяльності, у межах наданих йому повноважень виконує, серед іншого, функції державного нагляду (контролю) за дотриманням норм законодавства суб'єктами приватного сектору космічної діяльності України в порядку, передбаченому Законом України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності»; затверджує відповідні процедури функціонування представництв замовника – центрального органу виконавчої влади, відповідального за формування та реалізацію державної політики у космічній сфері – з питань перевірки якості та приймання космічної техніки й інших видів продукції; здійснює контроль за дотриманням законодавства державними підприємствами, установами й організаціями, а також норм міжнародного права в межах космічної діяльності,

включно із зовнішньоекономічною активністю, яку провадять у межах міжнародного співробітництва [121].

Отже, функції державного контролю і нагляду можуть бути реалізовані виключно тим органом державної влади, який прямо уповноважений на це законодавчим актом і діє в межах закріпленої компетенції. Його повноваження має бути конкретизовано в спеціальних нормативно-правових актах, у яких визначено центральний орган виконавчої гілки влади, що відповідає за практичне впровадження цих інституцій, тобто здійснює контрольні та наглядові повноваження від імені держави. Серед відмінних характеристик між інститутами нагляду та контролю основоположним є рівень їх втручального впливу.

Наприклад, Н. Горбова, аналізуючи особливості нагляду, акцентує, що він обмежується компетенцією наглядового суб'єкта виключно у формі перевірки дотримання обов'язкових вимог, не допускаючи оцінного аналізу діяльності підконтрольного об'єкта з погляду доцільності та не передбачаючи втручання в господарські процеси. Натомість у межах внутрішнього контролю (тобто організаційно-структурного моніторингу) у разі виявлення відхилень передбачено механізми їх усунення або коригування, а під час здійснення зовнішнього контролю – фіксацію таких порушень із подальшим застосуванням адміністративно-примусових заходів впливу [28]. Контроль, на відміну від нагляду, характеризується тим, що контролюючий орган має право втручатися в оперативну діяльність підконтрольного суб'єкта, а в окремих випадках – фактично підміняти собою керівні структури. Контролюючі інститути можуть самостійно ініціювати притягнення винних осіб до юридичної відповідальності [77, с. 111; 180].

Отже, адміністративні процедури щодо здійснення нагляду й контролю як складова системи забезпечення законності та дисципліни охоплюють сукупність правових, адміністративних, аналітичних й інспекційно-інформаційних дій, здійснюваних уповноваженими органами публічної влади з метою виявлення, припинення та недопущення порушень вимог господарської

діяльності. Основним завданням таких заходів є забезпечення якісної, безпечної та правомірної діяльності суб'єктів господарювання, охорона прав осіб, інтересів суспільства й держави, а також захист довкілля. Ця діяльність відбувається відповідно до Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», що встановлює універсальні правила та правові умови здійснення державного нагляду й контролю в межах господарської сфери в Україні.

З огляду на спеціальний нормативно-правовий акт, який забезпечував би комплексне унормування загального порядку здійснення контрольної та наглядової діяльності, визначення принципів, базових категорій, термінів, а також обсяги повноважень органів контролю та нагляду, зокрема перелік правових засобів впливу, що можуть бути застосовані до об'єктів державного контролю і нагляду, вважаємо доцільним розгляд контрольної (наглядової) процедури з позиції можливості її підпорядкування правилам загальної адміністративної процедури. Такий підхід зумовлений тим, що зазначену адміністративну процедуру ініціює переважно адміністративний орган, який реалізує закріплені за ним контрольні повноваження з метою виконання функцій та завдань, прямо передбачених чинним законодавством.

Пропонується розглядати процедуру здійснення контролю (нагляду) як складову уніфікованої моделі адміністративної процедури, оскільки альтернативна концепція, що передбачає суто галузеве регулювання зазначеної процедури, фактично знецінює значення інституту адміністративної процедури. Тому уніфікована нормативна регламентація найтипівіших адміністративних процедур у Законі України про адміністративну процедуру є єдиним обґрунтованим варіантом, що здатен забезпечити належну реалізацію владних повноважень суб'єктами публічної адміністрації. Запропонований підхід не відкидає, а, навпаки, логічно передбачає наявність спеціальних регуляторних норм, спрямованих на врегулювання специфіки контрольної-наглядових процедур у межах окремих сфер державного управління за умови, що такі норми не суперечать базовим принципам адміністративної процедури, а

служать їх доповненням. Закон про адміністративну процедуру має закріпити єдиний стандарт процедурного регулювання для всіх видів адміністративних процедур, що сприятиме утвердженню принципу правової визначеності та створенню передумов для вільної реалізації особами своїх прав і захищених законом інтересів у різних сферах суспільного життя.

На основі методу юридичної аналогії у визначенні змісту адміністративної процедури слід тлумачити контрольну (наглядову) процедуру як порядок вчинення дій спеціально уповноваженим суб'єктом публічної адміністрації та ухвалення процесуальних рішень відповідними посадовими особами з метою встановлення відповідності діяльності суб'єктів об'єкта контролю чи нагляду обов'язковим вимогам, а також, у разі потреби, застосування адміністративно-запобіжних і примусових заходів, що мають превентивний, припиняючо-відновлювальний або каральний характер.

Адміністративні процедури щодо здійснення контролю та нагляду у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху становлять особливу групу адміністративних процедур, які мають публічно-правову природу та спрямовані на виявлення, попередження, припинення і усунення порушень законодавства з боку учасників дорожнього руху, юридичних осіб, що провадять діяльність у сфері транспорту, а також посадових осіб органів публічної влади, відповідальних за утримання дорожньої інфраструктури.

Ці процедури, з одного боку, реалізують наглядову функцію держави, а з іншого – мають втручальний характер, оскільки передбачають можливість одностороннього впливу державного органу на суб'єктів господарювання та громадян у формі приписів, актів перевірок, постанов, протоколів, адміністративного затримання, тимчасового вилучення посвідчення водія, транспортного засобу тощо.

У правовій доктрині контрольної-наглядової процедури традиційно розглядають як різновид адміністративних процедур, що реалізують у межах публічного адміністрування і мають процедурно-правову форму. Вони поєднують у собі елементи:

- адміністративного контролю (перевірка дотримання вимог законодавства уповноваженими органами з правом вжиття примусових заходів);
- нагляду (спостереження за діяльністю суб'єктів у підвідомчій сфері з метою виявлення системних порушень і негативних тенденцій);
- юрисдикційної діяльності (винесення рішень про відповідальність порушників).

Отже, контрольно-наглядові процедури у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху – це комплекс взаємопов'язаних адміністративно-правових дій, спрямованих на забезпечення належного стану правовідносин у сфері дорожнього руху, запобігання небезпекам, пов'язаним із транспортною діяльністю, і захист прав учасників дорожнього руху.

Активну складову контрольної (наглядової) процедури реалізують через відповідні форми контрольного провадження. З огляду на положення проєкту закону про адміністративну процедуру, а також норми чинного спеціалізованого законодавства, що регулює сферу контрольно-наглядової діяльності, можна виокремити загальні та спеціалізовані підстави для початку контрольно-наглядового провадження. До категорії загальних підстав належать: звернення фізичних чи юридичних осіб, а також органів державної влади й органів місцевого самоврядування з повідомленнями про факти можливого порушення вимог законодавства або ж самостійна ініціатива органу публічної адміністрації (*ex officio*) під час реалізації наданих йому повноважень у сфері нагляду і контролю, спрямованих на виявлення та запобігання потенційним правопорушенням. Натомість спеціальні підстави визначають залежно від конкретної сфери здійснення контрольної або наглядової діяльності, характеру правового регулювання, специфіки об'єкта перевірки та правового статусу адміністративного суб'єкта, який виконує контрольні функції щодо підконтрольної особи чи організації.

Динамічну сторону процедури контролю (нагляду) реалізують через контрольні провадження. Беручи за основу загальні положення законодавства про адміністративну процедуру та чинне спеціальне законодавство у сфері

контролю та нагляду, виокремимо загальні та спеціальні підстави ініціювання контрольно-наглядового провадження. До загальних можемо віднести: звернення фізичних і юридичних осіб, державних органів й органів місцевого самоврядування про факти порушення законодавства, а також за власною ініціативою органу (ex-ехісіо) у порядку здійснення контрольних і наглядових повноважень із метою виявлення та припинення можливих правопорушень. Спеціальні підстави залежать від сфери контрольно-наглядової діяльності, правового регулювання, об'єкта контролю та адміністративно-правового статусу суб'єкта, який реалізує контрольні повноваження стосовно підконтрольних суб'єктів. У сучасній теорії адміністративного права є різні погляди щодо виокремлення основних елементів процедури контролю. Доволі поширеним є підхід, згідно з яким виокремлюють три основні стадії процедури контролю: 1) передконтрольну стадію (планування та прогнозування контрольної діяльності, визначення об'єкта і виду контролю, встановлення меж і засобів контрольних дій тощо); 2) контрольну стадію (рішення про проведення контрольного заходу, проведення контрольних дій); 3) завершальну стадію (підсумкова аналітична робота; узагальнення виконання контрольного завдання, прийняття рішення за результатами контролю у формах рекомендації, висновків, приписів) [16, с. 483].

Адміністративна контрольно-наглядова процедура у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є процесуальною формою реалізації контрольних і наглядових повноважень органів публічної адміністрації, передусім Національної поліції, Укртрансбезпеки й інших компетентних органів. Її структура охоплює декілька логічно послідовних етапів, які забезпечують цілісність і правову визначеність процедури, спрямованої на виявлення, документування та усунення порушень Правил дорожнього руху.

Першим етапом є ініціювання контрольно-наглядової дії, яке може бути зумовлене як плановими заходами контролю, передбаченими відповідними планами (наприклад, щоквартальними перевірками суб'єктів перевезень), так і позаплановими підставами, зокрема: надходженням скарги від учасника

дорожнього руху, фіксацією порушення за допомогою технічних засобів або виявленням небезпечної поведінки водія безпосередньо працівником поліції. У разі здійснення заходів контролю щодо суб'єктів господарювання ініціювання відбувається відповідно до вимог Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», а для органів правопорядку – на підставі внутрішніх розпорядчих документів або чинного законодавства.

Наступним етапом є формалізація підстав для проведення заходу, що передбачає оформлення відповідного процесуального документа – наказу, службового завдання, розпорядження чи іншого правового акта. Формалізація забезпечує дотримання принципу законності та виконує функцію процесуальної легітимації подальших дій посадових осіб. У діяльності поліції ця стадія може бути представлена розпорядженням чергового або командування щодо проведення цільових заходів на конкретній ділянці дороги.

Після формалізації розпочинається безпосереднє здійснення заходу контролю або нагляду, що охоплює широкий спектр дій залежно від характеру об'єкта перевірки. У межах цієї стадії посадові особи можуть здійснювати зупинку транспортних засобів, перевірку документів, використання технічних засобів контролю (радарів, алкотестерів, відеореєстраторів), огляд транспортного засобу, встановлення технічного стану автомобіля, огляд місця події, опитування учасників дорожнього руху або свідків. У разі автоматичної фіксації порушень цю стадію реалізують без фізичної присутності посадової особи, а відповідну інформацію передають до центру обробки даних.

Результатом зазначених дій є оформлення процесуальних документів, зокрема протоколів про адміністративне правопорушення, постанов про накладення адміністративного стягнення, актів перевірок або приписів про усунення порушень. Документи має бути складено відповідно до вимог КУПАП або спеціальних інструкцій, затверджених МВС, Укртрансбезпекою чи іншими органами. Усі документи мають містити достатні обґрунтування щодо обставин

порушення, посилання на нормативні акти й докази (зокрема відео- або фотоматеріали).

Наступною стадією є реагування на виявлені порушення, що полягає у винесенні рішення про застосування адміністративного стягнення або припису. Залежно від обставин, це може бути або оперативне накладення штрафу за спрощеною процедурою, або передання матеріалів до суду (наприклад, у справах про ДТП або керування в стані сп'яніння). Також можливе направлення інформації до інших компетентних органів, якщо виявлено ознаки порушень, що не належать до компетенції органу, який проводив перевірку.

Завершальним етапом контрольної-наглядової процедури є контроль за виконанням ухвалених рішень. Це може бути перевірка своєчасності та повноти сплати штрафів, фактичного виконання припису, усунення порушення, вчинення повторного огляду об'єкта контролю. У разі ухилення порушника від виконання постанови, матеріали скеровують до органів примусового виконання (Державної виконавчої служби), які реалізують санкції в порядку виконавчого провадження.

Структура контрольної-наглядової процедури у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є логічно цілісною і регламентованою системою правових дій, що забезпечує реалізацію функцій державного управління через адміністративне втручання в межах закону з метою охорони суспільного інтересу, попередження загроз життю та здоров'ю учасників дорожнього руху.

Внутрішня побудова контрольної (наглядової) процедури загалом відповідає загальній структурі адміністративної процедури, проте залежно від правової природи та потенційних наслідків така процедура може мати риси як позитивного адміністративного провадження, так і набувати характеристик адміністративно-юрисдикційного типу, що зумовлює варіативність найменування окремих стадій. На основі загальної моделі адміністративної процедури можна окреслити основні етапи контрольної-наглядового провадження: відкриття провадження, розгляд матеріалів справи й ухвалення відповідного рішення. До факультативних стадій слід віднести можливість

оскарження (або перегляду) прийнятого рішення в адміністративному чи судовому порядку.

Підсумовуючи, слід зазначити, що адміністративні контрольні-наглядові процедури у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є нормативно врегульованими послідовними діями уповноважених органів, спрямованими на виявлення, фіксацію та усунення правопорушень у транспортній сфері. Їх структура охоплює ініціювання, формалізацію, проведення перевірки, документування результатів, застосування заходів реагування та подальший контроль за їх виконанням. Ці процедури забезпечують реалізацію публічного інтересу через правомірне адміністративне втручання в діяльність учасників дорожнього руху з метою профілактики, дисциплінування та підвищення рівня безпеки на автошляхах.

Здійснення контрольної-наглядової діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні ґрунтується на складній і багаторівневій системі нормативно-правового регулювання, яка охоплює конституційні положення, закони загального та спеціального характеру, підзаконні нормативні акти, а також відомчі інструкції та стандарти. Ця нормативна база забезпечує правову визначеність процедур контролю, регламентує повноваження суб'єктів нагляду, визначає механізми реагування на виявлені порушення та гарантії захисту прав учасників дорожнього руху.

Правову основу контрольних-наглядових процедур становить Конституція України, яка закріплює принципи верховенства права, пріоритету безпеки людини як найвищої соціальної цінності й обов'язковості законності в діяльності органів державної влади [64]. Ці положення формують загальноправовий фундамент для всіх адміністративних процедур у сфері забезпечення дорожньої безпеки, зокрема контрольних і наглядових заходів, що передбачають втручання у сферу прав і свобод громадян.

На рівні спеціального законодавства ключове значення має Закон України «Про дорожній рух», який закріплює обов'язки органів виконавчої влади щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема функцію нагляду за

дотриманням Правил дорожнього руху. У межах цього закону визначено повноваження Міністерства внутрішніх справ, Національної поліції та органів місцевого самоврядування, які є головними суб'єктами контрольно-наглядової діяльності [103]. Цей Закон надає їм право вживати заходів адміністративного реагування на порушення Правил дорожнього руху, зокрема застосовувати технічні засоби контролю, зупиняти транспортні засоби, тимчасово вилучати документи і проводити інші дії нагляду.

Важливу роль у системі нормативного забезпечення відіграє Закон України «Про Національну поліцію». Він детально регламентує завдання поліції у сфері публічної безпеки, визначає обсяг контрольних повноважень у сфері дорожнього руху та надає поліцейським право здійснювати оперативні дії щодо виявлення та фіксації порушень, зокрема із застосуванням спеціальних технічних засобів [122]. Окремі положення закону формалізують процесуальні аспекти контрольно-наглядових дій, зокрема стосовно перевірки документів, обмеження права керування, затримання транспортних засобів й огляду на стан сп'яніння.

Кодекс України про адміністративні правопорушення є основним процесуальним актом, який регламентує порядок притягнення до адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, а також фіксацію і розгляд відповідних правопорушень. У Кодексі визначено повноваження поліцейських щодо складання протоколів, винесення постанов, використання заходів забезпечення провадження, а також особливі процедури розгляду справ, зафіксованих в автоматичному режимі. Крім того, КУпАП містить норми, які забезпечують реалізацію принципів презумпції невинуватості, процесуальної справедливості та права на захист [58].

Для регламентації контрольних дій щодо суб'єктів господарювання у сфері перевезень, експлуатації транспортних засобів, проведення технічного огляду чи діяльності автошкіл застосовують Закон України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності». Він встановлює порядок планових і позапланових перевірок, обов'язок

попереднього повідомлення суб'єкта, форму актів перевірки та механізми адміністративного оскарження результатів перевірок. Цей Закон також забороняє необґрунтоване втручання в господарську діяльність і є ключовим у частині формалізованого інспектування перевізників [125].

Крім законів, нормативне поле контрольно-наглядової діяльності наповнене численними підзаконними актами. Найважливішим серед них є постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, якою затверджено Правила дорожнього руху [128]. Ці правила містять юридично значущі приписи, дотримання яких контролюють поліцейські, а їх порушення слугує підставою для адміністративного втручання. Постанова КМУ від 10 листопада 2017 року № 833 визначає порядок функціонування системи автоматичної фотовідеофіксації порушень – однієї з найсучасніших форм реалізації наглядової функції без участі людини [136].

Важливе значення мають також відомчі акти Міністерства внутрішніх справ України, зокрема наказ від 7 листопада 2015 року №1395 [107] і від 13 січня 2020 року № 13 [108]. У них регламентовано порядок оформлення матеріалів за результатами виявлення порушень ПДР як у разі безпосередньої участі поліцейського, так і в автоматизованому режимі. Вони деталізують алгоритм дій поліцейських, форми документів, строки їх оформлення та передачі, вимоги до доказової бази, а також умови звільнення особи від відповідальності в разі встановлення обставин, що виключають її вину.

Доповнюють нормативне регулювання також інші акти, зокрема закони України «Про виконавче провадження» [96] (який визначає механізми примусового виконання адміністративних постанов), «Про інформацію» [120] та «Про захист персональних даних» [119] (які регулюють доступ й обробку даних, зокрема у сфері автофіксації), інші підзаконні нормативно-правові акти, а також стандарти сертифікації технічних приладів, що використовують під час виявлення порушень (радары, алкотестери, відеореєстратори) тощо.

Попри наявність розгалуженої нормативної основи, чинне регулювання контрольно-наглядової діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього

руху має низку суттєвих проблем. Серед них – фрагментарність і неузгодженість правових актів, брак єдиного закону про адміністративну процедуру, колізії між нормами КУпАП і законами спеціального призначення (зокрема щодо притягнення до відповідальності власника транспортного засобу без доведення його вини), а також застарілість процесуальних норм, які не відповідають вимогам цифрової доби. Отже, нормативно-правове регулювання контрольно-наглядової діяльності у сфері дорожнього руху формує складну, але необхідну правову інфраструктуру для забезпечення публічної безпеки. Воно потребує системної модернізації, з огляду на принципи правової визначеності, ефективності, пропорційності та справедливості, а також практичного досвіду реалізації контрольно-наглядових повноважень в умовах цифровізації та трансформації адміністративного права.

Система суб'єктів здійснення контролю та нагляду у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні є багаторівневою та поліфункціональною. Вона охоплює органи виконавчої влади, що діють на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях, а також спеціально уповноважені органи з контролю й нагляду у сфері транспорту. Кожен із них виконує окрему функціональну роль відповідно до законодавчо визначеної компетенції. Координацію їхньої діяльності забезпечують як вертикальними (відомчими), так і горизонтальними (міжвідомчими) зв'язками.

Національна поліція є основним і найактивнішим суб'єктом наглядової діяльності у сфері дорожнього руху. Відповідно до Закону України «Про Національну поліцію» та Кодексу України про адміністративні правопорушення, саме працівники поліції наділені повноваженнями щодо: зупинки транспортних засобів; перевірки документів водія; використання технічних засобів фіксації порушень; огляду водія на стан алкогольного або наркотичного сп'яніння; складання протоколів про адміністративні правопорушення; винесення постанов про притягнення до відповідальності; тимчасового обмеження права керування; евакуації транспортних засобів; участі в перевірках діяльності перевізників разом з іншими органами. Поліція

здійснює постійний нагляд за дотриманням Правил дорожнього руху всіма учасниками. Її представники працюють у безперервному режимі як у міських, так і в сільських місцевостях, на трасах міжнародного й національного значення.

Укртрансбезпека (Державна служба України з безпеки на транспорті) спеціалізується на контролі у сфері автомобільного, морського, залізничного й авіаційного транспорту, але в контексті БДР її роль полягає в нагляді за: дотриманням суб'єктами господарювання вимог ліцензійних умов щодо перевезень пасажирів і вантажів; технічним станом транспортних засобів (зокрема комерційного призначення); дотриманням режиму праці й відпочинку водіїв; виконанням вимог щодо перевезення небезпечних вантажів; експлуатацією тахографів і GPS-контролю.

Укртрансбезпека проводить як планові, так і позапланові перевірки, зокрема на підставі інформації від поліції, органів місцевої влади чи громадян. Її посадові особи мають право складати акти перевірок, приписи, протоколи, а також накладати адміністративні штрафи за порушення умов ліцензування та вимог безпеки. На відміну від поліції, Укртрансбезпека здійснює державний нагляд (контроль) у сфері господарської діяльності, тобто її нагляд поширюється виключно на суб'єктів підприємництва, а не на фізичних осіб – учасників дорожнього руху (водіїв, пішоходів). Водночас вона виконує критично важливу роль у забезпеченні безпеки комерційних перевезень.

Міністерство внутрішніх справ України є центральним органом виконавчої влади, який формує політику у сфері забезпечення громадської безпеки, зокрема дорожньої. Його компетенція полягає у: затвердженні нормативно-правових актів (інструкцій, положень, наказів); організації роботи Нацполіції у сфері БДР; координації діяльності територіальних підрозділів; веденні єдиних реєстрів порушень; упровадженні інноваційних рішень (електронні посвідчення, автофіксація, цифрові сервіси тощо). МВС не здійснює нагляд безпосередньо, проте координує дії підпорядкованих органів,

визначає напрями профілактики та здійснює загальний стратегічний нагляд за ефективністю роботи поліції та інших структур у сфері БДР.

Державна служба України з надзвичайних ситуацій (ДСНС) не є класичним суб'єктом дорожнього нагляду, однак її повноваження у сфері техногенної та пожежної безпеки перетинаються із функціями забезпечення безпеки дорожнього руху. Вона бере участь у: реагуванні на ДТП із потерпілими; аналізі обставин дорожніх аварій; контролі за технічним станом спеціалізованих транспортних засобів (пожежних машин, аварійно-рятувальної техніки); участі в перевірках суб'єктів, що експлуатують небезпечні вантажі; моніторингу стану дорожньої інфраструктури у випадках природних і техногенних загроз.

Органи місцевого самоврядування беруть участь у наглядових функціях переважно опосередковано. Згідно із Законом України «Про місцеве самоврядування», вони мають повноваження щодо: організації дорожнього руху на території громад; утримання в належному стані вулично-дорожньої мережі; встановлення дорожніх знаків, розмітки, світлофорів; погодження місць розміщення камер автофіксації; участі в комісіях з безпеки дорожнього руху; фінансування програм із профілактики ДТП.

Водночас органи місцевого самоврядування не наділені правом складати протоколи про адмінправопорушення або виносити постанови, що обмежує їхню роль у безпосередньому нагляді. Наразі дискусійним є питання про доцільність розширення їхньої компетенції, наприклад, шляхом запровадження муніципального контролю.

Судові органи, хоч і не є суб'єктами адміністративного нагляду в класичному розумінні, виконують контрольну та наглядову функції в системі правової відповідальності за порушення ПДР. Вони розглядають справи про адміністративні правопорушення, зокрема за ст. 124, 130 КУпАП; перевіряють законність дій поліції, правильність оформлення матеріалів; скасовують неправомірно винесені постанови.

До системи наглядових органів у сфері БДР також можуть залучати інших суб'єктів:

– військові адміністрації – на тимчасово окупованих або прикордонних територіях;

– Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор) – у частині перевірки технічного стану доріг;

– громадські організації, що здійснюють моніторинг безпеки руху та подають скарги до органів контролю;

– Державна прикордонна служба України – у питаннях нагляду за виконанням обмежень для порушників під час виїзду з країни (у разі несплати штрафів) тощо.

Отже, суб'єктна структура контрольно-наглядових процедур у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є складною, міжгалузевую та ієрархічно організованою. Ключову роль відіграє Національна поліція України, яка реалізує оперативний щоденний нагляд і притягує порушників до відповідальності. Спеціалізовані функції виконують Укртрансбезпека, МВС, ДСНС, суди та місцева влада. Водночас ефективність наглядової діяльності безпосередньо залежить від узгодженості дій усіх суб'єктів, чіткого нормативного визначення їх повноважень і процедурної регламентації взаємодії. Тому вдосконалення правового статусу й механізмів взаємодії суб'єктів нагляду є важливим завданням адміністративно-правової реформи у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Форми та методи наглядової діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні становлять системну сукупність організаційно-правових засобів, за допомогою яких уповноважені органи реалізують функцію державного нагляду з метою запобігання, виявлення, фіксації та припинення правопорушень на автошляхах. Їх практична реалізація відбувається в межах адміністративного процесу, причому кожні форма чи метод мають свою функціональну спрямованість і правовий зміст.

Формами наглядової діяльності є конкретні організаційно визначені типи заходів, які відрізняються за підставами, періодичністю та процедурою реалізації. Насамперед це планові перевірки, що здійснюються відповідно до затверджених графіків, реєстрів або планів контрольної діяльності. Вони охоплюють насамперед суб'єктів господарювання, що працюють у сфері організації дорожнього руху і транспортних перевезень: автошколи, підприємства перевізників, станції технічного обслуговування, об'єкти інфраструктури. У таких випадках перевірка має чітко визначену процедуру, тривалість і предмет, а її результати оформлюються актом.

Іншою поширеною формою є позапланові перевірки, які ініціюють поза межами графіків на підставі конкретної інформації про порушення чи загрози. Такими підставами можуть бути ДТП, звернення громадян, журналістські розслідування, сигнали з автоматичних систем моніторингу або повідомлення інших органів. Позапланові перевірки мають переважно оперативно-реагувальний характер, їх здійснюють у стислі строки.

Окрему категорію становлять профілактичні заходи, що реалізують як запобіжні або просвітницькі кампанії. Ідеться, зокрема, про рейди поліції, спеціальні оперативні операції на кшталт «П'яний водій», «Ремінь», «Швидкість», які мають на меті не лише виявлення порушників, а й формування правосвідомості, дисципліни водіїв, привернення уваги суспільства до певних проблемних аспектів дорожньої безпеки.

Сучасним і надзвичайно ефективним різновидом наглядової діяльності є моніторинг і дистанційний контроль, що здійснюються за допомогою технічних засобів без безпосередньої участі поліцейського. Найрозвиненішою формою такого нагляду є автоматична фотовідеофіксація правопорушень ПДР, яка забезпечує принцип невідворотності покарання та мінімізує ризики суб'єктивності. Крім того, до дистанційного контролю належить використання GPS-систем для відстеження дотримання маршрутів і швидкісного режиму комерційними перевізниками.

Останньою формою, що доповнює комплекс наглядових заходів, є інформаційний нагляд, що полягає в зборі, систематизації та аналітичній обробці даних про дорожньо-транспортні пригоди, типові порушення, поведінкові моделі водіїв, стан доріг й інфраструктури. Така інформація дає змогу здійснювати прогнозування ризиків, коригувати державну політику у сфері БДР, визначати пріоритети наглядової діяльності й ухвалювати управлінські рішення на основі доказів.

Методи наглядової діяльності становлять конкретні дії, за допомогою яких уповноважені суб'єкти реалізують зазначені форми. До таких дій передусім належить огляд транспортного засобу, документів водія, місця події чи об'єкта інфраструктури. Цей метод дає змогу візуально або за допомогою технічних засобів оцінити фактичний стан об'єкта контролю. Спорідненою до огляду є інспекція, що має комплексний характер і передбачає фіксацію результатів в офіційних актах.

Одним із найважливіших методів є використання технічних засобів контролю, до яких належать радари, алкотестери, відеореєстратори, тахографи, комплекси автоматичної фіксації порушень тощо. Їх застосування регламентують нормативно, воно передбачає обов'язкову сертифікацію, перевірку справності й допустимість даних як доказів.

Невід'ємним компонентом процедури є витребування документів – свідоцтв про реєстрацію, ліцензій, маршрутних листів, журналів обліку, дозволів, сертифікатів. Це дає змогу перевірити законність діяльності суб'єкта, дотримання ним встановлених вимог і стандартів.

У межах перевірок також активно використовують опитування осіб, зокрема свідків, пасажирів, інших учасників подій, що дає змогу зібрати додаткову інформацію про обставини правопорушення. На підставі зібраної інформації службові особи складають приписи, протоколи про адміністративні правопорушення, акти перевірок, вимоги про усунення порушень, які є результатом застосування контрольних повноважень і мають обов'язковий характер для адресатів.

Отже, форми й методи наглядової діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху становлять внутрішньо узгоджену систему, що забезпечує ефективну реалізацію державного впливу на учасників дорожнього руху і транспортні підприємства з метою профілактики правопорушень, зменшення ризику ДТП і формування безпечного середовища на автошляхах. Їх правове регулювання, технологічне забезпечення та професійна реалізація є критично важливими для забезпечення публічного інтересу в галузі дорожньої безпеки.

Удосконалення системи нагляду у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є стратегічно важливим завданням у контексті як реалізації державної політики у сфері публічної безпеки, так і наближення української правозастосовної практики до європейських стандартів. Сучасні виклики – посилення інтенсивності дорожнього руху, технологічні зміни, обмеженість ресурсів органів нагляду – потребують комплексного перегляду підходів до організації та правового регулювання наглядової діяльності.

Насамперед актуальним є прийняття єдиної Концепції або навіть окремого Закону про державну систему забезпечення безпеки дорожнього руху, яка заклала б фундаментальну нормативну й організаційну модель функціонування нагляду. Такий документ має інтегрувати повноваження всіх суб'єктів нагляду – Національної поліції, Укртрансбезпеки, органів місцевого самоврядування, виконавчої служби, судів – у єдину логіку міжвідомчої взаємодії. Його ухвалення надало б можливість не лише оптимізувати контрольні функції, а й встановити чіткі механізми координації, підзвітності й ефективного використання даних.

Важливою практичною умовою підвищення ефективності нагляду є зміцнення інституційної спроможності Національної поліції. Це передбачає послідовне матеріально-технічне переоснащення патрульних підрозділів, оновлення парку техніки, забезпечення сучасними приладами контролю (TruCAM, бодікамери, алкотестери), а також розширення штату патрульних з фокусом на БДР. У контексті децентралізації доцільним є створення спеціалізованих дорожніх підрозділів патрульної поліції в регіонах, що дасть

змогу належно реагувати на локальні загрози та покращити якість профілактичного нагляду.

Наступним кроком є розширення сфери автоматичного нагляду, що передбачає не лише збільшення кількості камер фотовідеофіксації, а й запровадження нових форматів цифрового моніторингу. Це, зокрема, використання інтелектуальних систем аналізу трафіку, автоматичне розпізнавання небезпечної поведінки водія (різке гальмування, недотримання дистанції, проїзд на заборонний сигнал), упровадження автоматизованих вагових комплексів у русі тощо. Такі системи дають змогу мінімізувати людський фактор і підвищити рівень невідворотності відповідальності.

Посилену увагу слід спрямувати на розширення повноважень органів місцевого самоврядування. У нинішньому нормативному полі місцева влада фактично не має дієвих важелів впливу на правопорушників – вона не може фіксувати порушення ПДР навіть за допомогою власних камер відеоспостереження. Надання органам місцевого самоврядування права складати адміністративні протоколи на підставі відеодоказів, а також упровадження механізму муніципального контролю сприяли б як зменшенню навантаження на поліцію, так і підвищенню ефективності реагування на локальному рівні.

Окремий напрям удосконалення – запровадження механізмів громадського контролю. Ідеться про створення умов для участі правозахисних організацій, журналістів, громадських активістів у моніторингу дій посадових осіб під час наглядових заходів. Це можна здійснювати через створення онлайн-платформ для повідомлень про порушення, участь у профілактичних рейдах, публічне оцінювання ефективності органів нагляду. Громадський контроль сприяє підвищенню довіри до інституцій та формуванню правосвідомості громадян.

Суттєве значення має також посилення відповідальності суб'єктів господарювання, які свідомо ігнорують вимоги безпеки дорожнього руху. У разі систематичних порушень (перевищення швидкості водіями компаній,

відсутність техогляду, перевантаження транспорту, порушення режиму праці водіїв) держава має застосовувати не лише адміністративні штрафи, а й ефективні санкції, зокрема анулювання ліцензій, тимчасову заборону на провадження діяльності, оприлюднення інформації про порушників. Такий підхід відповідає європейським стандартам управління ризиками у сфері транспорту.

Контрольно-наглядові процедури у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є ключовим елементом адміністративного регулювання транспортної системи. Вони не лише спрямовані на підтримання правопорядку, а й виконують важливу превентивну, дисциплінуювальну й охоронну функції. В умовах посилення інтенсивності дорожнього руху, розвитку технологій фіксації порушень і євроінтеграційного вектору України ці процедури потребують подальшої формалізації, гармонізації з європейськими стандартами та підвищення ефективності правозастосування. Удосконалення системи нагляду у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху має відбуватися як на нормативному, так і на інституційному, технологічному та соціальному рівнях. Комплексне реформування цієї сфери сприятиме зниженню аварійності, підвищенню ефективності правозастосування та реалізації ключового публічного інтересу – захисту життя і здоров'я громадян на автошляхах.

Висновки до розділу 2

Безпека дорожнього руху – це інтегральна, динамічна характеристика стану дорожньо-транспортної системи, що відображає рівень захищеності її учасників і суспільства загалом від дорожньо-транспортних пригод та їхніх негативних медико-соціальних й економічних наслідків. Цього досягають завдяки збалансованій взаємодії нормативно-правових, інфраструктурних, техніко-технологічних, освітньо-культурних і поведінкових чинників, їх оцінюють через систему комплексних показників, що виходять за межі лише

статистики аварійності, охоплюючи аспекти громадського здоров'я, сталого розвитку та якості життя.

Забезпечення безпеки дорожнього руху – це цілеспрямована, науково обґрунтована та системно організована діяльність держави, органів місцевого самоврядування, громадських інституцій, суб'єктів господарювання та громадян, що полягає у розробленні, упровадженні та реалізації комплексних правових, організаційно-управлінських, інженерно-технічних, освітньо-виховних, інформаційно-аналітичних і медико-соціальних заходів. Ключовими особливостями сучасної безпеки дорожнього руху є: 1) багатокomпонентність системи; 2) багатоетапний підхід до проблеми; 3) людський фактор; 4) низький рівень підготовки та відповідальності учасників дорожнього руху; 5) залежність від якості інфраструктури; 6) вплив технічного стану та залежність від технологічності й мобільності транспортних засобів; 7) необхідність комплексної та ефективної системи управління; 8) недосконалість законодавства, механізмів контролю; 9) прагнення до відповідності та впровадження міжнародних норм; 10) пріоритетність захисту вразливих учасників дорожнього руху; 11) інтеграція з принципами сталого розвитку й регіональної мобільності; 12) інтегрованість у розвиток транспортної галузі; 13) людиноцентричний підхід.

Суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху за організаційно-функціональним критерієм поділено на: 1) законодавчі й інші нормотворчі органи; 2) виконавчо-розпорядчі органи; 3) контрольно-наглядові органи; 4) освітні, наукові і тренінгові організації; 5) громадські організації та ініціативи; 6) інфраструктурні інституції; 7) міжвідомчі та координаційні органи.

Встановлено, що українська модель БДР активно рухається в напрямі європейської інтеграції, але для досягнення рівня провідних держав світу необхідно вдосконалити правове регулювання, технологічно осучаснити систему, забезпечити інституційну незалежність координаційних і контролюючих структур, розширити освітню складову, запровадити

автоматизацію контролю за БДР, посилити відповідальність за повторні та грубі порушення, налагодити системний обмін інформацією між усіма суб'єктами. Без стратегічної співпраці держави, місцевих громад, освітніх установ, суб'єктів господарювання та громадянського суспільства неможливо досягти істотного зниження аварійності та смертності на дорогах.

Встановлено, що адміністративні процедури щодо здійснення нагляду й контролю як складова системи забезпечення законності та дисципліни охоплюють сукупність правових, адміністративних, аналітичних й інспекційно-інформаційних дій уповноважених органів публічної влади, спрямованих на виявлення, припинення та запобігання порушенням у сфері господарської діяльності, зокрема в галузі безпеки дорожнього руху, де вони набувають форми окремої групи адміністративних процедур публічно-правового характеру, що мають на меті виявлення, попередження, припинення й усунення правопорушень з боку учасників дорожнього руху, суб'єктів транспортної діяльності та посадових осіб, відповідальних за стан дорожньої інфраструктури, реалізуючись як нормативно визначені послідовні дії – від ініціювання до реагування та подальшого контролю – з метою законного адміністративного втручання для забезпечення профілактики, дисципліни та підвищення безпеки на автошляхах.

Форми й методи наглядової діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні становлять системну сукупність організаційно-правових засобів, за допомогою яких уповноважені органи реалізують функцію державного нагляду з метою запобігання, виявлення, фіксації та припинення правопорушень на автошляхах.

Удосконалення системи нагляду за безпекою дорожнього руху потребує прийняття єдиного нормативно-правового акта, який інтегрував би повноваження всіх суб'єктів нагляду в єдину міжвідомчу систему з чіткими механізмами координації, підзвітності та використання даних. Важливими умовами є: зміцнення інституційної спроможності Національної поліції через технічне оновлення, розширення штату та створення регіональних підрозділів;

розвиток автоматичного нагляду на основі цифрових технологій; розширення повноважень місцевого самоврядування щодо фіксації порушень і складання протоколів; запровадження громадського контролю для підвищення прозорості дій органів нагляду; посилення відповідальності перевізників, які систематично порушують вимоги БДР, з можливістю застосування жорстких санкцій.

РОЗДІЛ 3

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВА ОХОРОНА У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

3.1. Адміністративно-правове забезпечення профілактики дорожньо-транспортних пригод в Україні та мінімізації їх шкідливих наслідків

Проблематика безпеки дорожнього руху в Україні має багатовимірний суспільний і правовий характер. ДТП залишаються однією з головних причин травматизму й смертності як в Україні, так і у світі. В умовах воєнного стану, посиленої мобільності населення, масштабних інфраструктурних змін і загального зростання транспортних потоків питання профілактики ДТП й мінімізації їх шкідливих наслідків набуває особливої актуальності. Ефективна профілактика можлива лише за умови наявності сучасних і науково обґрунтованих правових механізмів, інтеграції найкращих світових практик, функціонування дієвих інституцій та впровадження інноваційних технологічних рішень.

ДТП спричиняють значні людські та матеріальні втрати, що свідчить про недосконалість наявних механізмів забезпечення безпеки дорожнього руху. Це вказує не лише на прогалини в організаційно-правовому регулюванні, а й на наявність інфраструктурних зон з підвищеним рівнем ризику. У цьому контексті забезпечення ефективної профілактики ДТП є одним із ключових напрямів державної політики у сфері безпеки дорожнього руху.

Завдання вчених полягає в забезпеченні політиків і суспільство загалом, ефективною стратегією, яка надала б можливість з максимальною результативністю розподіляти ресурси суспільства в протистоянні соціальному злу та запобігати її виявам, а це неможливо без володіння знаннями про причиновий комплекс. Робота із профілактики дорожньо-транспортних пригод в Україні є комплексом різноманітних за характером і завданнями, але

органічно пов'язаних між собою соціальних заходів, з огляду на те, що Конституція України перед державою поставила завдання стосовно забезпечення безпеки суспільства, належного правопорядку, гарантованого захисту правовими засобами конституційних прав й інтересів громадян, державних організацій та установ, громадських формувань, усіх приватних структур [64].

Поняття «профілактика» походить від грец. *προφυλακτικός*, що означає «запобіжний». Спершу цей термін застосовували виключно в медицині, позначаючи систему заходів, спрямованих на попередження захворювань [154]. Згодом поняття профілактики набуло універсального значення, його стали застосовувати в різних галузях, зокрема у сфері безпеки дорожнього руху. У цьому контексті профілактика ДТП означає сукупність організаційних, правових, інформаційних та інженерно-технічних заходів, спрямованих на зниження рівня аварійності, попередження дорожньо-транспортних інцидентів і пом'якшення їх наслідків [13]. Отже, метою профілактики ДТП є не лише зменшення кількості аварій, а й усунення умов, що сприяють їх виникненню. Це передбачає виявлення системних проблем у сфері дорожньої інфраструктури, поведінки учасників руху, недостатньої правової обізнаності та неефективної реалізації нагляду. Суттєвою перевагою профілактики є її гуманістичний підхід: вона дає змогу уникнути значних втрат життя та здоров'я без застосування надмірно репресивних заходів [47]. Тому профілактика ДТП є стратегічним напрямом у системі заходів, які держава здійснює для зміцнення належної безпеки руху на автошляхах. Зокрема, вона передбачає попереднє виявлення та усунення їхніх причин, що безпосередньо запобігає їх виникненню. Профілактика ДТП надає можливість виконувати завдання мінімізації шкідливих наслідків найгуманнішими способами, з мінімальними витратами для держави й суспільства [41]. Адміністративно-правове забезпечення профілактики ДТП охоплює економічні, соціальні, культурно-виховні та правові заходи. Зокрема, ідеться про забезпечення доступу до якісної освіти з Правил дорожнього руху, посилення контролю за технічним станом

транспортних засобів, упровадження цифрових систем моніторингу, створення умов для інституційної взаємодії між органами державної влади [33]. Крім того, профілактична діяльність охоплює систему заходів, спрямованих на виявлення та усунення детермінантів, які сприяють учиненню правопорушень, ґрунтується на принципах законності, гуманізму, гласності та диференційованого підходу [172].

Водночас слід визнати, що адміністративно-правове забезпечення профілактики ДТП є доволі складною системою запобігання (профілактики) правопорушенням, може бути результативною лише за умови її належної організації та науково обґрунтованої бази [11]. У правоохоронних органах запобігання ДТП реалізують через певні правові форми, які умовно поділяють на два основні блоки – організаційний та функціональний.

Організаційний блок охоплює такі заходи, як виявлення причин та умов, що сприяють вчиненню адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема організацію профілактики окремих видів адміністративних проступків та інших негативних явищ, пов'язаних із такими правопорушеннями; облік учасників дорожнього руху, які порушують правила та організацію профілактичного впливу на них; залучення місцевих державних органів і громадських організацій до проведення організаційно-масової та виховної роботи.

Функціональний комплекс заходів передбачає: проведення рейдів і спеціальних операцій силами підрозділів національної поліції; організацію доповідей, лекцій, звітів, індивідуальних і групових бесід з питань недопущення вчинення протиправних дій у сфері безпеки дорожнього руху; направлення інформації до державних органів, громадських організацій та виробничих колективів різної форми власності, яка сприяє виявленню і усуненню причин й умов адміністративних проступків та інші заходи. Ці заходи спрямовані на підвищення ефективності профілактичної роботи та забезпечення безпеки дорожнього руху.

У цьому контексті адміністративно-правове забезпечення заходів щодо профілактики (запобігання) ДТП набуває особливого значення. Саме завдяки ефективному використанню адміністративних і правових механізмів суб'єкти владних повноважень можуть впливати на поведінку учасників дорожнього руху, запроваджувати превентивні заходи. Отже, дослідження причин ДТП з метою напрацювання адміністративно-правових заходів запобігання та мінімізації їх шкідливих наслідків має суттєве теоретичне та практичне значення.

Здійснений аналіз профілактики ДТП свідчить про певний прогрес у системі забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Протягом останніх десятиліть спостерігаються позитивні зміни щодо покращення дорожньої інфраструктури, підвищення комфорту руху, модернізація технічних вимог до автомобілів, що забезпечило підвищення рівня безпеки як для водіїв, так і для пішоходів, якість навчання водіїв сприяло формуванню відповідальної поведінки на дорозі та зменшенню кількості порушень. Регулярне вдосконалення Правил дорожнього руху відповідає сучасним умовам дорожнього руху й технічному прогресу, що забезпечує їхню ефективність і відповідність реальним викликам. Ці заходи є складовими комплексної стратегії з покращення безпеки дорожнього руху в Україні, спрямованої на зниження рівня аварійності та мінімізацію наслідків ДТП.

Водночас необхідно зазначити, що для ефективної профілактики дорожньо-транспортних пригод і мінімізації їх негативних наслідків необхідно регулярно оновлювати систему превентивних заходів, інтегрувати сучасні технології під час аналізу ДТП, а також запроваджувати ефективні методи контролю за їх реалізацією. На основі отриманих даних і впроваджених новітніх технологій слід створити нові, удосконалити вже наявні нормативно-правові акти, які закріплять нові підходи до профілактики ДТП.

За даними Європейської доповіді ВОЗ [41], Україна визнана однією з найнебезпечніших країн у Європі для водіїв. Ризик потрапити в ДТП в Україні в 5–6 разів вищий, ніж у європейських країнах. Отже, стан дорожньо-

транспортного травматизму засвідчує, що профілактична діяльність не є оптимальною, досі не сформовано систему концептуальних заходів подолання безпеки на автошляхах країни. У зв'язку з цим, на нашу думку, одним з найактуальніших напрямів забезпечення безпеки дорожнього руху постає питання напрацювання адміністративно-правових заходів профілактики дорожньо-транспортних пригод, якими закріпити нові й ефективніші рекомендації з удосконалення механізмів у цій сфері. Для досягнення поставленої мети передбачено, зокрема, проаналізувати сучасний стан ДТП і визначити основні фактори, що спричиняють їхнє виникнення; оцінити ефективність уже напрацьованих адміністративно-правових заходів щодо профілактики ДТП; визначити проблеми правозастосування у сфері адміністративного регулювання безпеки дорожнього руху.

Адміністративно-правове забезпечення профілактики ДТП та їх шкідливих наслідків досліджено в роботах С. Р. Багірова, С. С. Вітвіцького, М. Ю. Веселова, С. М. Гусарова, Т. О. Гуржія, Н. В. Давидової, О. О. Дудорова, Ю. С. Коллера, В. А. Мисливого, С. І. Нежурбіди, А. О. Собакаря, А. В. Червінчука та ін. Здійснений аналіз наукових джерел засвідчує, що вже напрацьовано та запроваджено доволі ефективні заходи.

Водночас дослідження іноземних фахівців у сфері запобігання ДТП надають цінну інформацію щодо ефективності різних заходів безпеки. Зокрема, посилену увагу спрямовують на проблемі керування транспортними засобами в стані алкогольного сп'яніння, оскільки близько 25 % усіх смертельних випадків на дорогах Європейського Союзу пов'язані з алкоголем [185; 194]. Оскільки людський фактор є основною причиною близько 90 % дорожньо-транспортних пригод, закордонні дослідники акцентують на вивченні поведінкової психології водіїв і розробленні методів впливу на їхню свідомість [191].

Деякі закордонні дослідники також стверджують, що найефективнішими заходами для підвищення безпеки дорожнього руху є ті, що зосереджені на вдосконаленні транспортних засобів й інфраструктури. Водночас заходи,

спрямовані на індивідуальних учасників руху, такі як освітні кампанії з безпеки дорожнього руху, вважають не такими ефективними [197].

Аналізуючи результати наукових здобутків в Україні, доцільно акцентувати на дослідженнях В. А. Мисливого щодо правопорушень, пов'язаних із причинами й умовами вчинення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Дослідник спрямовує увагу на соціальні детермінанти, як-то недбале ставлення учасників дорожнього руху до безпеки; керування транспортними засобами в стані сп'яніння [80]; використання неналежних методів керування; психофізіологічні особливості водіїв. Ще 2005 року, передбачаючи зростання рівня аварійності, науковець запропонував створити координаційний урядовий центр з обов'язковими для виконання рішеннями для всіх суб'єктів системи безпеки дорожнього руху. Він також ініціював розроблення Національної програми забезпечення безпеки дорожнього руху з метою формування державної системи безпеки на дорогах України [80]. З огляду на результати його дослідження, вважаємо, що за стан аварійності мають відповідати центральні органи виконавчої влади та місцевого самоврядування, реалізуючи цільові регіональні, галузеві та місцеві програми безпеки дорожнього руху. Однак необхідно забезпечити чітке розмежування відповідальності кожного учасника, на якого покладено повноваження з профілактики ДТП [176].

Актуальність дослідження питань безпеки дорожнього руху в Україні підтверджена захистом 2023 року дисертації М. М. Рудика на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук «Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні». У цій роботі автор здійснив комплексне дослідження, спрямоване на вдосконалення системи запобігання правопорушенням у зазначеній сфері [141]. Одним із ключових аспектів дисертації є критичний аналіз системи збору й обробки інформації про стан безпеки дорожнього руху. Автор зауважує, що нинішні методики аналізу основних показників протиправних діянь є застарілими та не забезпечують

об'єктивних результатів. Крім того, суб'єкти формування статистичної звітності діють безсистемно, а їхні дії часто неузгоджені, що негативно позначається на якості розроблених загальнодержавних і регіональних планів і програм [143].

У відповідь на виявлені недоліки М. М. Рудик пропонує низку практично спрямованих заходів, серед яких: запровадження диференціації дорожньо-транспортного травматизму й відповідних методик оцінювання тяжкості тілесних ушкоджень; включення до офіційної статистики відомостей про причини автоаварій, структуру дорожнього травматизму й учасників ДТП; проведення моніторингу для визначення масштабів поширення соціально-економічних наслідків дорожньої аварійності; посилення контролю за повнотою, своєчасністю та об'єктивністю формування і подання статистичної звітності у сфері безпеки дорожнього руху. Ці пропозиції спрямовані на створення ефективнішої та скоординованої системи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху, що є надзвичайно актуальним для України в контексті збільшення кількості ДТП і пов'язаних з ними соціально-економічних втрат [141].

Актуальні дослідження з питань адміністративно-правових засад діяльності патрульної поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні здійснила А. О. Чанцева в дисертаційній роботі «Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» [174]. У цьому дослідженні авторка акцентує на необхідності чіткого визначення повноважень патрульної поліції та вдосконалення її взаємодії з іншими органами влади. А. О. Чанцева засвідчує важливість підвищення професійної підготовки поліцейських і впровадження сучасних інформаційно-технічних засобів у їхній діяльності. Вона також пропонує розроблення та реалізацію комплексних програм профілактики правопорушень у сфері дорожнього руху, що ґрунтуються на аналізі статистичних даних і врахуванні міжнародного досвіду.

У наукових працях доктора юридичних наук М. М. Грибана [29] детально розглянуто проблематику адміністративно-правового забезпечення профілактики правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Автор послідовно аналізує нормативно-правову базу, яка регулює зазначену сферу, і практичні аспекти її застосування, спрямовуючи увагу на наявні прогалини та суперечності в чинному законодавстві України. На думку науковця, ці недоліки суттєво ускладнюють ефективну реалізацію профілактичних заходів і сприяють збереженню високого рівня аварійності на автошляхах. М. М. Грибан аналізує механізми правозастосування та адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху. Він обґрунтовує необхідність комплексного підходу, який передбачає не лише посилення санкцій, а й розроблення дієвих превентивних механізмів. Науковець акцентує на тому, що запобігання правопорушенням слід здійснювати через поєднання нормативного, організаційного й інформаційного впливу [30]. До пріоритетних напрямів реформування, запропонованих ученим, належать: удосконалення системи контролю за технічним станом транспортних засобів, запровадження обов'язкових технічних оглядів із залученням цифрових технологій та електронних реєстрів; посилення вимог до системи підготовки й атестації водіїв; інституціоналізація інформаційно-просвітницької діяльності з метою формування правосвідомої та відповідальної поведінки учасників дорожнього руху. Зокрема, автор пропонує забезпечити міжвідомчу взаємодію між органами Національної поліції, сервісними центрами МВС, органами освіти та медичними установами для реалізації комплексної програми профілактики ДТП серед різних вікових груп населення.

Отже, наукові позиції М. М. Грибана формують цілісне бачення адміністративно-правової профілактики правопорушень у сфері дорожнього руху, з огляду на сучасні виклики, технічний розвиток транспорту й необхідність системного підходу до забезпечення безпеки на автошляхах.

Незалежно від того, у якому регіоні відбуваються ДТП, їх причини й наслідки є однаковими й здебільшого зводяться до поведінки учасників дорожнього руху та безпеки [74, с. 47].

Здійснений аналіз ключових проблем безпеки дорожнього руху в Україні засвідчує, що у сфері безпеки дорожнього руху в Україні залишається низка системних проблем, які обумовлюють високий рівень аварійності та недостатню ефективність державної політики профілактики ДТП. Результати аналізу дають змогу виокремити ключові чинники, що суттєво впливають на стан дорожньої безпеки й вимагають першочергового вирішення:

- відсутність належної економічної оцінки вартості людського життя та шкоди, завданої економіці внаслідок ДТП. Бракує методично вивірених підходів до підрахунку втрат, що ускладнює економічну мотивацію для впровадження змін [145];

- недосконалість системи збору й аналізу даних про ДТП. Наявні бази є фрагментарними й недостатньо синхронізованими між відомствами [142];

- неефективність системи екстреної допомоги. Затримки в прибутті служб і відсутність координованого реагування призводять до фатальних наслідків [46];

- відсутність інтеграції питань безпеки до містобудівної документації. Інфраструктурні рішення ухвалюють без урахування принципів безпечної мобільності [126];

- невизначеність пріоритетів між видами транспорту. Відсутність концепції сталої мобільності ускладнює інтеграцію пішохідного, вело- та громадського транспорту [69];

- застарілість автопарку. Значна кількість авто не відповідає сучасним нормам пасивної та активної безпеки [4];

- перевантаженість вулично-дорожньої мережі. Інтенсивність руху перевищує проєктні можливості інфраструктури [50];

- невідповідність чинних стандартів безпеки сучасним вимогам. Необхідною є їх адаптація до європейських норм і практик [43];

- недоступність транспорту для маломобільних груп. Інфраструктура не забезпечує належного рівня інклюзивності [178];
- недосконалість правового регулювання. Суперечності в законодавстві не дозволяють реалізовувати єдину політику безпеки [150];
- низький рівень підготовки водіїв. Автошколи не забезпечують належного рівня професійної підготовки [161];
- відсутність системи виховання культури безпеки. Профілактичні заходи не мають сталого характеру [48];
- низький рівень упровадження технічних засобів контролю. Недостатня автоматизація процесів фіксації порушень [52];
- застарілі підходи до проектування об'єктів. Використовують проєктні норми, що не відповідають сучасним викликам [131].

Отже, для подолання окреслених проблем необхідне запровадження комплексного міжвідомчого підходу, зокрема модернізація правової бази, упровадження сучасних технологій моніторингу, удосконалення підготовки водіїв, а також формування культури безпеки через просвітницькі й освітні кампанії. Інституційне посилення органів державної влади має супроводжуватися розширенням участі громадськості та наукових інституцій у формуванні політики безпеки дорожнього руху. Але без європейського досвіду подолання зазначених проблем буде надскладним завданням.

Істотний вплив на динаміку ДТП мають як ефективність адміністративно-правового регулювання, так і стан законодавства, робота профілактичних інституцій, якість державного та громадського контролю, комплекси реагування, освітні й інформаційні кампанії, технологічне забезпечення фіксації та попередження порушень. Також не можна ігнорувати контекст воєнного стану, який вніс суттєві корективи в правозастосовну практику й організацію дорожнього руху на більшості територій країни.

Нове покоління стратегій безпеки дорожнього руху ґрунтується на науковому підході «Безпечна система» (Safe System Approach, SSA), уперше розробленому у Швеції (Vision Zero, 1997). Це цілісний підхід, що враховує:

неминучість людських помилок: система повинна бути спроектована так, щоб навіть у разі помилок учасників (водіїв, пішоходів, велосипедистів) наслідки не були фатальними; взаємодію трьох компонентів: безпечний транспорт, безпечна інфраструктура, безпечна поведінка; спільну відповідальність: держава, громадяни, транспортна галузь, освітяни, проектувальники. План дій з безпеки дорожнього руху ООН і відповідні рекомендації ґрунтуються саме на цьому підході. Успішні світові приклади (Швеція, Нідерланди, Австралія, Нова Зеландія) імплементовано в українське стратегічне планування: в Державній програмі, Національній стратегії з безпеки дорожнього руху, нових інфраструктурних нормативах. Ефектом стало формування чітких вимірюваних цілей (зниження смертності на 30–50 %, скорочення травматизму тощо) і розвитку національних систем моніторингу [57, с. 40].

Профілактика ДТП неможлива без урахування комплексу наукових факторів: кримінологічних, психологічних, соціологічних, освітніх. Наукові праці українських кримінологів і юристів (М. Ю. Веселов, С. О. Захарченко та інші) доводять необхідність інтеграції кримінологічної політики, підвищення рівня профілактики порушень ПДР, посилення навчання та моніторингу здоров'я водіїв, формування цілісної культури БДР у суспільстві [166].

Згідно з емпіричними дослідженнями, основними причинами українських ДТП є саме людський фактор (60 % – індивідуальні водії, 20 % – нетверезий стан, 18 % – незадовільний стан доріг), а також недостатній контроль за кваліфікацією водіїв, невідповідність дорожньої інфраструктури та слабкі наглядові інструменти [92].

Інновації в системі контролю та організації дорожнього руху стали одним із ключових знарядь профілактики ДТП:

1) автоматична фото- та відеофіксація порушень ПДР: понад 265 камер у країні, мільйони зафіксованих порушень; ефект – зменшення кількості серйозних ДТП у місцях встановлення (але не загальна аварійність) [42];

2) інтелектуальні транспортні системи (ITS, ДСТУ EN 16157): платформи обміну інформацією DatEx II, моделювання потоків руху, управління світлофорами в реальному часі (Київ, Харків, Дніпро) [51];

3) системи моніторингу руху громадського транспорту, розвитку мобільних додатків, платформ «Дія», впровадження електронних посвідчень і сервісів.

Правову основу для технологічних інновацій закладають закони «Про Національну програму інформатизації» [123], «Про електронні комунікації» [104], «Про хмарні послуги» [137], а також стандарти ЄС.

Профілактична стратегія неможлива також без сучасної системи підготовки учасників руху (включення навичок БДР у стандарти освіти з дитячого садка до школи, залучення батьків як прикладу поведінки, інтеграція правил у навчальні програми), посилення критеріїв допуску до керування транспортом, періодичне тестування кваліфікації, розвиток е-освіти для водіїв, проведення профілактичних заходів (тижнів безпеки дорожнього руху, інформаційних кампаній, інфраструктурних рішень і стандартизації (ДБН, ДСТУ та інші стандарти, обов'язковий технічний огляд транспортних засобів, спеціалізовані маршрути для пішоходів і велосипедистів).

Законодавчо ці напрями регулюють профільними законами та підзаконними нормативами, що підкріплені сучасними методиками проєктування для формування стійкої і безпечної транспортної інфраструктури.

Перспективами розвитку стратегічного адміністративно-правового забезпечення профілактики дорожньо-транспортних пригод в Україні та мінімізації їх шкідливих наслідків слід визнати:

1) діджиталізацію, автономний транспорт, інтелектуальні транспортні системи:

– використання інтелектуальних транспортних систем: побудова комплексних систем управління дорожнім рухом у реальному часі (світлофори, табло, попередження про небезпеку, координація спецтранспорту); залучення геоінформаційних технологій, попередження заторів, інтеграція з мобільними

додатками задля підвищення пропускної здатності інфраструктури, зниження аварійності та шкідливих викидів;

- цифровізація процедур контролю та адміністрування: подальший розвиток електронних посвідчень, автоматизованого технічного огляду, онлайн-статистики, електронних систем оплати;

- нормативна база для автономного транспорту: наразі в Україні немає прямої заборони на використання автономних й автоматизованих транспортних засобів, водночас немає і чітких регламентувальних норм. Брак належного регулювання створює ризики для безпеки як учасників руху, так і третіх осіб. Питання впровадження автономних транспортних засобів пов'язане з гармонізацією зі стандартами ЄС, урахуванням вимоги наявності водія, процедур сертифікації та контролю безпеки. Слід передбачити поступове впровадження пілотних проєктів, законодавчих експериментів, тестування на обмежених ділянках або спеціальних дорогах, розроблення нової версії ПДР і змін до КУПАП;

2) реагування на демографічні та кліматичні зміни:

- демографічний виклик: скорочення чисельності населення внаслідок війни, старіння активних водіїв, збільшення кількості людей з особливими потребами. З огляду на зазначене, нові стандарти БДР мають передбачити розвиток безбар'єрної інфраструктури, спеціалізованого транспорту, обов'язкову інтеграцію «доступності для всіх» у дорожнє проєктування та експлуатацію;

- зміна клімату сприяє розвитку нових ризиків: підвищення температури, частіші негоди, підтоплення доріг, що потребує гнучкої організації дорожнього руху, відновлення стійкості інфраструктури, заборони руху великовантажних авто в пікову спеку, оновлення норм утримання доріг.

Такі заходи мають бути реалізовані з огляду на такі чинники: гармонізація із законодавством ЄС; упровадження інструментів проактивного права; стимулювання інновацій через законодавство (зокрема, підтримка стартапів у сфері інтелектуальних транспортних систем, страхування

інноваційних рішень); включення критеріїв гендерної рівності, захисту вразливих груп, розширення сегментів освіти й інформаційної політики на дорозі, розвиток «розумної» інфраструктури.

Аналіз правового забезпечення профілактики ДТП і мінімізації їх негативних наслідків в Україні свідчить про поступові зрушення до світових стандартів, узгоджену реалізацію стратегічних програм і розвиток сучасних інституційних механізмів. Проте наявні й значні системні виклики: проблема «старіння» нормативної бази, обмеженість фінансів, складнощі міжвідомчої координації, нерівномірність цифровізації, недостатній рівень освіти учасників дорожнього руху, неналежна інтеграція міжнародних стандартів.

Позитивними тенденціями є поступова імплементація стандартів ЄС, розвиток інтелектуальних транспортних систем і цифрових інструментів, законодавча активність щодо підвищення відповідальності й профілактики порушень.

Вирішальними в стратегічній перспективі стануть такі фактори: нормативна гнучкість у контексті євроінтеграції, готовність до цифрової трансформації та автономної мобільності, адаптація до кліматичних і демографічних ризиків, постійний моніторинг і прозорість дій влади. Справжнє зниження рівня смертності і травматизму від ДТП потребує не лише законодавчого оновлення, а й якісної міждисциплінарної співпраці держави, суспільства, науки та бізнесу.

3.2. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху

Останніми роками поширеним явищем стали різноманітні порушення Правил дорожнього руху з боку учасників – не лише водіїв транспортних засобів, а й пішоходів, велосипедистів, пасажирів громадського транспорту. Такі правопорушення охоплюють перевищення швидкості, проїзд на

заборонений сигнал світлофора, порушення правил маневрування, недотримання безпечної дистанції, керування транспортом у стані сп'яніння тощо [128]. Усі ці дії безпосередньо чи опосередковано загрожують життю, здоров'ю та майну інших осіб.

Рівень завантаженості автошляхів України інтенсивно зростає, що, відповідно, спричиняє збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод. Основними причинами такої ситуації дослідники називають низький рівень правової культури учасників дорожнього руху й нехтування вимогами безпеки. Саме тому правове регулювання у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху виконує надзвичайно важливу функцію: воно забезпечує належний правовий режим на автотранспорті, захищає інтереси суспільства й держави [59, с. 167].

Серед засобів, що їх держава застосовує для запобігання порушенням законодавства про дорожній рух, важливе місце посідає адміністративна відповідальність. Її головна мета – не лише покарати винного, а й запобігти правопорушенням у майбутньому. Дієвими в цьому контексті є адміністративні превентивні заходи (наприклад, контроль з боку правоохоронних органів, фіксація порушень за допомогою відеоспостереження) і заходи примусу (накладення штрафів, позбавлення права керування, арешт) [7, с. 212].

Адміністративна відповідальність за порушення у сфері безпеки дорожнього руху врегульована, зокрема, ст. 121–130 Кодексу України про адміністративні правопорушення [58]. Наприклад, ст. 130 передбачає санкції за керування транспортним засобом у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння, що становить серйозну загрозу для всіх учасників дорожнього руху [169, с. 187].

Отже, ефективність системи адміністративної відповідальності у сфері дорожньої безпеки залежить від комплексного підходу: не лише покарання, а й профілактика, правова освіта та підвищення культури поведінки на дорогах.

У своєму становленні та розвитку інститут адміністративної відповідальності завжди залишався предметом живої наукової дискусії. Це зумовлено як відсутністю чіткого законодавчого визначення поняття, так і

неоднозначністю його трактування в правозастосовній практиці. В українському адміністративному праві немає єдиного підходу до розуміння сутності адміністративної відповідальності, що зумовлює появу численних доктринальних тлумачень.

Серед головних підходів до визначення адміністративної відповідальності можна виокремити такі:

– форма реалізації адміністративного стягнення, що передбачає обов'язок особи відповідати перед державою за протиправне діяння в межах встановленого законом стягнення [90, с. 7];

– система обтяжливих наслідків для правопорушника, що настають через застосування до нього адміністративного стягнення майнового, морального чи іншого характеру [56, с. 7];

– засіб впливу на порушника, що реалізують державні органи та посадові особи з метою забезпечення законності та державної дисципліни [147, с. 42];

– форма державного та громадського осуду, що виявляється в негативних наслідках, яких правопорушник зобов'язаний зазнати відповідно до санкцій адміністративно-правових норм [175, с. 41];

– примусове застосування правових засобів, спрямованих на припинення та попередження адміністративних проступків [62, с. 76];

– специфічна форма негативної реакції держави, що виявляється в обов'язковості відповідальності правопорушника перед уповноваженим органом влади [168, с. 19].

Застосування цих підходів надзвичайно актуальне під час аналізу правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Така відповідальність має подвійне призначення: з одного боку, вона реалізує публічно-правову функцію покарання, а з іншого – виконує важливу профілактичну роль. Адже саме через механізм адміністративного стягнення держава формує у водіїв та інших учасників дорожнього руху правову культуру, навички відповідальної поведінки на дорогах, дотримання норм безпеки та суспільної дисципліни.

З огляду на значну кількість ДТП і високий рівень порушень, питання ефективного застосування адміністративної відповідальності є одним із ключових у реформуванні системи забезпечення безпеки на транспорті.

У науковій літературі значною є кількість підходів до визначення поняття адміністративної відповідальності. Проте більшість дослідників сходяться на думці, що адміністративна відповідальність є правовим наслідком вчинення адміністративного правопорушення та полягає в застосуванні передбачених законом адміністративних стягнень. У нашому дослідженні ми також дотримуємося цього класичного, традиційного розуміння адміністративної відповідальності як форми державного реагування на порушення адміністративно-деліктних норм [36, с. 40].

Таке реагування може мати як негативний, так і позитивний вектор: з одного боку, адміністративна відповідальність виконує каральну функцію через накладення стягнень, з іншого – є засобом виховного впливу, спрямованого на правосвідомість особи, її виправлення та попередження повторного правопорушення. Водночас, попри активне використання терміна «адміністративна відповідальність» у чинному законодавстві, Кодекс України про адміністративні правопорушення не містить його чіткого визначення. Законодавець фактично виходить із двох ключових ознак цього явища – наявність адміністративного правопорушення та накладення адміністративного стягнення [76, с. 64].

Інститут адміністративної відповідальності виконує функцію охорони суспільних відносин майже в усіх ключових сферах публічного життя, і однією з найчутливіших серед них є сфера забезпечення безпеки дорожнього руху. Норми, що регламентують адміністративну відповідальність за правопорушення в цій сфері, містяться не лише в КУпАП (зокрема, у ст. 121–130), а й у низці підзаконних нормативно-правових актів, пов'язаних із технічним контролем, ліцензуванням, сертифікацією, організацією дорожнього руху тощо.

Попри постійне вдосконалення адміністративно-деліктного законодавства, кількість порушень у сфері дорожньої безпеки в Україні продовжує збільшуватися. Статистика дорожньо-транспортних пригод свідчить про тривожну тенденцію – підвищений рівень аварійності, загибелі й травмування учасників руху. Це своєю чергою засвідчує недостатню ефективність правового регулювання, а також потребу перегляду змісту й ролі адміністративної відповідальності в цій сфері [81, с. 47].

Отже, системний підхід до адміністративної відповідальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху має враховувати як потреби в посиленні покарання, так і необхідність виховання правосвідомості, формування стійкої поведінки й уникнення повторного правопорушення.

В адміністративно-деліктному законодавстві України протягом тривалого часу були прогалини, пов'язані з відсутністю чітких і деталізованих складів правопорушень, що стосуються порушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Це ускладнювало ефективне застосування інституту адміністративної відповідальності в цій сфері, що вважали істотним недоліком у системі правової охорони громадської безпеки.

Останніми роками інтерес до правового інституту адміністративної відповідальності значно посилюється. Це пов'язано насамперед із широкомасштабною адміністративною реформою в Україні, яка передбачає не лише вдосконалення механізмів публічного управління, а й забезпечення належного захисту прав і свобод громадян. Зростає також значення адміністративно-правових засобів у процесі декриміналізації законодавства, коли частина суспільно небезпечних діянь, які раніше визнавали кримінальними, набуває статусу адміністративних проступків із відповідним зниженням рівня карального навантаження [31, с. 210].

У цьому контексті важливе місце посідає поступове розширення переліку адміністративних правопорушень, зокрема у сфері безпеки дорожнього руху. До Кодексу України про адміністративні правопорушення регулярно вносять зміни, які доповнюють його новими статтями, що враховують сучасні виклики

й необхідність реагування на збільшення кількості ДТП, порушень швидкісного режиму, правил обгону, керування в стані сп'яніння тощо.

Адміністративна відповідальність, як і інші форми юридичної відповідальності, реалізується відповідно до певних принципів. Серед них ключовими є:

– законність (застосування відповідальності виключно на підставі закону);

– індивідуалізація покарання (урахування особи правопорушника, обставин справи);

– презумпція невинуватості (особу вважають невинною, доки її провини не доведено);

– своєчасність реагування (оперативність у виявленні та притягненні до відповідальності);

– гуманізм і пропорційність стягнень (відповідність санкцій ступеню правопорушення).

Ці принципи є основоположними засадами функціонування інституту адміністративної відповідальності й регулюють діяльність компетентних органів і посадових осіб у сфері запобігання та припинення правопорушень. Їх дотримання забезпечує не лише ефективне реагування на протиправні дії, а й формування довіри громадян до правоохоронної та судової систем.

Проаналізувавши положення адміністративного законодавства України, зокрема Кодексу України про адміністративні правопорушення, а також урахувавши наукові позиції провідних адміністративістів, можемо стверджувати, що інститут адміністративної відповідальності ґрунтується на низці основоположних принципів. Ці принципи визначають правову природу адміністративної відповідальності, механізм її реалізації та забезпечують справедливість й ефективність застосування до порушників норм, зокрема у сфері безпеки дорожнього руху. До них слід віднести:

1. Принцип законності, що є базовим не лише для адміністративного провадження, а й для діяльності державних органів загалом. Його зміст полягає

в тому, що адміністративна відповідальність може наставати виключно на підставах і в порядку, визначених законом. Згідно зі ст. 7 КУпАП, жодна особа не може бути піддана заходам адміністративного впливу інакше, як на підставах і в порядку, встановлених законодавством. Законність також гарантується можливістю оскарження рішень, а також наглядом прокуратури за дотриманням законів під час застосування примусових заходів, пов'язаних з обмеженням прав і свобод [45, с. 208].

2. Принцип відповідальності за винне діяння – означає, що підставою для притягнення до адміністративної відповідальності є вина особи, тобто її психічне ставлення до вчиненого правопорушення. Відповідно до ст. 9 КУпАП, адміністративне правопорушення – це винна дія чи бездіяльність. Якщо вини немає, суб'єктивної сторони складу правопорушення також немає, що виключає можливість застосування відповідальності.

3. Принцип індивідуалізації (персональної відповідальності). Адміністративне стягнення має відповідати конкретним обставинам справи, з огляду на характер правопорушення, особу правопорушника, форму вини, час, місце вчинення, а також пом'якшуючі чи обтяжуючі обставини. Це дає змогу правозастосовцям обирати серед кількох видів санкцій або встановлювати індивідуальний розмір у межах, передбачених законом.

4. Принцип невідворотності відповідальності. Кожна особа, яка вчинила адміністративне правопорушення, мусить бути притягнута до відповідальності. Проте слушно зазначають у літературі, що цей принцип не обмежується лише застосуванням адміністративних стягнень. До порушника можуть застосовувати також інші заходи впливу (наприклад, дисциплінарні або виховні щодо неповнолітніх).

5. Принцип відповідності покарання вчиненому проступку полягає у співмірності адміністративного стягнення ступеню суспільної небезпеки правопорушення, а також особистим характеристикам правопорушника. Так забезпечують справедливість у правозастосуванні, зокрема під час розгляду

справ про правопорушення у сфері дорожнього руху, де наслідки можуть бути серйозними навіть за формально «незначних» дій [84, с. 208].

6. Принцип доцільності адміністративної відповідальності. Адміністративне покарання має бути не лише формально законним, а й доцільним з позиції досягнення мети – запобігання правопорушенням, виховання в громадян поваги до норм права, зокрема в частині безпеки дорожнього руху. Цей принцип дає змогу поєднувати каральну і превентивну функції адміністративної відповідальності [78, с. 71].

У межах дослідження проблематики адміністративної відповідальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху важливо виокремити її специфічні ознаки, які відрізняють її від інших видів адміністративної відповідальності й дозволяють зрозуміти механізм її реалізації в контексті дорожніх правовідносин.

На підставі аналізу чинного законодавства, положень Кодексу України про адміністративні правопорушення, а також наукових позицій фахівців у галузі адміністративного права можна виокремити такі визначальні риси адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху:

1. Підставою такої відповідальності є адміністративний проступок, який посягає на встановлений порядок забезпечення безпеки дорожнього руху. Це може бути, зокрема, перевищення дозволеної швидкості, порушення правил обгону, проїзду перехресть, недотримання сигналів світлофора, керування в стані сп'яніння тощо. Усі ці діяння безпосередньо або опосередковано створюють загрозу життю та здоров'ю людей, що зумовлює високий рівень суспільної небезпеки таких правопорушень.

2. Об'єктом правопорушень є суспільні відносини у сфері дорожнього руху, зокрема правовий порядок, що регламентує безпечне користування транспортними засобами, організацію руху на дорогах, захист життя, здоров'я, майна громадян. Посилену увагу спрямовано саме на інтереси учасників дорожнього руху – водіїв, пішоходів, пасажирів, велосипедистів.

3. Суб'єктами адміністративної відповідальності є переважно фізичні особи (водії, пішоходи), однак у деяких випадках – також посадові особи, на яких покладено обов'язки щодо організації безпеки руху (наприклад, керівники автопідприємств, уповноважені особи у сфері перевезень небезпечних вантажів тощо). Отже, суб'єктний склад є змішаним і залежить від конкретного виду правопорушення.

4. Правом складати протоколи про адміністративні правопорушення у сфері дорожньої безпеки наділені уповноважені посадові особи Національної поліції України й інші суб'єкти владних повноважень. Оформлення матеріалів здійснюють відповідно до внутрішньовідомчих нормативних актів. Наприклад, у роботі поліцейських застосовують Інструкцію з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції [106] та Інструкцію з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі [107]. Ці документи визначають порядок фіксації порушень, оформлення доказів, складання протоколів та їх передачу до суду або уповноваженого органу.

Форма протоколу про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху не є уніфікованою на рівні КУпАП. Її визначають відомчі акти відповідних органів, зокрема Національної поліції. Такий підхід дає змогу враховувати специфіку правопорушень, пов'язаних із різними аспектами правопорядку, зокрема дорожній рух.

Отже, адміністративна відповідальність у сфері безпеки дорожнього руху має низку особливостей, пов'язаних із підвищеним рівнем суспільної небезпеки порушень, змішаним суб'єктним складом, специфікою процедурного оформлення порушень і розгалуженістю нормативної бази, що регулює цю сферу.

Згідно зі статистичними даними, лише 2024 року було зареєстровано понад 160 тис. адміністративних правопорушень, пов'язаних із порушенням Правил дорожнього руху, з яких понад 50 % – перевищення швидкості.

Відповідно до звіту Національної поліції України, 2024 року внаслідок ДТП загинуло понад 2600 осіб, ще близько 25 000 отримали травми. Основними причинами були перевищення швидкості, керування в стані сп'яніння та порушення правил маневрування [66].

Активізувалася законопроектна робота, спрямована на оптимізацію правозастосовної практики щодо військовослужбовців у контексті притягнення їх до адміністративної відповідальності за окремі категорії правопорушень, зокрема у сфері БДР. Відповідно до пояснювальної записки до законопроекту «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення і Кримінального кодексу України щодо відповідальності за військові адміністративні та військові кримінальні правопорушення» від 4 липня 2025 року № 13452, постала потреба в удосконаленні положень законодавства щодо діяльності військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України, зокрема стосовно усунення неоднозначного тлумачення змісту повноважень посадових осіб цієї служби під час здійснення процесуальних дій у справах про адміністративні правопорушення [101]. Водночас щодо цього проекту та чинних положень ст. 255 КУпАП слід висловити певні зауваження. Зазначений у ст. 255 Кодексу перелік статей (ст. 44, ч. 2 і 3 ст. 123, ст. 172-10–72-20, 173, 174, ч. 3 ст. 178, ч. 2 ст. 182, 184-1, 185 і 185-7 КУпАП) не може бути однаково застосований як до військовослужбовців, військовозобов'язаних і резервістів під час проходження зборів, так і до працівників Збройних Сил України під час виконання ними службових обов'язків, оскільки до категорії працівників Збройних Сил України входять усі особи, які не є військовослужбовцями, тобто не проходять військову службу. Вони несуть адміністративну відповідальність на загальних підставах. Водночас, відповідно до ст. 15 КУпАП, військовослужбовці, військовозобов'язані та резервісти під час проходження зборів несуть відповідальність за адміністративні правопорушення за дисциплінарними статутами, крім певних винятків. Тож щодо цієї категорії осіб не може бути накладене адміністративне стягнення за ст. 44, 173, 174, ч. 3 ст. 178, 185 і 185-

7 КУпАП), а до працівників ЗСУ може. Водночас працівники ЗСУ не відповідають за військові адміністративні правопорушення (ст. 172-10–172-20 КУпАП). З метою усунення неоднозначного тлумачення прав органів управління Військової служби правопорядку у Збройних Силах України такі повноваження доцільно розмежувати (додаток Г).

5. Справи про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху можуть розглядати різні суб'єкти адміністративної юрисдикції. Основними органами, що мають юрисдикційні повноваження, є:

– органи Національної поліції, які в межах своєї компетенції фіксують правопорушення, складають протоколи та виносять постанови у справах, передбачених ст. 121–130 КУпАП;

– суди загальної юрисдикції, які розглядають складніші чи спірні справи, передусім ті, що передбачають адміністративний арешт або позбавлення спеціального права.

6. Окремі категорії адміністративних правопорушень у сфері дорожньої безпеки розглядають у скорочені терміни. Згідно зі ст. 277 КУпАП, розгляд справи має бути здійснено протягом п'ятнадцяти днів з моменту отримання органом або посадовою особою протоколу про адміністративне правопорушення та інших матеріалів справи. У випадках, коли порушення зафіксовано в автоматичному режимі (через засоби фото- чи відеофіксації), розгляд можуть здійснювати негайно після ідентифікації суб'єкта правопорушення, без складання протоколу, з винесенням постанови на підставі наявних даних.

7. Основним видом адміністративного стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є штраф, який є грошовим стягненням, що накладають на фізичних і юридичних осіб у випадках, передбачених законом. Його розмір залежить від характеру вчиненого правопорушення, гнучкість у визначенні розмірів стягнення дає змогу адаптувати адміністративні санкції до реального ступеня суспільної небезпеки правопорушень.

8. Постанова у справі про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху повинна відповідати загальним вимогам, визначеним ст. 283 КУпАП.

Зокрема, вона має містити:

- 1) відомості про особу правопорушника;
- 2) обставини правопорушення (час, місце, характер дії або бездіяльності);
- 3) норму закону, яку порушено;
- 4) рішення про накладення адміністративного стягнення;
- 5) термін і порядок виконання постанови;
- 6) інформацію про можливість і порядок її оскарження.

У разі автоматичної фіксації порушень (наприклад, перевищення швидкості), постанову формують на основі даних із технічних засобів, які мають бути сертифіковані, а вся процедура – відповідати вимогам належного доказування.

У випадках автоматичного фіксування адміністративного правопорушення (наприклад, перевищення швидкості, проїзд на заборонений сигнал світлофора), постанова про притягнення до відповідальності має містити, крім загальнообов'язкових даних, також адресу вебсайту, де особа може ознайомитися з доказами порушення (фото- чи відеозаписом), ідентифікатор доступу до матеріалів й інформацію про можливість звільнення від відповідальності, якщо порушник не є власником транспортного засобу.

9. Оскарження постанови у справах про адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі, має певні особливості.

Відповідно до ст. 288 КУпАП, загальний строк оскарження становить 10 днів з моменту винесення постанови. Проте, якщо порушення зафіксовано автоматично, відлік строку починається з дня набрання постановою законної сили, що надає додаткову гарантію особі для ознайомлення з матеріалами справи.

10. Розгляд справи можливий без присутності особи, яку притягують до адміністративної відповідальності.

Згідно зі ст. 279-1 КУпАП, у разі автоматичної фіксації правопорушення, уповноважені посадові особи поліції за даними державних реєстрів (транспортних засобів, юридичних осіб тощо) встановлюють особу, яка підлягає відповідальності. Копію постанови або повідомлення про притягнення розміщують на лобовому склі транспортного засобу, якщо це технічно можливо [58].

11. Можливість внесення змін до постанови передбачено у випадку, коли особа, яка фактично керувала транспортним засобом у момент правопорушення, подає відповідну заяву.

Згідно зі ст. 279-3 КУпАП, у разі якщо така особа визнає факт правопорушення, погоджується на притягнення до відповідальності та сплачує штраф, до постанови вносять зміни – нового суб'єкта визнають правопорушником, а попередньо визначену відповідальну особу звільняють від відповідальності [58].

12. Особливий порядок набрання постановою законної чинності

На відміну від загального правила (після завершення строку на оскарження), у випадках автоматичної фіксації дорожніх правопорушень постанова набирає законної сили з моменту:

- 1) вручення її особі;
- 2) отримання повідомлення про вручення/відмову/невручення;
- 3) або фактичного виконання, якщо штраф було сплачено до моменту вручення (ст. 300-1 КУпАП) [58].

Спрощене виконання постанови у разі часткової сплати штрафу [20].

Відповідно до ст. 300-1 КУпАП, якщо особа сплатила 50 % розміру штрафу протягом 10 днів з дня набрання постановою законної сили або з моменту її отримання, постанову вважають виконаною. Аналогічне правило діє і у випадку сплати штрафу за повідомленням, залишеним на транспортному засобі [58].

Попри наявність систем автоматичної фіксації, 2024 року лише близько 65 % винесених постанов було виконано добровільно. Це свідчить про необхідність вдосконалення механізмів виконання адміністративних рішень.

13. У межах провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху законодавство передбачає можливість застосування заходів забезпечення провадження, зокрема такого, як тимчасове затримання транспортного засобу.

Згідно зі ст. 265-2 КУпАП, тимчасове затримання можуть здійснювати у випадках, коли:

- 1) водій перебуває в стані сп'яніння;
- 2) транспортний засіб використовують з порушенням правил експлуатації;
- 3) водій не має при собі документів, що підтверджують право керування;
- 4) транспортний засіб створює загрозу безпеці дорожнього руху [58].

Таке затримання здійснюють шляхом переміщення транспортного засобу на спеціально обладнаний майданчик або стоянку за допомогою спеціального автомобіля (евакуатора). Завданням цього заходу є усунення небезпеки, а також забезпечення можливості подальшого розгляду справи.

Отже, підсумовуючи теоретичні аспекти та нормативні положення, можна сформулювати таке узагальнене визначення: адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху – це встановлений законом вид юридичної відповідальності, що полягає в застосуванні спеціально уповноваженими суб'єктами адміністративної юрисдикції заходів адміністративного впливу (примусу) до особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, з метою охорони суспільних відносин у сфері безпечної організації дорожнього руху, забезпечення правопорядку, профілактики та запобігання повторним порушенням.

Це визначення відображає публічно-правову сутність адміністративної відповідальності, її профілактичну та каральну функції, а також системну роль у формуванні правослухняної поведінки серед усіх учасників дорожнього руху.

За результатами здійсненого дослідження з'ясовано, що адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є важливим правовим інструментом, спрямованим на охорону суспільних відносин, пов'язаних із забезпеченням безпеки, порядку та організації дорожнього руху в Україні. Цей інститут не тільки виконує каральну функцію, а й має вагомий виховний та превентивний потенціал.

На основі аналізу законодавства, наукових джерел і правозастосовної практики було виокремлено такі ключові риси адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху:

1) високий рівень суспільної небезпеки правопорушень, які є причиною значної кількості ДТП, загибелі і травмування громадян;

2) переважне застосування грошових санкцій (штрафів), що мають диференційований розмір залежно від виду правопорушення та ступеня його небезпечності;

3) автоматизація фіксації порушень (за допомогою систем фото- й відеофіксації), що вплинуло на процедуру притягнення до відповідальності, знизило суб'єктивізм у діяльності правоохоронних органів;

4) можливість притягнення до відповідальності без присутності особи, яка безпосередньо вчинила правопорушення, на основі даних державних реєстрів;

5) процедурні особливості розгляду справ – спрощений порядок, скорочені строки розгляду, спеціальні вимоги до постанови, зокрема щодо доказів правопорушення та доступу до них через Інтернет;

6) можливість внесення змін до постанови в разі, якщо фактичний порушник визнає вину та бере на себе відповідальність;

7) специфічний механізм набрання постановою законної сили та її виконання, зокрема у випадку сплати 50 % штрафу у визначений термін;

8) можливе застосування заходів забезпечення провадження, таких як тимчасове затримання транспортного засобу, у разі наявності загрози безпеці чи порушення ключових норм дорожнього руху.

Отже, адміністративна відповідальність у сфері дорожньої безпеки – це динамічний правовий інструмент, що постійно вдосконалюється відповідно до умов сучасного транспортного середовища та потреб державної політики у сфері публічної безпеки.

Слід акцентувати на практиці правозастосування в цій сфері, яка демонструє значну кількість випадків застосування положень ст. 22 «Можливість звільнення від адміністративної відповідальності при малозначності правопорушення» КУпАП як підстави для закриття провадження, незалежно від ступеня суспільної шкідливості відповідного діяння. Слід зазначити, що норма не містить чітко визначених критеріїв, за якими певне правопорушення може бути кваліфіковано як малозначне. Така нормативна невизначеність, з одного боку, розширює межі адміністративного розсуду уповноваженого суб'єкта, а з іншого – створює потенційні корупційні ризики, зумовлені відсутністю гарантій правової визначеності в процесі прийняття рішень. Зазначена ситуація є наслідком відсутності в чинному законодавстві формалізованих ознак малозначності адміністративного проступку. Водночас ці ознаки не набули завершеного концептуального оформлення ні в доктрині адміністративно-деліктного права, ні в усталеній правозастосовній практиці, що ускладнює забезпечення єдності та передбачуваності адміністративного провадження. Крім цього, наявні законодавчі проблеми застосування такої підстави в провадження про порушення Правил дорожнього руху. З одного боку, у ст. 22 зазначено: «При малозначності вчиненого адміністративного правопорушення орган (посадова особа), уповноважений вирішувати справу, може звільнити порушника від адміністративної відповідальності й обмежитися усним зауваженням. Примітка. Положення цієї статті не застосовуються до правопорушень, передбачених частиною четвертою статті 121, частиною п'ятою статті 122, статтями 122-2, 122-4, частиною третьою статті 123, частинами другою–п'ятою статті 126, статтями 130, 161-1 і 173-2 цього Кодексу». Передбачені приміткою до статті винятки в переважній більшості стосуються статей, що передбачають

адміністративну відповідальність за порушення ПДР. З іншого боку, застосування малозначності до інших порушень Правил дорожнього руху також неможливо через приписи ст. 33 КУпАП «Загальні правила накладення стягнення за адміністративне правопорушення», де зазначено, що «при накладенні стягнення враховуються характер вчиненого правопорушення, особа порушника, ступінь його вини, майновий стан, обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність, крім випадків накладення стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі зафіксовані в автоматичному режимі, безпеки на автомобільному транспорті, зафіксовані за допомогою засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, у тому числі в автоматичному режимі, справ про адміністративні правопорушення, передбачені статтею 132-2 цього Кодексу, та за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису)». Зазначене у статті словосполучення «у тому числі зафіксовані в автоматичному режимі» дає підстави вважати, що в процесі призначення адміністративного стягнення, коли необхідним є врахування комплексу індивідуалізаційних чинників, зокрема характеру вчиненого правопорушення, особистості правопорушника, ступеня його вини, майнового становища, а також обставин, що пом'якшують або обтяжують відповідальність, це обов'язково в усіх справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, як у тих, що фіксують в автоматичному режимі, зафіксовані технічними засобами фото-, кіно- чи відеофіксації, так і тих, у яких автоматичну фіксацію не здійснюють. Таке формулювання законодавця унеможливорює застосування інституту малозначності не лише для певної частки порушень (примітка до ст. 22 КУпАП), а всіх порушень ПДР, що не відповідають меті й завданням цього Кодексу. Слід також зазначити, що хоча положення Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі [107] передбачено можливість закриття проваджень у справі (зазначено, що

постанова про закриття справи виносять під час оголошення усного зауваження, передачі матеріалів на розгляд громадської організації чи трудового колективу або передачі їх прокурору, органу досудового розслідування, а також за наявності обставин, передбачених ст. 247 КУпАП), проте додатка з бланком такої постанови Інструкція не передбачає, що юридично унеможливило б винесення таких постанов. З огляду на викладене, пропонуємо бланк такої постанови (додаток Г), постанови про закриття справи за ст. 247 КУпАП (додаток Д) і відповідні зміни до цієї Інструкції.

На підставі викладеного рекомендуємо вдосконалити адміністративну відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом:

1) удосконалення нормативного визначення адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення дорожнього руху, тобто варто на законодавчому рівні закріпити чітке визначення поняття цієї адміністративної відповідальності, що дасть змогу усунути наявні теоретичні суперечності та забезпечить єдність підходів у правозастосуванні;

2) забезпечити єдину уніфіковану процедуру оформлення матеріалів справ. Необхідно гармонізувати відомчі інструкції, що регламентують складання протоколів і постанов, задля забезпечення правової визначеності, прозорості й доступності процедури для всіх учасників адміністративного провадження;

3) посилити правовий контроль за використанням технічних засобів фіксації правопорушень. Доцільно запровадити механізми аудиту та незалежної перевірки достовірності автоматичних систем фіксації порушень, щоб мінімізувати технічні похибки й уникнути зловживань;

4) розширити перелік альтернативних заходів впливу. Крім штрафів, слід передбачити можливість застосування інших форм впливу – профілактичних бесід, попереджень, обов'язкового проходження курсів з безпеки дорожнього руху для повторних порушників;

5) створити єдину електронну базу постанов і рішень. Це підвищить ефективність комунікації між суб'єктами адміністративної юрисдикції, а також

надасть можливість громадянам швидко отримувати доступ до інформації про свої справи й оскаржувати їх у визначений спосіб;

б) внести зміни до КУпАП для створення можливості застосування інституту малозначності не лише для певної частки порушень (примітка до ст. 22 КУпАП), а всіх порушень ПДР, що відповідатиме меті й завданням цього Кодексу.

Висновки до розділу 3

Здійснене дослідження адміністративно-правових аспектів профілактики дорожньо-транспортних пригод в Україні засвідчило системну недосконалість як законодавчої бази, так й організаційно-інституційного механізму реалізації державної політики в цій сфері. Попри наявні позитивні напрацювання, зокрема модернізацію окремих компонентів інфраструктури, запуск автоматизованих систем фіксації порушень, Україна досі демонструє вкрай високі показники аварійності та смертності на дорогах. Це свідчить про необхідність глибшого реформування адміністративно-правової моделі профілактики ДТП, орієнтованої на превенцію, цифровізацію та міжвідомчу координацію.

Аналіз правового забезпечення профілактики ДТП і мінімізації їх негативних наслідків в Україні свідчить про поступові зрушення до світових стандартів, узгоджену реалізацію стратегічних програм та розвиток сучасних інституційних механізмів. Проте наявні й значні системні виклики: проблема старіння нормативної бази, обмеженість фінансів, складнощі міжвідомчої координації, нерівномірність цифровізації, недостатній рівень освіти учасників дорожнього руху, слабка інтеграція міжнародних стандартів в окремі аспекти.

Позитивними тенденціями є поступова імплементація стандартів ЄС, розвиток інтелектуальних транспортних систем і цифрових інструментів, законодавча активність щодо підвищення відповідальності й профілактики порушень.

Вирішальними в стратегічній перспективі стануть такі фактори: нормативна гнучкість у контексті євроінтеграції, готовність до цифрової трансформації та автономної мобільності, адаптація до кліматичних і демографічних ризиків, постійний моніторинг і прозорість дій влади. Істотне зниження рівня смертності й травматизму від ДТП потребує не лише законодавчого оновлення, а й якісної міждисциплінарної співпраці держави, суспільства, науки та бізнесу.

Загалом для ефективного удосконалення адміністративно-правового механізму профілактики дорожньо-транспортних пригод необхідно вжити таких заходів:

- прийняти оновлену комплексну державну програму профілактики ДТП з чітко визначеним міжвідомчим механізмом координації, у якій буде враховано запропоновані науково обґрунтовані рекомендації;
- упровадити цифрову інфраструктуру обміну даними між усіма суб'єктами системи забезпечення безпеки дорожнього руху;
- посилити роль судової влади у сфері правозастосування шляхом створення спеціалізованих судів з питань порушень Правил дорожнього руху;
- ініціювати розроблення сучасних освітніх і психологічних програм для корекційної роботи з водіями-порушниками;
- законодавчо закріпити реабілітаційні механізми та створити правові умови для обов'язкового проходження таких заходів особами, що систематично порушують правила.

Реформування адміністративно-правової моделі профілактики ДТП має ґрунтуватися не лише на каральних заходах, а й на системному впровадженні гуманістичних, превентивних, техніко-організаційних рішень, а також на розвитку культури відповідального поведіння на дорозі. Такий підхід відповідає європейській парадигмі безпеки дорожнього руху, яка ґрунтується на пріоритетності захисту людського життя як найвищої цінності державної політики.

На підставі викладеного рекомендуємо вдосконалити адміністративну відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом:

1) удосконалення нормативного визначення адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення дорожнього руху, тобто варто на законодавчому рівні закріпити чітке визначення поняття цієї адміністративної відповідальності, що дасть змогу усунути наявні теоретичні суперечності та забезпечить єдність підходів у правозастосуванні;

2) забезпечити єдину уніфіковану процедуру оформлення матеріалів справ. Необхідно гармонізувати відомчі інструкції, що регламентують складання протоколів і постанов, задля забезпечення правової визначеності, прозорості й доступності процедури для всіх учасників адміністративного провадження;

3) посилити правовий контроль за використанням технічних засобів фіксації правопорушень. Доцільно запровадити механізми аудиту та незалежної перевірки достовірності автоматичних систем фіксації порушень, щоб мінімізувати технічні похибки й уникнути зловживань;

4) розширити перелік альтернативних заходів впливу. Крім штрафів, слід передбачити можливість застосування інших форм впливу – профілактичних бесід, попереджень, обов'язкового проходження курсів з безпеки дорожнього руху для повторних порушників;

5) створити єдину електронну базу постанов і рішень. Це підвищить ефективність комунікації між суб'єктами адміністративної юрисдикції, а також надасть можливість громадянам швидко отримувати доступ до інформації про свої справи й оскаржувати їх у визначений спосіб;

б) внести зміни до КУпАП для створення можливості застосування інституту малозначності не лише для певної частки порушень (примітка до ст. 22 КУпАП), а всіх порушень ПДР, що відповідатиме меті й завданням цього Кодексу.

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення та запропоновано нове розв'язання наукового завдання щодо адміністративно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. За результатами здійсненого дослідження сформульовано низку нових наукових положень і висновків, основні з них такі:

1. Встановлено, що стан наукової розробленості проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні характеризується посиленням інтересом з боку українських й іноземних дослідників, які розглядають це явище з різних наукових позицій – від адміністративно-правових до технічних і соціальних аспектів. Попри наявність численних праць, присвячених нормативно-правовому регулюванню, організаційним механізмам і поведінковим факторам, досі суттєвим є дефіцит формування єдиного, чіткого та комплексного визначення безпеки дорожнього руху на законодавчому рівні, що ускладнює уніфіковане застосування наукових розробок на практиці. Водночас накопичений теоретичний потенціал створює основу для подальшого розвитку системного, міждисциплінарного підходу, здатного враховувати сучасні виклики, зокрема воєнний стан, цифровізацію та зміни в соціальній поведінці учасників руху.

2. У межах хронологічного дослідження правових засад забезпечення безпеки дорожнього руху здійснено системний аналіз еволюції правових засад безпеки дорожнього руху в Україні, простежено їх трансформацію від фрагментарних наказів, орієнтованих переважно на охорону державного майна, через карально-бюрократичний та централізовано-контрольований підходи радянського режиму до сучасного етапу, що вирізняється євроінтеграційною гармонізацією норм і запровадженням цифрових технологій у сфері дорожньої безпеки. Виокремлено такі етапи: 1) етап національного становлення за незалежної України з кодифікацією в Законі 2001 року; 2) період адаптації до європейських стандартів і підготовки до членства в ЄС; 3) сучасний етап, що

характеризується впровадженням цифрових платформ, автоматичної фіксації порушень і стратегією Vision Zero.

3. Окреслено перспективні напрями вдосконалення адміністративно-правових та інфраструктурних заходів в Україні на підставі аналізу досвіду зарубіжних країн (ЄС та інших), серед яких: необхідність упровадження системи штрафних балів; розширення цифрових систем фіксації порушень з метою зниження суб'єктивізму; розвиток просвітницьких кампаній та інтеграція питань безпеки дорожнього руху в систему шкільної освіти; упровадження систем Alcolock та обов'язкових медичних обстежень для водіїв-порушників; автоматизований контроль технічного стану транспортних засобів; створення єдиного електронного кабінету водія з інтеграцією до баз поліції, МОЗ, страхових компаній; запровадження міжвідомчих платформ для обміну даними в реальному часі.

Визначено перспективи адаптації міжнародного досвіду для України в сучасних умовах воєнного стану: упровадження спеціальних процедур створення та перегляду транспортних шляхів, спланованих й обладнаних так, щоб залишатися дієвими й безпечними навіть під час стихійних лих, аварій або екстремальних погодних явищ; визначення системи пріоритетності автошляхів для евакуації, гуманітарних місій та оперативної логістики; створення централізованих чи регіональних центрів кризового реагування з інтегрованою цифровою аналітикою руху, аварійної інформації, моніторингу інфраструктурних пошкоджень; урегулювання на рівні постанов Кабінету Міністрів України й нормативних актів МВС і Міністерства розвитку громад та територій України сценарно орієнтованих моделей реагування на інциденти, що включають воєнні виклики й можливі катастрофи; запровадити регулювання використання відеореєстраторів, цифрових пристроїв сповіщення, доступу до даних про маршрути для громадян у воєнних зонах; запровадити єдиний тимчасовий цифровий документ для швидкої ідентифікації осіб на блокпостах з можливістю його експрес-верифікації не лише поліцією, а й військовими, територіальною обороною.

4. Безпеку дорожнього руху визначено як інтегральну, динамічну характеристику стану дорожньо-транспортної системи, що відображає рівень захищеності її учасників і суспільства загалом від дорожньо-транспортних пригод та їхніх негативних медико-соціальних та економічних наслідків. Цього стану досягають завдяки збалансованій взаємодії нормативно-правових, інфраструктурних, техніко-технологічних, освітньо-культурних і поведінкових чинників, оцінюють через систему комплексних показників, що виходять за межі лише статистики аварійності, охоплюючи аспекти громадського здоров'я, сталого розвитку та якості життя.

Забезпечення безпеки дорожнього руху – цілеспрямована, науково обґрунтована та системно організована діяльність держави, органів місцевого самоврядування, громадських інституцій, суб'єктів господарювання та громадян, що полягає в розробленні, упровадженні та реалізації комплексних правових, організаційно-управлінських, інженерно-технічних, освітньо-виховних, інформаційно-аналітичних і медико-соціальних заходів. Ключовими особливостями сучасної безпеки дорожнього руху є: 1) багатокomпонентність системи; 2) багатоетапний підхід до проблеми; 3) людський фактор; 4) низький рівень підготовки й відповідальності учасників дорожнього руху; 5) залежність від якості інфраструктури; 6) вплив технічного стану та залежність від технологічності й мобільності транспортних засобів; 7) необхідність комплексної та ефективної системи управління; 8) недосконалість законодавства, механізмів контролю; 9) прагнення до відповідності та впровадження міжнародних норм; 10) пріоритетність захисту вразливих учасників дорожнього руху; 11) інтеграція з принципами сталого розвитку та регіональної мобільності; 12) інтегрованість у розвиток транспортної галузі; 13) людиноцентричний підхід.

5. Суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху за організаційно-функціональним критерієм розподілено на: 1) законодавчі й інші нормотворчі органи; 2) виконавчо-розпорядчі органи; 3) контрольно-наглядові органи; 4) освітні, наукові, тренінгові організації; 5) громадські організації та

ініціативи; 6) інфраструктурні інституції; 7) міжвідомчі та координаційні органи. Доведено, що без стратегічної співпраці держави, місцевих громад, освітніх установ, суб'єктів господарювання та громадського суспільства неможливо досягти радикального зниження аварійності та смертності на дорогах. Удосконалення системи нагляду за безпекою дорожнього руху потребує прийняття єдиного нормативно-правового акта, який інтегрував би повноваження всіх суб'єктів нагляду в єдину міжвідомчу систему з чіткими механізмами координації, підзвітності та використання даних. Важливими умовами є: зміцнення інституційної спроможності Національної поліції через технічне оновлення, розширення штату та створення регіональних підрозділів; розвиток автоматичного нагляду на основі цифрових технологій; розширення повноважень місцевого самоврядування щодо фіксації порушень і складання протоколів; запровадження громадського контролю для підвищення прозорості дій органів нагляду; посилення відповідальності перевізників, які систематично порушують вимоги безпеки дорожнього руху, з можливістю застосування жорстких санкцій.

6. Встановлено, що адміністративні процедури щодо здійснення нагляду й контролю як складова системи забезпечення законності та дисципліни охоплюють сукупність правових, адміністративних, аналітичних й інспекційно-інформаційних дій уповноважених органів публічної влади, спрямованих на виявлення, припинення та запобігання порушенням у сфері господарської діяльності, зокрема в галузі безпеки дорожнього руху, де вони набувають форми окремої групи адміністративних процедур публічно-правового характеру, що мають на меті виявлення, попередження, припинення й усунення правопорушень з боку учасників дорожнього руху, суб'єктів транспортної діяльності та посадових осіб, відповідальних за стан дорожньої інфраструктури, реалізуючись як нормативно визначені послідовні дії – від ініціювання до реагування та подальшого контролю – з метою законного адміністративного втручання для забезпечення профілактики, дисципліни й підвищення безпеки на автошляхах.

7. Констатовано, що правове забезпечення профілактики ДТП і мінімізації їх негативних наслідків в Україні поступово наближається до світових стандартів, проте наявні й значні системні виклики: проблема старіння нормативної бази, обмеженість фінансів, складнощі міжвідомчої координації, нерівномірність цифровізації, недостатній рівень освіти учасників дорожнього руху, низький рівень інтеграції міжнародних стандартів.

Вирішальними в стратегічній перспективі стануть такі фактори: нормативна гнучкість у контексті євроінтеграції, готовність до цифрової трансформації та автономної мобільності, адаптація до кліматичних і демографічних ризиків, постійний моніторинг і прозорість дій влади. Зниження рівня смертності й травматизму від ДТП потребує не лише законодавчого оновлення, а й якісної та ефективної взаємодії держави, суспільства, науки та бізнесу.

8. Запропоновано вдосконалити адміністративну відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом: 1) нормативного закріплення визначення адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення дорожнього руху, що дасть змогу усунути наявні теоретичні суперечності та забезпечить єдність підходів у правозастосуванні; 2) забезпечення уніфікованої процедури оформлення матеріалів справ про адміністративні правопорушення; 3) посилення контролю за використанням технічних засобів фіксації правопорушень; 4) розширення переліку альтернативних заходів впливу (профілактичних бесід, попереджень, обов'язкового проходження курсів з безпеки дорожнього руху для повторних порушників); 5) створення єдиної електронної бази постанов і рішень; 6) внесення змін до КУпАП для створення можливості застосування інституту малозначності не лише для певної частки порушень (примітка ст. 22 КУпАП), а й усіх порушень Правил дорожнього руху, що відповідатиме меті та завданням цього Кодексу.

Для цього: а) у ч. 2 ст. 33 Кодексу України про адміністративні правопорушення після слів «...крім випадків накладення стягнення за

правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» слова «у тому числі» виключити; б) в Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затвердженій наказом МВС України від 7 листопада 2015 року № 1395, пункт 5 розділу IV викласти в такій редакції: «Постанова про закриття справи виноситься при оголошенні усного зауваження (додаток 5-1), передачі матеріалів на розгляд прокурору, органу досудового розслідування, а також за наявності обставин, передбачених статтею 247 КУпАП (додаток 5-2). Постанова про закриття справи складається у письмовій формі (заповнюється відповідно до вимог пункту 10 розділу XV цієї Інструкції) або за наявності технічної можливості в електронній формі у вигляді стрічки, яка роздруковується за допомогою спеціальних технічних пристроїв, із зазначенням відомостей, що відповідають пунктам постанов про закриття справ, наведених у додатках 5-1 та 5-2 до цієї Інструкції»; в) внести зміни й доповнення до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за військові адміністративні правопорушення.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аблязов Д. Е., Солонько М. Ф. Законодавче унормування питання безпеки дорожнього руху. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 10. С. 308–311. DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-10/73>
2. Адміністративне право зарубіжних країн : навч. посіб. / за заг. ред. О. В. Кузьменко Київ : Юрінком Інтер, 2016. 528 с.
3. Адміністративне право. Загальна частина : навч. посіб. / С. М. Алфьоров, С. В. Ващенко, М. М. Долгополова, А. П. Купін. Київ : Центр учб. літ., 2011. 216 с.
4. Аналітична записка про стан автопарку. *Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України* : [сайт]. URL: <https://mtu.gov.ua/files/autopark.pdf>.
5. Арістотель. Політика / пер. з давньогрец. та передм. О. Кислюка. Київ : Основи, 2000, 239 с.
6. Баган Я. Й. Адміністративно-правове забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні : дис. ... канд. юрид. наук. : спец. 12.00.07. Дніпро, 2018. 226 с.
7. Бандурка О. М. Адміністративне право України : підручник. Харків : Право, 2020. 624 с.
8. Баранов С. О. Актуальні питання забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2009. № 1. С. 64–66.
9. Башук В. В. *Національна безпека держави в умовах формування громадянського суспільства: філософсько-правове дослідження*. Київ : Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2014. 186 с.
10. Безпека дорожнього руху з урахуванням впливу фактора людини : монографія / Степанов О. В., Семченко Н. О., Холодова О. О., Волобуєва Т. В., Сирота В. М. Харків : Естет Принт, 2021. 288 с.

11. Белих Д.В. Профілактика правопорушень у сфері дорожнього руху як складовий напрямок адміністративної діяльності державтоінспекції. *Право і суспільство*. 2012. № 2. С. 150–153.

12. Боднарук О. С. Правові засади державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Юридичний вісник України*. 2020. № 3 (140). С. 74–78.

13. Бойко А. І. Адміністративно-правові засади безпеки дорожнього руху в Україні. Харків : Право, 2022. С. 62–64.

14. Бурбело Б. Ю. Організаційно-правові засади взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Львів, 2011. 229 с.

15. Веселов М. Ю. Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні : монографія. Донецьк : Норд-Прес, 2011. 219 с.

16. Виконавча влада і адміністративне право / за ред. В. Б. Авер'янова. Київ: Ін Юре, 2002. 668 с.

17. Виноградов А. К. Управлінські аспекти забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2014. № 4. С. 127–129.

18. Висновок на проєкт Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (щодо запровадження пропорційності відповідальності за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів)». URL : [blob:https://itd.rada.gov.ua/af05b703-15ac-4cec-b462-dcadcee79cc](https://itd.rada.gov.ua/af05b703-15ac-4cec-b462-dcadcee79cc).

19. Волкова А. В. Механізм правового регулювання перевезень автомобільним транспортом. *Юридичний вісник*. 2014. № 1. С. 96–100.

20. Воронюк Н. П. Поняття та структура безпеки дорожнього руху. *Юридичний вісник*. 2022. № 5. С. 254–260. URL: http://yurvisnyk.in.ua/v5_2022/28.pdf.

21. Воронюк Н. П. Адміністративно-правове регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху : дис. ... д-ра філософії : 081 «Право». Київ, 2023. 308 с.

22. Гаращук В. М. Контроль та нагляд у державному управлінні. Харків : Фоліо, 2002. 176 с.

23. Гаркуша Л. С. Контрольно-наглядова процедура. *Журнал східноєвропейського права*. 2019. № 63. С. 205–210. URL : <https://zenodo.org/records/3229056>

24. Голіна В. В., Шрамко С. С. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням : монографія. Харків : Право, 2023. 184 с. DOI: <https://doi.org/10.31359/9789669986870>

25. Голіна В. В. Безпека дорожнього руху та шляхи її забезпечення в Україні. *Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану* : матеріали Всеукр. наук.-практ. онлайн-конференції (Кривий Ріг, 27 трав. 2022 р.). Кривий Ріг, 2022. С. 38–41.

26. Головний сервісний центр МВС України. Кількість зареєстрованих транспортних засобів в Україні у 2023 році. URL: <https://hsc.gov.ua/statystyka/>

27. Гончаренко Ф. П. Організація і регулювання дорожнього руху в Україні: теоретичні та практичні аспекти. Київ : НАВС, 2019. 120 с.

28. Горбова Н. А. Природа державного контролю (нагляду) та генезис його законодавчого визначення. *Право та державне управління*. 2019 р. № 1 (34). Т. 1. С. 37–42. URL: http://www.pdu-journal.kpu.zp.ua/archive/1_2019/tom_1/8.pdf.

29. Грибан М. М. Адміністративно-правові засади профілактики правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху : монографія. Харків : Право, 2020. 284 с.

30. Грибан М. М. Напрями вдосконалення профілактики правопорушень у сфері дорожнього руху. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Вип. 3. С. 108–112.

31. Гриценко І. А. Адміністративне право України: системний підхід. Київ : Юрінком Інтер, 2020. С. 210.

32. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні засади : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Дніпропетровськ, 2011. 553 с.

33. Гуржій Т. О. Основи формування державної політики в сфері безпеки дорожнього руху : монографія. Київ, 2010. 256 с.

34. Гуржій Т. О. Політика безпеки дорожнього руху: організаційно-правові проблеми та перспективи цілепокладання. URL: http://www.lj.kherson.ua/2014/pravo06/part_2/31.pdf.

35. Давидова Н. В. Суб'єкти адміністративно-правового регулювання пропаганди безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2019. Вип. 2. Т. 2. С. 31–36.

36. Даниленко І. В. Адміністративна відповідальність за порушення правил паркування транспортних засобів : дис. ... д-ра філософії. Київ, 2023. 220 с.

37. Денисова А. В. Співвідношення контролю та нагляду. *Адміністративне право і процес*. 2013. № 2 (4). С. 30–37. URL : <https://applaw.net/index.php/journal/article/download/555/490>

38. Долгополова М. М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2003. 210 с.

39. Доненко В. В. Щодо визначення центрального органу забезпечення безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2012. № 3. С. 297–310.

40. Доненко В. В. Публічне адміністрування безпеки дорожнього руху: становлення в умовах реформування: монографія. Дніпропетровськ : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ; Ліра ЛТД, 2011. 380 с.

41. Доповідь Всесвітньої організації охорони здоров'я про стан безпеки дорожнього руху. URL: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0010/111151/E92789R.pdf.
42. Драп'ятий Б. Політика МВС щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. URL : https://sensor.net/ua/blogs/3495321/formuvannya_derjavno_poltiki_u_sfer_bezpeki_dorojnogo_ruhu
43. ДСТУ 4100:2021. Безпека дорожнього руху. Загальні технічні вимоги. URL: <https://online.budstandart.com/ru/catalog/doc-page?id=91836>.
44. Енциклопедичний словник з державного управління / уклад.: Ю. П. Сурмін, В. Д. Бакуменко, А. М. Михненко та ін.; за ред. Ю. В. Ковбасюка, В. П. Трощинського, Ю. П. Сурміна. Київ: НАДУ, 2010. 820 с.
45. Загальна теорія держави і права : навч. посіб. / [А. М. Колодій та ін.] ; за ред. В. В. Копейчикова. Київ : Юрінком Інтер, 1998. 320 с.
46. Звіт про ефективність реагування екстрених служб на ДТП у 2022 році. МВС України : [сайт]. URL: <https://mvs.gov.ua/statistics/dtp-aid>
47. Звіт про стан аварійності на автомобільних дорогах України у 2023 році. Міністерство внутрішніх справ України : [сайт]. URL: <https://mvs.gov.ua/>
48. Іваненко І. Формування культури безпеки дорожнього руху: європейський досвід. *Право і безпека*. 2022. № 1. С. 64–70.
49. Іваненко О. А. Безпека дорожнього руху в Україні: стан та перспективи розвитку. *Економіка. Фінанси. Право*. 2021. № 6 (2). С. 24–28.
50. Інститут транспортних систем і технологій. Аналітика щодо перевантаження вуличних мереж. 2023. URL: <https://its.com.ua/reports/2023-overload.pdf>
51. Інтелектуальні транспортні системи. *Державне підприємство «Національний інститут розвитку інфраструктури»* : [сайт]. URL : <https://nidi.org.ua/ua/intelektualyni-transportni-sistemi>
52. Калашник В. Автоматизовані системи фіксації порушень ПДР в Україні. *Інноваційна економіка*. 2023. № 3. С. 91–96.

53. Калініна А. В. Науково-технічні трансформації і безпека дорожнього руху. *Pro Et Contra* : зб. наук. пр. Харків. нац. пед. ун-ту імені Г. С. Сковороди. 2023. Вип. 38. С. 61–66.

54. Кашканова А. А. Аспекти забезпечення безпеки дорожнього руху в транспортних системах міст України. *Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті*. 2024. № 1. С. 170–181.

55. Кіріка Д. Сучасні проблеми правового, економічного та соціального розвитку держави : тези доп. XIII Міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. 30-річчю Харк. нац. ун-ту внутр. справ у статусі університету (Вінниця, 22 листоп. 2024 р.). Вінниця : ХНУВС, 2024. С. 68–71.

56. Коваль Л. В. Адміністративна відповідальність: проблеми теорії та практики. Львів : Юридична. кн., 2019.

57. Когут В. М. Підходи до забезпечення безпеки на дорогах. Огляд концепції «безпечної системи» (SAFE SYSTEM). *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. 2024. № 4. С. 35–42.

58. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 груд. 1984 р. № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#Text>.

59. Колб С. О. Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2016. 263 с.

60. Колодяжний М. Г. Інновації у системі безпеки дорожнього руху: глобальний та національний виміри. *Вісник ЛННІ ім. Е.О. Дідоренка*. 2024. Вип. 1 (105). С. 164–175. DOI:10.33766/2786-9156.105.164-175

61. Колодяжний М. Г. Міжнародне правове й методичне забезпечення безпеки дорожнього руху: поняття та істотні ознаки. *Проблеми законності*. 2021. Вип. 155. С. 208–217.

62. Колпаков В. К. Адміністративна відповідальність: сутність та поняття підстав. *Вісник прокуратури*. 2003. № 6. С. 75–79.

63. Конвенція ООН про дорожній рух від 8 листоп. 1968 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text

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

65. Корнєєв Ю. В. Розмежування інститутів транспортного і повітряного права. *Повітряне і космічне право*. 2008. № 4. С. 9–17.

66. Котова А. Кількість ДТП у Києві в 2024 році досягла рекорду: статистика і причини. *Наш Київ*. 2025. URL: <https://nashkiev.ua/news/kilkist-dtp-u-kyevi-v-2024-rotsi-dosyagla-rekordu-statistika-i-prichini>

67. Кравченко А. В. Термінологічні проблеми законодавства щодо безпеки дорожнього руху. *Правничий вісник Університету «КРОК»*. 2016. № 24. С. 143–149.

68. Кульова Д. О. Застосування концептуального підходу ризик-менеджменту в сфері безпеки руху на транспорті. *Центральноукраїнський науковий вісник*. 2024. Вип. 10 (41), ч. 1. С. 261–269. DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2024.10\(41\).1.261-269](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2024.10(41).1.261-269)

69. Куценко С. Пріоритети мобільності в містах України. *Транспортна політика*. 2022. № 2. С. 30–36.

70. Левіщенко Д. К. Безпека дорожнього руху у науковому диспуті. *Knowledge, Education, Law, Management*. 2024. № 5 (65). С. 188–192. DOI <https://doi.org/10.51647/kelm.2024.5.30>.

71. Левіщенко Д. К. Компетенція Кабінету Міністрів України у сфері безпеки дорожнього руху. *Право і правоохоронна діяльність: сучасний вимір і виклики глобалізації : матеріали круглого столу (Київ, 6 груд. 2024 р.)*. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2024. С. 38–40.

72. Левіщенко Д. К. Концептуальні засади правового регулювання суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху в Європейському Союзі. *Право і суспільство*. 2023. № 5 С. 424-431. DOI <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.5.62>.

73. Левіщенко Д. К. Особливості забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану. *Актуальні проблеми становлення і розвитку*

правової науки : матеріали круглого столу (Київ, 26 квіт. 2024 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2024. С. 40–42.

74. Левіщенко Д. К. Причини та наслідки дорожньо-транспортних пригод: українські реалії та світова практика. *Актуальні питання реформування правової системи держави: теорія та практика* : матеріали круглого столу (Київ, 30 трав. 2025 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2025. С. 44–47.

75. Литвинов О. М. Сучасні проблеми управління профілактикою злочинів : монографія. Херсон : Олді-плюс, 2003. 312 с.

76. Луговий І. О. Адміністративна відповідальність за правопорушення, що посягають на здійснення народного волевиявлення та встановлений порядок його забезпечення : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2007. 226 с.

77. Лютіков П. С. Державний контроль у галузі чорної металургії в Україні: деякі проблемні аспекти доктринального дослідження та нормативного регулювання. *Митна справа*. 2008. № 2. С. 110–114.

78. Марченко К. В. Адміністративна відповідальність: теоретико-правові аспекти. Київ : Юрінком Інтер, 2019. 328 с.

79. Микитюк М. А. Владні повноваження Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України: проблеми теорії та практики реалізації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07. Львів, 2008. 20 с.

80. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: кримінально-правове та кримінологічне дослідження : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2005. 36 с.

81. Михайлов Р. І. Реформування законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. *Право та державне управління*. 2015. № 3 (20). С. 46–49.

82. Населення України на 1 січня 2023 року. *Державна служба статистики України* : [сайт]. URL: https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2023/ds/kn/kn_u/kn0123_u.html

83. Новий тлумачний словник української мови : у 3 т. / укл. В. В. Яременко, О. М. Сліпущко. Київ : Аконіт, 1998. Т. 2 : К-П. 926 с.

84. Олійник А. Ю. *Публічне право України*. Київ : Юрінком Інтер, 2018. 448 с.

85. Операційний план заходів з реалізації у 2025–2027 роках Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : постанова Кабінету Міністрів України від 27 груд. 2024 р. № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

86. Осетрін М. М. Безпека дорожнього руху як критерій рівня обслуговування міських магістралей. *Вісник Національного університету водного господарства та природокористування*. 2022. Вип. 3. С. 49–58.

87. Оцінювання ризиків несхоронних перевезень нафтопродуктів автомобільним транспортом / В. В. Аулін, Д. О. Кульова, А. В. Гриньків, С. В. Лисенко. *Центральноукраїнський науковий вісник*. 2024. Вип. 10 (41). Ч. 2. С. 205–213. DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2024.10\(41\).2.205-213](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2024.10(41).2.205-213)

88. Параметри пошуку: слова в назві – знайти «безпека дорожнього руху». Всі документи (станом на 10 травня 2025 р.) – 283943 документи Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main?find=2&dat=00000000&user=a&text=%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%BF%D0%B5%D0%BA%D0%B0+%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D1%8C%D0%BE%D0%B3%D0%BE+%D1%80%D1%83%D1%85%D1%83&textl=1&bool=and&org=0&typ=0&yer=0000&mon=00&day=00&dat_from=&dat_to=&datl=0&numl=2&num=&minjustl=2&minjust=

89. Парасюк В. М., Демків Р. Я., Когут В. М. Безпека дорожнього руху : навч. посіб. Львів : Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2022. 340 с.

90. Петренко О. В. Адміністративне право України. Загальна частина : підручник. Київ : Центр учб. літ., 2020. 298 с.

91. Пищикова О. В. Проблеми у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Вісник Криворізького національного університету*. 2018. Вип. 46. С. 174–180.

92. Порухення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (детермінанти та кримінально-правові заходи запобігання) : метод. рек. / О. С. Юнін, С. І. Шевченко, С. В. Бабанін, Н. В. Толошна. Дніпро : ДДУВС, 2022. 80 с.

93. Постранський Т. М., Кривенчук Ю. П. Психофізіологічні властивості водія та безпека дорожнього руху : монографія. Львів : Сорока Т., 2022. 190 с.

94. Приходько В. І. Адміністративно-правові засоби забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: реальність та перспективи. *Наука і правоохорона*. 2022. № 4. С. 76–84.

95. Про автомобільні дороги : Закон України від 8 верес. 2005 р. № 2862-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#top>

96. Про виконавче провадження : Закон України від 2 черв. 2016 р. № 1404-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1404-19#Text>

97. Про Військову службу правопорядку у Збройних Силах України : Закон України від 7 берез. 2002 р. № 3099-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3099-14#Text>

98. Про внесення змін до деяких законів України щодо управління безпекою автомобільних доріг: Закон України від 17 жовт. 2019 р. № 200-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/200-20#Text>

99. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо запровадження пропорційності відповідальності за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів : проєкт Закону України № 13314 від 26 трав. 2025 р. URL : <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/56465>

100. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції) : проєкт Закону України № 9076 від 3 березня 2023 р. URL : <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/41467>

101. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення і Кримінального кодексу України щодо відповідальності за військові адміністративні та військові кримінальні правопорушення : проект Закону України № 13452 від 4 лип. 2025 р. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/56717>

102. Про державний нагляд за додержанням стандартів, норм і правил та відповідальність за їх порушення : Декрет Кабінету Міністрів України. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 23.

103. Про дорожній рух : Закон України від 30 черв. 1993 р. № 3353-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12/conv#Text>

104. Про електронні комунікації : Закон України від 16 груд. 2020 р. № 1089-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1089-20#Text>

105. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : постанова Кабінету Міністрів України від 25 квіт. 2018 р. № 435. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-2018-%D0%BF>

106. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції : наказ МВС України від 6 листоп. 2015 р. № 1376. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1496-15#Text>

107. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : наказ МВС України від 7 листоп. 2015 р. № 1395. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15#Text>

108. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі : наказ МВС України від 13 січ. 2020 р. № 13. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0113-20#Text>

109. Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС : наказ МВС України від 27 берез. 2009 р. № 111. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0576-09#Text>

110. Про затвердження плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 28 березня 2018 р. № 231-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/231-2018-%D1%80#Text>

111. Про затвердження Положення про Головний сервісний центр МВС : наказ МВС України від 7 листоп. 2015 р. № 1393. URL: https://hsc.gov.ua/wp-content/uploads/2021/02/polojenia_-GSC_MVS.pdf?fbclid

112. Про затвердження Положення про Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури : постанова Кабінету Міністрів України від 10 верес. 2014 р. № 439. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF#Text>

113. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : постанова Кабінету Міністрів України від 11 лют. 2015 р. № 103. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF#Text>

114. Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ України : постанова Кабінету Міністрів України від 28 жовт. 2015 р. № 878. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/878-2015-п#Text>

115. Про затвердження Положення про Міністерство розвитку громад та територій України : постанова Кабінету Міністрів України від 30 черв. 2015 р. № 460. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF#Text>

116. Про затвердження Положення про Національну поліцію : постанова Кабінет Міністрів України від 28 жовт. 2015 р. № 877. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/877-2015-п#Text>

117. Про затвердження Положення про службу безпеки дорожнього руху міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, підприємств, їх об'єднань, установ і організацій : постанова Кабінету Міністрів

України від 5 квіт. 1994 р. № 227. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/227-94-%D0%BF#Text>

118. Про затвердження Типового положення про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях – міністерство – підприємство) : наказ Міністерства транспорту України від 12 листоп. 2003 р. № 877. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0877361-03#Text>

119. Про захист персональних даних : Закон України від 1 черв. 2010 р. № 2297-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2297-17#Text>

120. Про інформацію : Закон України від 2 жовт. 1992 р. № 2657-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2657-12#Text>

121. Про космічну діяльність : Закон України від 15 листоп. 1996 р. № 502/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/502/96-%D0%B2%D1%80>

122. Про Національну поліцію : Закон України від 2 лип. 2015 р. № 580-VIII. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text>

123. Про Національну програму інформатизації : Закон України від 1 груд. 2022 р. № 2807-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2807-20#Text>

124. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 1 лип. 2004 р. № 1961-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15>

125. Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності : Закон України від 5 квіт. 2007 р. № 877-V. *Відомості Верховної Ради України*. 2007. № 29. Ст. 389

126. Про перевезення небезпечних вантажів : Закон України від 6 квіт. 2000 р. № 1644-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14>

127. Про підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі на 2021–2030 роки : Резолюція Генеральної Ассамблеї ООН від 31 серпня 2020 року № 74/299. URL: <https://digitallibrary.un.org/record/3879711>

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

129. Про регулювання містобудівної діяльності : Закон України від 17 лют. 2011 р. № 3038-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17>

130. Про Рекомендації парламентських слухань на тему «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху» : постанова Верховної Ради України від 13 квіт. 2016 р. № 1091-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1091-19#n11>

131. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 груд. 2024 р. № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

132. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#n8>

133. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовт. 2010 р. № 2174-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80#Text>

134. Про транспорт : Закон України від 10 листоп. 1994 р. № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#top>

135. Про утворення територіальних органів з надання сервісних послуг Міністерства внутрішніх справ : постанова Кабінету Міністрів України від 28 жовт. 2015 р. № 889. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/889-2015-п#Text>

136. Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі : постанова Кабінету Міністрів України від 10 листоп.

2017 р. № 833. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/833-2017-%D0%BF#Text>

137. Про хмарні послуги : Закон України від 17 лют. 2022 р. № 2075-ІХ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2075-20#Text>

138. Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року : Указ Президента України від 30 верес. 2019 р. № 722/2019. URL :<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019#Text>

139. Развадовський В. Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання) : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2004. 508 с.

140. Резніченко С. В., Тютюнник І. М. Управління ризиками у сфері безпеки дорожнього руху в Україні: теоретико-правові аспекти. *Часопис Київського університету права*. 2021. № 4. С. 158–162.

141. Рудик М. М. Запобігання кримінальним правопорушенням у сфері с безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні : монографія. Київ : 7БЦ, 2023. 404 с.

142. Рудик М. М. Проблеми збору та аналізу даних про ДТП в Україні. *Адміністративне право і процес*. 2023. № 1. С. 45–52.

143. Рудик М. М. Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні : дис...д-ра юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2023. 427 с.

144. Руссо Ж.-Ж. Про суспільну угоду, або принципи політичного права / пер. з франц. та комент. О. Хома. Київ : Port-Royal, 2001. 349 с.

145. Світовий банк. Економічна вартість дорожньо-транспортного травматизму в Україні. URL: <https://www.worldbank.org/uk/news/press-release/2021/11/18/road-safety-costs-ukraine>

146. Севрук В. Г. Правоохоронні органи, які здійснюють протидію злочинам, що вчиняються організованими групами і злочинними організаціями,

які сформовані на етнічній основі: український та міжнародний досвід. *Молодий вчений*. 2017. № 11. С. 995–1005.

147. Сидоренко О. А. Правові механізми реалізації адміністративної відповідальності. Харків : Право, 2018.

148. Ситник Г. П. Державне управління у сфері національної безпеки (концептуальні та організаційно-правові засади) : підручник. Київ : НАДУ, 2012. 728 с.

149. Ситник Г. П., Олуйко В. М., Вавринчук М. П. Національна безпека України: теорія і практика : навч. посіб. Хмельницький ; Київ. Кондор, 2007. 669 с.

150. Сівак Р. О. Адміністративно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Харків : Юрайт, 2020. 242 с.

151. Скрипа Є. В. Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті : дис. ... д-ра юрид. наук. Дніпро, 2020. 426 с.

152. Скрипа Є. В. До проблеми класифікації суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Вісник Чернівецького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»*. 2018. № 4. С. 162–174.

153. Скрипа Є. Забезпечення безпеки дорожнього руху як складова частина забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 3. С. 174–178.

154. Словник іншомовних слів / за ред. О. С. Мельничука. Київ, 1974. 865 с.

155. Собакарь А. О. Державний контроль за безпекою руху транспортних засобів в Україні: адміністративно-правові засади : дис. ... д-ра юрид. наук. / спец. 12.00.07. Харків, 2012. 556 с.

156. Сокурєнко В. В. Загальна характеристика адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2021. № 2. С. 194–202.

157. Сопільник Л. І. Теорія та практика адміністративно-правового регулювання організації безпеки дорожнього руху в Україні : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2012. 422 с.

158. Співак М. В. Вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху. *Публічне право*. 2021. № 1 (41). С. 87–95. DOI: 10.32782/2306-9082/2021-41-8

159. Співак М. В. Щодо пропозиції запровадження електронної медичної картки водія. *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти* : матеріали XVI Міжнар. наук.-практ. конф. (Кривий Ріг, 19 листоп. 2021 р.). Кривий Ріг, 2021. С.195–197.

160. Спіноза Б. Теологічно-політичний трактат / пер. з лат. В. Литвинов. Вид. 2-е. Харків : Фоліо, 2018. 352 с. (Серія «Істини»).

161. Статистика автошкіл та аналіз рівня підготовки водіїв. *МВС України* : [сайт]. URL: <https://hsc.gov.ua/education>

162. Сто сім тисяч ліхтарних стовпів компанії «Нативей Ізраель» зможуть відстежувати швидкість автомобілів. URL: <https://stmegi.com/posts/95318/107-tysyach-fonarnykh-stolbov-v-izraile-smogut-otslezhivat-skorost-avtomobiley>

163. Стратегія убезпечення дорожнього руху в Україні: виклики, проблеми, рішення : монографія / [В. В. Голіна, В. С. Батиргарєєва, Б. М. Головкін та ін.]. Харків : Право, 2024. 432 с.

164. Стрижак А. Загальна характеристика стану наукової розробленості проблеми безпеки дорожнього руху. *Вісник Кримінологічної асоціації України* 2023. № 29 (2). С. 289–300. DOI:10.32631/vca.2023.2.23

165. Стрижак А. О. Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції як суб'єкта реалізації державної регіональної політики у сфері безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Нац. акад. внутр. справ. Київ, 2024. 212 с.

166. Сюравич В. Г. Запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням у контексті реформування Національної поліції України та

законодавчих новацій у сфері безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2018. № 1. С. 158–172.

167. Тихий В. П. Безпека людини: поняття, правове забезпечення, значення, види. *Вісник Національної академії правових наук України*. 2016. № 2 (85). С. 31–46.

168. Тищенко В. С. Сутність і зміст адміністративної відповідальності. Дніпро : ДДУВС, 2017. 210 с.

169. Тімашов В., Грицаєнко Я. Адміністративно-правова відповідальність за порушення правил дорожнього руху. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 1. С. 186–191.

170. Уже чотири аеропорти закриті у Польщі через російські дрони. *Дзеркало тижня*. URL: <https://zn.ua/ukr/europe/uzhe-tri-aeroporti-zakriti-u-polshchi-cherez-rosijski-droni.html>.

171. Федеральне управління доріг Швейцарії. Дороги та транспорт 2023/2024: розвиток, факти та цифри. Берн: ASTRA, 2024. 52 с. URL: https://www.astra.admin.ch/dam/astra/en/dokumente/abteilung_direktionsgeschaefte_allgemein/strassenverkehr/strassen_und_verkehr_2023_2024.pdf.download.pdf/roads_and_traffic_2023_2024_developments_facts_and_figures.pdf

172. Фелік В. І. Класифікація принципів профілактичної діяльності національної поліції України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2016 С. 39–42.

173. Хомяк Я. І. Становлення і розвиток органів державної автомобільної інспекції МВС України (1936–2000 рр.) : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01. Львів. 2002. 189 с.

174. Чанцева А. О. Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні : дис. ... д-ра філософії : 081 «Право». Харків, 2023. 203 с.

175. Шапченко І. М. Адміністративна юрисдикція в Україні. Одеса: Юрид. літ., 2021. 25 с.

176. Швець Д. М. Адміністративно-правові засади профілактики дорожньо-транспортних пригод в Україні. *Публічне право*. 2021. № 1(41). С. 112–119.

177. Шевченко Л. Доктринальна характеристика публічної адміністрації у сфері безпеки дорожнього руху. *Jurnalul juridic national: teorie și practică*. 2018. № 6 (34). Р. 116–120.

178. Шевченко О. Інклюзивність транспортної інфраструктури. *Соціальна політика і право*. 2021. № 4. С. 50–56.

179. Шморгун О. С. Контроль і нагляд як важливі складові діяльності органів публічного управління. *Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика)*. 2008. Вип. 19. С. 145–151. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/boz_2008_19_17.

180. Якимець Ю. В. Контроль і нагляд як засоби публічного адміністрування сфери культури. *Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ*. 2011. № 2 (2). С. 61–68. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/aymvs_2011_2%282%29__8.

181. Яковенко О. В. *Психологічна безпека особистості: теоретико-методологічні засади*. Київ : ІПіЕНД імені І. Ф. Кураса НАН України, 2018. 328 с.

182. Anokhin A., Kiriakidi M., Shramko O. Features of Road Safety Policy Implementation in Ukraine: Comparative Legal Aspects with EU Member States. *European Journal of Law and Public Administration*. 2023. Vol. 10. № 1. Р. 55–68. URL: <https://dj.univ-danubius.ro/index.php/EJPA/article/view/2524>.

183. Bundesgesetz über das Verwaltungsstrafrecht (VStrR). 1974. Vom 22. URL: https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1974/55_55_55.

184. Bundesgesetz über den Strassenverkehr. 1958. Vom 19. URL: https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1958/603_603_603.

185. Cestac J., Sami K., Jean-Pascal A. Cultural values and random breath tests as moderators of the social influence on drunk driving in 15 countries, *Journal*

of Safety Research. 2016. Vol. 56. P. 89–96. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S002243751500105X>.

186. Chervinchuk A., Dovhan L., Petrenko M. Smart Infrastructure and Road Safety: Challenges in Ukrainian Urban Planning. *Municipal Policy Review*. 2022. № 4. C. 44–52. URL: <https://mpr-journal.org/chervinchuk2022>.

187. Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA). Parc automobile en circulation en France – Données 2023. URL: <https://ccfa.fr/statistiques/immatriculations/parc-automobile/>.

188. Dictionary of the Social Sciences / Julius Gould and William L. Kolb, eds. New York : The Free Press of Glencoe, 1964. 761 p.

189. Highway Network Resilience Plan 2025–2030. East Sussex County Council. URL: <https://democracy.eastsussex.gov.uk/documents/s69708/Appendix%208.pdf>

190. Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE). Population totale de la France au 1er janvier 2023. URL: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1893198>

191. Is it true that (at least) 90 % of road crashes are caused by human behaviour? URL: https://swov.nl/en/fact/behavioural-change-1-it-true-least-90-road-crashes-are-caused-human-behaviour?utm_source=chatgpt.com

192. Kiriakidi M. Analysis of Road Traffic Mortality and Legality of Drivers in the EU and Ukraine. *Journal of Traffic and Safety Policy*. 2022. № 3. C. 45–53. URL: <https://traffic-policy-journal.eu/kiriakidi-2022>

193. Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030 Wizja Zero. Ministerstwo Infrastruktury RP. Warszawa, 2021. URL: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/krajowy-program-brd-2021-2030>

194. Lasota D., Al-Wathinani A., Krajewski P., Goniewicz K., Pawłowski W. Alcohol and Road Accidents Involving Pedestrians as Unprotected Road Users. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. 2020. Vol. 17 (23). URL: <https://doi.org/10.3390/ijerph17238995>

195. Masar M., Hudakova M., Simak L., Brezina D. The current state of project risk management in the transport sector. Proceedings of the 13th International Scientific Conference on Sustainable, Modern and Safe Transport. *Transportation Research Procedia*. 2019. Vol. 40. P. 1119–1126. DOI: 10.1016/j.trpro.2019.07.156
196. Ministère de l'Intérieur et des Outre-mer. Bilan de l'accidentalité routière 2023. URL: <https://www.interieur.gouv.fr/actualites/dossiers/accidentalite-routiere>
197. Novoa A., Pérez K., Borrell C. Efectividad de las intervenciones de seguridad vial basadas en la evidencia: una revisión de la literatura. *Gaceta Sanitaria*. 2009. Vol. 23. Issue 6. URL: <https://doi.org/10.1016/j.gaceta.2009.04.006>
198. Possession and Presentation of an Identity Card Law, 5743–1982. URL: https://he.wikisource.org/wiki/%D7%97%D7%95%D7%A7_%D7%94%D7%97%D7%96%D7%A7%D7%AA_%D7%AA%D7%A2%D7%95%D7%93%D7%AA_%D7%96%D7%94%D7%95%D7%AA_%D7%95%D7%94%D7%A6%D7%92%D7%AA%D7%94
199. Prawo o ruchu drogowym. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Dz.U. 1997 nr 98 poz. 602 z późn. zm. URL: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19970980602/U/D19970602Lj.pdf>
200. Rudik M. Comparative Reforms in Road Safety Systems: Poland and Ukraine Experience. *Journal of Public Administration and Policy Studies*. 2023. № 1 (12). C. 58–66. URL: <https://jpaps.org.ua/rudik2023>
201. Schweizerisches Strassenverkehrsgesetz (SVG) : Федеральний закон про дорожній рух від 19 груд. 1958 р. URL: https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1958/603_603_603
202. Shanchuan Y., Yi L., Zhaoze X., Yishun L., Gang L., Real-Time Risk Assessment for Road Transportation of Hazardous Materials Based on GRU-DNN with Multimodal Feature Embedding. *Applied Sciences*. 2022. Vol. 12. Issue 21. P. 1–21. DOI: 10.3390/app122111130
203. Shramko O. Road Safety in the EU: Comparative Indicators and Trends. *European Transport Statistics*. 2021. Vol. 9. № 2. P. 77–88. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained>

204. The EBRD approach to road safety. URL : <https://www.ebrd.com/home/what-we-do/focus-areas/road-safety.html>

205. Vaida A., Siur T. Comparative Approaches to Young Drivers' Regulation: Practices in the EU. *Journal of European Mobility and Transport*. 2023. № 2 (7). P. 33–41. URL: <https://eu-mobility.org/vaida2023>

206. Vaida T., Siur N. Economic and legal means of preventing road accidents in foreign countries. *Baltic Journal of Economic Studies*. 2023. Vol. 9 No. 3. P. 49–55. DOI: <https://doi.org/10.30525/2256-0742/2023-9-3-49-55>

207. Via sicura – Національна програма безпеки дорожнього руху Швейцарії. Federal Roads Office (FEDRO), Швейцарія. URL: <https://www.astra.admin.ch/astra/en/home/themen/sicherheit/via-sicura.html>

ДОДАТКИ

Додаток А

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:

у яких опубліковано основні наукові результати дисертації:

1. Бакуліч О. О., Левіщенко О. С., Левіщенко Д. К. Соціально-економічне обґрунтування впливу шумозахисних заходів на навколишнє середовище. *Вісник Національного транспортного університету*. 2016. № 1. С. 29-35. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vntu_2016_1_6.
2. Жижома М. К., Левіщенко О. С., Левіщенко Д. К. Інноваційна політика у вирішенні проблеми рівня гучності шуму дорожнього руху в Україні. *Економіка та управління на транспорті*. 2016. Вип. 2. С. 160–164. URL: <http://publications.ntu.edu.ua/eut/2015-02/160-164.pdf>
3. Левіщенко Д. К. Концептуальні засади правового регулювання суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху в Європейському Союзі. *Право і суспільство*. 2023. № 5 С. 424-431. DOI <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.5.62>
4. Левіщенко Д. К. Безпека дорожнього руху у науковому диспуті. *Knowledge, Education, Law, Management*. 2024. № 5 (65). С. 188-192. DOI <https://doi.org/10.51647/kelm.2024.5.30>.
5. Левіщенко Д. К. Суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху : види та напрями діяльності в сучасних умовах. *Право і суспільство*. 2025. № 5. Т. 1. С. 240–246. DOI <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2025.5.1.30>.
6. Левіщенко Д. К. Становлення та розвиток нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху. *Успіхи і досягнення у науці. Серія «Право»*. 2025. № 11(21). С. 182-195. DOI: [https://doi.org/10.52058/3041-1254-2025-11\(21\)-182-195](https://doi.org/10.52058/3041-1254-2025-11(21)-182-195).

7. Левіщенко Д. К. Проблемні аспекти формування дефініції «безпека дорожнього руху». *Правовий часопис Донбасу/Law journal of Donbass*. 2025. № 4 (93). С. 103–108. DOI 10.32782/2523-4269-2025-93-103-108

8. Левіщенко Д. К. Адміністративні процедури у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Українська поліцейстика: теорія, законодавство, практика*. 2025. № 4 (16). С. 119–123.

які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

9. Левіщенко Д. К. Особливості забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану. *Актуальні проблеми становлення і розвитку правової науки* : матеріали круглого столу (Київ, 26 квіт. 2024 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2024. С. 40–42

10. Левіщенко Д. К. Компетенція Кабінету Міністрів України у сфері безпеки дорожнього руху. *Право і правоохоронна діяльність: сучасний вимір і виклики глобалізації* : матеріали круглого столу (Київ, 6 груд. 2024 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2024. С. 38–40.

11. Левіщенко Д. Огляд судової практики та адміністративна відповідальність за порушення безпеки дорожнього руху. *Актуальні питання підготовки фахівців для сектору безпеки і оборони в умовах війни* : матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції (м. Кропивницький, 17 квітня 2025 року). Кропивницький : ДонДУВС, 2025. С. 720–724.

12. Левіщенко Д. К. Причини та наслідки дорожньо-транспортних пригод: українські реалії та світова практика. *Актуальні питання реформування правової системи держави: теорія та практика* : матеріали круглого столу (Київ, 30 трав. 2025 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2025. С. 44–47.

Акт впровадження

ЗАТВЕРДЖУЮ

Проректор
Національної академії
внутрішніх справ,
доктор юридичних наук, професор
-подковник поліції


Олег ТАРАСЕНКО

2026 року

АКТ

02 . 01 . 2026

м. Київ

№ 92-4

Впровадження результатів дисертації
Левіщенко Д.К. на тему:
«Адміністративно-правове забезпечення
безпеки дорожнього руху в Україні»
у наукову діяльність НАВС

Уклала експертна комісія з виявлення, узагальнення та впровадження позитивного досвіду роботи у складі:

– т.в.о. начальника відділу організації наукової діяльності, кандидата філософських наук, старшого дослідника майора поліції Антіпової Ольги Петрівни;

– завідувача кафедри адміністративно-правових дисциплін ННІПІ, доктора юридичних наук, професора Стрельченко Оксани Григорівни;

– начальника відділу аспірантури (ад'юнктури) і докторантури, доктора юридичних наук, професора підполковника поліції Тихонової Олени Вікторівни;

– завідувача загальної бібліотеки Гайдар Людмили Георгіївни.

Комісія розглянула й проаналізувала наукові праці Левіщенко Дмитра Костянтинівича на тему «Адміністративно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні».

Проаналізовано основні результати дослідження Левіщенко Д.К., зокрема наукові праці, в яких опубліковані теоретичні положення дисертації, а саме:

1. Левіщенко Д. К. Концептуальні засади правового регулювання суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху в Європейському Союзі. *Право і суспільство*. 2023. № 5. С. 424–431. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.5.62>

2. Левіщенко Д. К. Безпека дорожнього руху у науковому диспуті. *Knowledge, Education, Law, Management*. 2024. № 5 (65). С. 188–192. DOI: <https://doi.org/10.51647/kelm.2024.5.30>

3. Левіщенко Д. К. Становлення та розвиток нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху. *Успіхи і досягнення у науці. Серія «Право»*. 2025. № 11 (21). С. 182–195. DOI: [https://doi.org/10.52058/3041-1254-2025-11\(21\)-182-195](https://doi.org/10.52058/3041-1254-2025-11(21)-182-195)

4. Жижома М. К., Левіщенко О. С., Левіщенко Д. К. Інноваційна політика у вирішенні проблеми рівня гучності шуму дорожнього руху в Україні. *Економіка та управління на транспорті*. 2016. Вип. 2. С. 160–164.

5. Левіщенко Д. К. Особливості забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану. *Актуальні проблеми становлення і розвитку правової науки* : матеріали круглого столу (Київ, 26 квіт. 2024 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2024. С. 40–42.


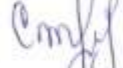


6. Левіщенко Д. К. Компетенція Кабінету Міністрів України у сфері безпеки дорожнього руху. *Право і правоохоронна діяльність: сучасний вимір і виклики глобалізації* : матеріали круглого столу (Київ, 6 груд. 2024 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2024. С. 38–40.

7. Левіщенко Д. Огляд судової практики та адміністративна відповідальність за порушення безпеки дорожнього руху. *Актуальні питання підготовки фахівців для сектору безпеки і оборони в умовах війни* : матеріали II Міжнар. наук.-практ. конф. (Кропивницький, 17 квіт. 2025 р.). Кропивницький : ДонДУВС, 2025. С. 720–724.

8. Левіщенко Д. К. Причини та наслідки дорожньо-транспортних пригод: українські реалії та світова практика. *Актуальні питання реформування правової системи держави: теорія та практика* : матеріали круглого столу (Київ, 30 трав. 2025 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2025. С. 44–47.

На основі проведеного аналізу комісія дійшла висновку про те, що зазначені вище наукові праці Левіщенка Дмитра Костянтиновича, мають високий теоретичний рівень та практичну значущість і можуть бути використані під час підготовки монографій, підручників, навчальних посібників, методичних рекомендацій, узагальнення аналітичних матеріалів, обґрунтування пропозицій до чинних проектів нормативно-правових актів, підготовка яких потребує проведення відповідних наукових досліджень або містить наукову складову.

Члени комісії:

 Ольга АНТИПОВА
 Оксана СТРЕЛЬЧЕНКО
 Олена ТИХОНОВА
 Людмила ГАЙДАР

Акт впровадження

ЗАТВЕРДЖУЮ

Проректор Національної
академії внутрішніх справ
доктор юридичних наук, професор
полковник поліції

Сергій ЧЕРНЯВСЬКИЙ

2026 року

АКТ

02.01. 2026

м. Київ

№ 94-01

Впровадження результатів дисертації
Левіценка Д.К. на тему:
«Адміністративно-правове забезпечення
безпеки дорожнього руху в Україні»
в освітній процес НАВС

Уклала експертна комісія з виявлення, узагальнення та впровадження позитивного досвіду роботи у складі:

– т.в.о. начальника відділу організації освітнього процесу, кандидата юридичних наук, старшого наукового співробітника полковника поліції Корольчука Віктора Володимировича;

– т.в.о. начальника відділу організації наукової діяльності, кандидата філософських наук, старшого дослідника майора поліції Антіпової Ольги Петрівни;

– завідувача кафедри адміністративно-правових дисциплін ННІПІ, доктора юридичних наук, професора Стрельченко Оксани Григорівни;

– начальника відділу аспірантури (ад'юнктури) і докторантури, доктора юридичних наук, професора підполковника поліції Тихонової Олени Вікторівни;

– завідувача загальної бібліотеки Гайдар Людмили Георгіївни.

Комісія розглянула й проаналізувала наукові праці Левіценка Дмитра Костянтиновича на тему «Адміністративно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні».

Проаналізовано основні результати дослідження Левіценка Д.К., зокрема наукові праці, в яких опубліковані теоретичні положення дисертації, а саме:

1. Левіченко Д. К. Концептуальні засади правового регулювання суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху в Європейському Союзі. *Право і суспільство*. 2023. № 5. С. 424–431. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.5.62>

2. Левіченко Д. К. Безпека дорожнього руху у науковому диспуті. *Knowledge, Education, Law, Management*. 2024. № 5 (65). С. 188–192. DOI: <https://doi.org/10.51647/kelm.2024.5.30>

3. Левіченко Д. К. Становлення та розвиток нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху. *Успіхи і досягнення у науці. Серія «Право»*. 2025. № 11 (21). С. 182–195. DOI: [https://doi.org/10.52058/3041-1254-2025-11\(21\)-182-195](https://doi.org/10.52058/3041-1254-2025-11(21)-182-195)

4. Жижома М. К., Левіщенко О. С., Левіщенко Д. К. Інноваційна політика у вирішенні проблеми рівня гучності шуму дорожнього руху в Україні. *Економіка та управління на транспорті*. 2016. Вип. 2. С. 160–164.

5. Левіщенко Д. К. Особливості забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану. *Актуальні проблеми становлення і розвитку правової науки* : матеріали круглого столу (Київ, 26 квіт. 2024 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2024. С. 40–42.

6. Левіщенко Д. К. Компетенція Кабінету Міністрів України у сфері безпеки дорожнього руху. *Право і правоохоронна діяльність: сучасний вимір і виклики глобалізації* : матеріали круглого столу (Київ, 6 груд. 2024 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2024. С. 38–40.

7. Левіщенко Д. К. Огляд судової практики та адміністративна відповідальність за порушення безпеки дорожнього руху. *Актуальні питання підготовки фахівців для сектору безпеки і оборони в умовах війни* : матеріали II Міжнар. наук.-практ. конф. (Кропивницький, 17 квіт. 2025 р.). Кропивницький : ДонДУВС, 2025. С. 720–724.

8. Левіщенко Д. К. Причини та наслідки дорожньо-транспортних пригод: українські реалії та світова практика. *Актуальні питання реформування правової системи держави: теорія та практика* : матеріали круглого столу (Київ, 30 трав. 2025 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2025. С. 44–47.

На основі проведеного аналізу комісія зробила висновок, що наукові праці Левіщенка Дмитра Костянтиновича, містять науково обгрунтовані теоретичні положення і практичні рекомендації, що дає підстави запровадити їх для використання в освітньому процесі Національної академії внутрішніх справ, зокрема під час викладання навчальних дисциплін «Проведення у справах про адміністративні правопорушення», «Адміністративні послуги у сфері правоохоронної діяльності», «Організація діяльності поліції щодо забезпечення публічної безпеки та порядку», «Практикум з протидії окремим видам адміністративних правопорушень», «Адміністративна відповідальність», підготовки навчально-методичних і дидактичних матеріалів, а також рекомендувати їх до вивчення під час самостійної роботи здобувачів вищої освіти.

Члени комісії:

 **Віктор КОРОЛЬЧУК**
 **Ольга АНТИПОВА**
 **Оксана СТРЕЛЬЧЕНКО**
 **Олена ТИХОНОВА**
 **Людмила ГАЙДАР**

Додаток В

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

до проекту Закону України “Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення і Кримінального кодексу України щодо відповідальності за військові адміністративні та військові кримінальні правопорушення” (реєстр. 13452)

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст положення (статті, норми) проекту акта	Пропозиції та зауваження
Кодекс України про адміністративні правопорушення		
<p>Стаття 255. Особи, які мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення у справах про адміністративні правопорушення, що розглядаються органами, зазначеними в статтях 218 - 221 цього Кодексу, протоколи про правопорушення мають право складати:</p> <p>1) уповноважені на те посадові особи: ... органів управління Військової служби правопорядку у Збройних Силах України (про правопорушення, вчинені військовослужбовцями, військовозобов'язаними та резервістами під час проходження зборів, а також працівниками Збройних Сил України під час виконання ними службових обов'язків, - стаття 44, частини друга і третя статті 123, статті</p>	<p>Стаття 255. Особи, які мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення у справах про адміністративні правопорушення, що розглядаються органами, зазначеними в статтях 218 - 221 цього Кодексу, протоколи про правопорушення мають право складати:</p> <p>уповноважені на те посадові особи: ... органів управління Військової служби правопорядку у Збройних Силах України (про правопорушення, вчинені військовослужбовцями, військовозобов'язаними та резервістами під час проходження зборів, а також працівниками Збройних Сил України під час виконання ними службових обов'язків, - стаття 44, частини друга і третя статті 123, статті</p>	<p>Стаття 255. Особи, які мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення у справах про адміністративні правопорушення, що розглядаються органами, зазначеними в статтях 218 - 221 цього Кодексу, протоколи про правопорушення мають право складати:</p> <p>уповноважені на те посадові особи: ... органів управління Військової служби правопорядку у Збройних Силах України (про правопорушення, вчинені під час виконання службових обов'язків військовослужбовцями, військовозобов'язаними та резервістами під час проходження зборів, частини друга і третя статті 123, статті 172-10 – 172-20, 182, 184-1;</p>

<p>172-10 – 172-20, 173, 174, 178, 182, 184-1, 185 і 185-7);</p>	<p>172-10 – 172-20, 173, 174, частина третя статті 178, частина друга статті 182, 184-1, 185 і 185-7);</p>	<p>про правопорушення, вчинені під час виконання службових обов'язків працівниками Збройних Сил України, - стаття 44, частини друга і третя статті 123, статті 173, 174, частина третя статті 178, частина друга статті 182, 184-1, 185 і 185-7);</p>
<p>... норма відсутня</p>	<p>... 26) уповноважені на те посадові особи органів управління Військової служби правопорядку у Збройних Силах України (про правопорушення, вчинені військовослужбовцями, військовозобов'язаними та резервістами під час проходження зборів, а також працівниками Збройних Сил України під час виконання ними службових обов'язків (частина перша і друга статті 178, частина перша статті 182).</p>	<p>... 26) уповноважені на те посадові особи органів управління Військової служби правопорядку у Збройних Силах України (про правопорушення, вчинені військовослужбовцями, військовозобов'язаними та резервістами під час проходження зборів (частина перша статті 182), працівниками Збройних Сил України під час виконання ними службових обов'язків (частина перша і друга статті 178, частина перша статті 182).</p>

Керуючись положеннями статей 247 та 284 КУпАП,

ПОСТАНОВИВ:

6. Прийняте по справі рішення:

На підставі _____ статті 247 Кодексу про адміністративні правопорушення
(пункт, частина)
справу про адміністративне правопорушення стосовно _____ закрити.
(прізвище, ім'я та по батькові особи)

7. До постанови додаються _____

(підпис особи, яка винесла постанову)

8. Права за статтею 268 КУпАП та строк оскарження за статтею 289 КУпАП мені роз'яснено _____
(підпис особи, щодо якої винесено постанову)

9. Копію постанови мною отримано _____
(підпис особи, щодо якої винесено постанову,
запис про відмову від підпису або отримання копії постанови)

Копію постанови надіслано рекомендованим листом вих. № _____ від «___» _____ 20__ року.

Заповнюється у разі надіслання постанови поштою

(зворотний бік)

Особа, яка притягається до адміністративної відповідальності має право: знайомитися з матеріалами справи, давати пояснення, подавати докази, заявляти клопотання; при розгляді справи користуватися юридичною допомогою адвоката, іншого фахівця у галузі права, який за законом має право на надання правової допомоги особисто чи за дорученням юридичної особи, виступати рідною мовою і користуватися послугами перекладача, якщо не володіє мовою, якою ведеться провадження; оскаржити постанову по справі протягом десяти днів з дати вручення такої постанови у вищестоящий орган (вищестоящий посадовій особі) або в районний, районний у місті, міський чи міськрайонний суд у порядку, визначеному Кодексом адміністративного судочинства України, з особливостями, встановленими КУпАП.

Відповідно до статті 63 Конституції України особа не несе відповідальності за відмову давати показання або пояснення щодо себе, членів сім'ї чи близьких родичів, коло яких визначається законом.