

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

**ЛЕВІЩЕНКО ДМИТРО КОСТЯНТИНОВИЧ**

УДК 342.7:656.13(477)

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

**12.00.07** – адміністративне право і процес;  
фінансове право; інформаційне право

**Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата  
юридичних наук**

**Київ–2026**

Дисертацією є рукопис  
Робота виконана в Науково-дослідному інституті публічного права

**Науковий керівник:**

доктор юридичних наук, професор  
**Пастух Ігор Дмитрович,**  
завідувач кафедри адміністративного права та процесу  
Національної академії внутрішніх справ

**Офіційні опоненти:**

доктор юридичних наук, професор,  
заслужений діяч науки і техніки України  
**Юнін Олександр Сергійович,**  
проректор Дніпровського державного  
університету внутрішніх справ

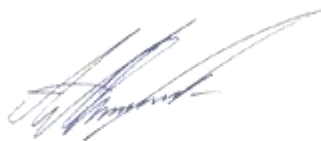
доктор юридичних наук, старший дослідник  
**Шкарупа Костянтин Вікторович,**  
старший оперуповноважений  
в особливо важливих справах  
Департаменту організаційного забезпечення діяльності  
Бюро економічної безпеки України

Захист відбудеться 12 березня 2026 року о 11-00 год на засіданні спеціалізованої  
вченої ради Д 26.007.03 у Національній академії внутрішніх справ за адресою:  
03035, м. Київ, пл. Солом'янська, 1

З дисертацією можна ознайомитися в бібліотеці Національної академії  
внутрішніх справ за адресою: 03035, м. Київ, пл. Солом'янська, 1

Автореферат розісланий 10 лютого 2026 року

**Учений секретар**  
**спеціалізованої вченої ради**



**Андрій АНТОЩУК**

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**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. Коломоець, 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.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** аргументовано актуальність теми та ступінь дослідження тематики, її зв'язок з науковими програмами, темами, планами, визначено об'єкт, предмет і методи дослідження, його мету й задачі, висвітлено наукову новизну одержаних результатів, теоретичне і практичне значення роботи, надано відомості про апробацію результатів дослідження, структуру та обсяг дисертації.

**Розділ 1 «Теоретико-правові засади забезпечення безпеки дорожнього руху»** має три підрозділи.

У *підрозділі 1.1 «Стан наукової розробки проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні»* здійснено комплексний аналіз сучасного стану дослідження проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Констатовано, що підвищення інтенсивності транспортних потоків, технічна зношеність інфраструктури, недоліки нормативно-правового регулювання та слабка міжвідомча координація спричиняють високий рівень аварійності, що засвідчують дані ВООЗ і міжнародних організацій. Висвітлено еволюцію поняття «безпека» від античних філософських концепцій до сучасних міждисциплінарних трактувань, що охоплюють правові, соціальні, психологічні й технічні аспекти. Проаналізовано лексикографічні, філософсько-правові та системні підходи до визначення безпеки.

Увагу зосереджено на поняттях «дорожній рух» і «безпека дорожнього руху», для яких у чинному законодавстві немає чітких дефініцій. Узагальнено наукові підходи до їх тлумачення – механістичний, механістично-правовий та соціальний, а також системні моделі, що враховують взаємодію людини, транспортного засобу та дорожнього середовища. Проаналізовано авторські

визначення безпеки дорожнього руху, запропоновані науковцями, виокремлено їх переваги й недоліки.

На основі критичного огляду сформульовано авторські дефініції понять «дорожній рух» і «безпека дорожнього руху», які відображають сучасні умови воєнного стану, цифровізації, ризик-орієнтованого управління та необхідність інтеграції правових, технічних, організаційних і поведінкових компонентів. Сформульовано висновок про фрагментарність наукових підходів і потребу в міждисциплінарній інтеграції для формування ефективної державної політики у сфері безпеки дорожнього руху.

У підрозділі 1.2 «Гене́за правових засад забезпечення безпеки дорожнього руху» здійснено системний аналіз становлення та розвитку нормативно-правових засад забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Окреслено структуру національної системи правового регулювання, що охоплює базові, допоміжні та припиняючі нормативно-правові акти, а також визначено їх функціональне призначення у формуванні правового механізму безпеки дорожнього руху. Акцентовано на ключовій ролі міжнародних документів, насамперед Конвенції ООН про дорожній рух 1968 року, резолюцій Генеральної Асамблеї ООН й актів ЄС у формуванні уніфікованих стандартів, які мають бути інтегровані в національне законодавство.

Встановлено, що, попри значну кількість нормативних актів, українська система правового регулювання вирізняється фрагментарністю, громіздкістю та відсутністю системного підходу, що ускладнює ефективне управління сферою дорожньої безпеки. Проаналізовано еволюцію законодавства незалежної України, зокрема Кодексу України про адміністративні правопорушення та Закону України «Про дорожній рух», визначено компетенцію Кабінету Міністрів України, органів місцевого самоврядування та інших суб'єктів у сфері дорожнього руху. Увагу зосереджено на проблемі відсутності законодавчо закріпленого визначення поняття «безпека дорожнього руху», що зумовлює неоднозначність правозастосування та потребує доктринального й нормативного уточнення. Аргументовано, що наявні підзаконні дефініції не охоплюють усі аспекти сучасного розуміння дорожньої безпеки як комплексного соціально-правового явища.

Сформульовано висновок про необхідність систематизації та оновлення нормативно-правової бази з огляду на міжнародні стандарти, ризик-орієнтований підхід і сучасні виклики транспортної сфери. Обґрунтовано, що подальший розвиток правових засад безпеки дорожнього руху має ґрунтуватися на інтеграції міжнародних норм, усуненні нормативних колізій та формуванні цілісної, узгодженої системи правового регулювання.

У підрозділі 1.3 «Зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху та можливості його імплементації до законодавства України» здійснено комплексний порівняльно-правовий аналіз зарубіжних моделей забезпечення безпеки дорожнього руху з акцентом на досвід Федеративної Республіки Німеччини, Республіки Польщі, Швейцарської Конфедерації та Французької Республіки. Визначено ключові нормативно-правові інструменти, організаційні механізми й технологічні рішення, що забезпечили суттєве зниження рівня

смертності і травматизму на дорогах у зазначених країнах. Засвідчено, що ефективність німецької моделі зумовлена поєднанням жорсткого правозастосування, системи штрафних балів, автоматизованого контролю, цифрових баз даних і превентивної освіти. Польський досвід демонструє результативність комплексних державних програм BRD, широке застосування відеофіксації, інтегрованих інформаційних систем і реабілітаційних заходів для порушників. Швейцарська модель, побудована на програмі Via Sicura, вирізняється високим рівнем цифровізації, індивідуалізованими заходами впливу на водіїв, обов'язковою реабілітацією та інтеграцією транспортної політики з медичною сферою. Французький підхід виокремлює значення інституційної координації, автоматизованого контролю та системного моніторингу ризиків. Порівняльний аналіз статистичних показників смертності й аварійності засвідчує значно вищу ефективність превентивних заходів у країнах ЄС, порівняно з Україною.

Виявлено, що українська система вирізняється фрагментарністю правового регулювання, недостатньою автоматизацією контролю, відсутністю єдиної цифрової платформи правопорушень, слабкою координацією між органами влади та низьким рівнем превентивної освіти. На підставі аналізу зарубіжних практик обґрунтовано можливі напрями імплементації до національного законодавства: запровадження системи штрафних балів; розширення мережі автоматичної відеофіксації; упровадження технологій Alcolock; створення єдиної інтегрованої бази даних правопорушень; розвиток шкільних програм з безпеки руху; запровадження реабілітаційних програм для систематичних порушників; створення спеціалізованих судів у справах про порушення правил дорожнього руху; формування національної програми безпеки дорожнього руху за аналогією з Via Sicura.

Обґрунтовано висновок, що адаптація найуспішніших європейських практик потребує системного оновлення нормативно-правової бази, цифровізації процесів контролю, посилення інституційної координації та впровадження ризик-орієнтованого підходу до управління дорожньою безпекою.

**Розділ 2 «Адміністративні організаційно-правові засади забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні»** має три підрозділи.

У підрозділі 2.1 *«Поняття та особливості забезпечення безпеки дорожнього руху»* проаналізовано понятійно-категоріальний апарат сфери забезпечення безпеки дорожнього руху, окреслено ключові особливості його формування в українському законодавстві й науковій доктрині. Встановлено, що терміни «безпека дорожнього руху» та «забезпечення безпеки дорожнього руху» не мають законодавчо закріплених дефініцій у базових нормативно-правових актах, що ускладнює формування єдиної державної політики та призводить до термінологічної полісемії. Проаналізовано понад сто нормативних документів, у яких поняття використано імпліцитно, без офіційного визначення, що зумовлює потребу в доктринальному уточненні. Висвітлено зміст і значення дефініцій, закріплених у підзаконних актах, де вперше системно визначено поняття «безпека», «безпека дорожнього руху», «вимоги безпеки», «управління безпекою дорожнього руху». Аргументовано, що ці дефініції відображають

техніко-організаційний підхід, але не охоплюють соціально-правові, поведінкові та ризик-орієнтовані аспекти сучасної дорожньої безпеки.

Узагальнено принципи управління безпекою дорожнього руху, серед яких: системності, проактивності, командної взаємодії, поінформованості, усунення першопричин, адекватності заходів й особистої відповідальності. Акцентовано, що ці принципи формують основу сучасної моделі управління ризиками в транспортній сфері.

Сформульовано висновок, що 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 підтримання оптимального стану безпеки дорожнього руху, екологічність, мінімізацію ризиків виникнення дорожньо-транспортних пригод, запобігання травматизму та зниження тяжкості їхніх наслідків для особи, суспільства й держави. Виокремлено ключові особливості безпеки дорожнього руху.

У підрозділі 2.2 «Суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху» досліджено систему суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, їхній правовий статус, функціональну диференціацію та особливості взаємодії в умовах сучасних викликів, включно з воєнним станом. Встановлено, що забезпечення безпеки дорожнього руху є багаторівневою, поліструктурною діяльністю, яка охоплює органи законодавчої та виконавчої влади, місцевого самоврядування, правоохоронні органи, спеціалізовані служби, підприємства транспортної інфраструктури, освітні установи та громадські організації. Визначено, що така система функціонує як складна соціальна організація з ієрархічною побудовою та множинними горизонтальними зв'язками.

Проаналізовано наукові підходи до визначення поняття «суб'єкт забезпечення безпеки дорожнього руху», виявлено відсутність єдності в доктринальному розумінні складу та меж компетенції таких суб'єктів, що ускладнює формування цілісної моделі управління дорожньою безпекою. Встановлено, що наявні підходи до класифікації таких суб'єктів ґрунтуються на різних критеріях – правовій природі, характері повноважень, рівні управління, функціональному призначенні, що потребує їх узгодження та систематизації.

Увагу зосереджено на проблемах ефективності діяльності суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в сучасних умовах. Встановлено, що їх система характеризується надмірною децентралізацією, дублюванням функцій, фрагментарністю управлінських рішень, збереженням елементів радянської моделі адміністрування. Засвідчено, що воєнний стан, масові переміщення населення, руйнування інфраструктури та зростання транспортних ризиків суттєво підвищили навантаження на суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху й актуалізували потребу в їх координації.

На підставі аналізу законодавства й доктринальних джерел запропоновано авторську класифікацію суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху за критерієм функціонального призначення, що надало можливість системно відобразити розподіл ролей у циклі формування, реалізації, контролю та моніторингу державної політики у сфері дорожньої безпеки. Сформульовано висновок, що підвищення ефективності діяльності суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху потребує чіткого нормативного визначення їх компетенції, усунення дублювання функцій, посилення міжвідомчої координації, інтеграції цифрових інструментів управління та адаптації європейських стандартів у сфері дорожньої безпеки.

У підрозділі 2.3 «Адміністративні процедури у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» досліджено адміністративні процедури у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху як ключовий інструмент публічного адміністрування, спрямований на запобігання правопорушенням, виявлення небезпечної поведінки учасників руху та забезпечення дотримання обов'язкових вимог законодавства. Доведено, що адміністративно-процедурний формат діяльності органів публічної влади є фундаментом сучасної моделі управління дорожньою безпекою, оскільки визначає порядок взаємодії між державою, суб'єктами господарювання та громадянами, забезпечує прозорість, передбачуваність і правову визначеність у сфері контролю та нагляду.

Розглянуто зміст контрольно-наглядових процедур як окремого різновиду адміністративних процедур, що характеризуються втручальним характером, їх ініціює уповноважений орган, вони спрямовані на перевірку дотримання норм законодавства, застосування санкцій, усунення причин та умов, що створюють загрози безпеці дорожнього руху. Проаналізовано наукові підходи до співвідношення понять «контроль» і «нагляд», виявлено відсутність єдності в доктрині та суперечливість законодавчого регулювання, що призводить до неоднозначності правозастосування. З'ясовано, що чинне законодавство часто ототожнює ці категорії, хоча їх зміст, спрямованість і рівень втручання різняться.

Встановлено, що нормативна база України не містить спеціального закону, який комплексно регламентував би загальний порядок здійснення контрольних і наглядових процедур у сфері дорожньої безпеки, визначав би принципи, терміни, повноваження органів контролю та нагляду, а також перелік правових засобів впливу. Обґрунтовано доцільність підпорядкування контрольно-наглядових процедур правилам загальної адміністративної процедури, що забезпечить уніфікування підходів, усунення колізій та підвищення ефективності реалізації владних повноважень.

Проаналізовано законодавчі положення щодо здійснення державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності, які визначають виключно законодавчий характер делегування повноважень, межі компетенції контролюючих органів, підстави для втручання та форми реалізації контрольних заходів. Акцентовано, що у сфері безпеки дорожнього руху ці положення застосовують фрагментарно, і це зумовлює потребу в їх адаптації до специфіки транспортної галузі. Сформульовано висновок, що адміністративні процедури у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є системою правових,

організаційних та аналітичних дій, спрямованих на забезпечення законності, мінімізацію ризиків, захист прав учасників руху й підвищення рівня безпеки. Їх удосконалення потребує чіткого нормативного визначення, уніфікування процедур, а також їх інтеграції в загальну модель адміністративної процедури.

**Розділ 3 «Адміністративно-правова охорона у сфері безпеки дорожнього руху»** містить два підрозділи.

У підрозділі 3.1 *«Адміністративно-правове забезпечення профілактики дорожньо-транспортних пригод в Україні та мінімізації їх шкідливих наслідків»* аргументовано, що профілактика дорожньо-транспортних пригод є стратегічним напрямом державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, передусім в умовах воєнного стану, зростання рівня мобільності населення, руйнування інфраструктури та підвищення транспортних ризиків. Визначено, що дорожньо-транспортні пригоди залишаються однією з провідних причин смертності й травматизму, що засвідчує недосконалість наявних правових, організаційних та інфраструктурних механізмів.

Проаналізовано еволюцію поняття «профілактика» та його сучасне змістове наповнення у сфері дорожньої безпеки як системи організаційних, правових, інформаційних та інженерно-технічних заходів, спрямованих на попередження дорожньо-транспортних пригод і зменшення тяжкості їх наслідків. Акцентовано, що профілактика ґрунтується на принципах законності, гуманізму, гласності, диференційованого підходу, спрямована на усунення причин й умов правопорушень, а не лише на реагування на їх наслідки.

Проаналізовано адміністративно-правові форми профілактичної діяльності, які поділяються на організаційний та функціональний блоки. До організаційного блоку віднесено виявлення причин й умов правопорушень, облік порушників, залучення органів влади та громадськості до профілактичної роботи. Функціональний блок охоплює рейди, спеціальні операції, інформаційно-просвітницькі заходи, індивідуальну профілактику та взаємодію з іншими суб'єктами публічної влади.

Досліджено сучасний стан профілактики дорожньо-транспортних пригод, який засвідчує наявність позитивних змін у сфері інфраструктури, технічного регулювання та підготовки водіїв, водночас виявляє суттєві проблеми: застарілі методики аналізу аварійності, фрагментарність статистичної звітності, недостатню координацію між суб'єктами, низьку ефективність контролю та відсутність системної державної програми профілактики. Узагальнено наукові підходи українських і зарубіжних дослідників, які засвідчують ключову роль людського фактора, необхідність удосконалення інфраструктури, упровадження технологій автоматичного контролю, протидії керуванню транспортними засобами в стані сп'яніння та розвитку поведінкових інтервенцій. Обґрунтовано слушність позицій науковців, які пропонують оновлення статистичних методик, створення координаційних центрів, удосконалення правозастосування та впровадження комплексних державних програм.

Сформульовано висновок, що ефективна профілактика дорожньо-транспортних пригод потребує модернізації адміністративно-правових механізмів, інтеграції цифрових технологій, удосконалення системи збору й

аналізу даних, чіткого розмежування відповідальності суб'єктів і впровадження національної програми безпеки дорожнього руху, орієнтованої на міжнародні стандарти та найкращі практики.

У підрозділі 3.2 «Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» адміністративну відповідальність за такі порушення розглянуто як один із ключових інструментів охорони публічного порядку та безпеки. Висвітлено еволюцію наукових підходів до визначення адміністративної відповідальності в цій сфері, обґрунтовано доцільність використання класичного підходу, відповідно до якого адміністративну відповідальність розглядають як правовий наслідок вчинення адміністративного проступку та застосування передбачених законом стягнень.

Визначено й систематизовано принципи адміністративної відповідальності, констатовано, що їх дотримання забезпечує справедливість й ефективність реагування на порушення у сфері дорожнього руху. Увагу зосереджено на специфічних рисах відповідальності в цій сфері: високому рівні небезпеки порушень, змішаному суб'єктному складі, процедурних особливостях фіксації та розгляду справ, а також широкому застосуванню автоматичних систем фото- і відеофіксації. Проаналізовано проблеми правозастосування, зокрема неоднозначність використання інституту малозначності, який не містить чітко визначених критеріїв, за якими певне правопорушення може бути кваліфіковано як малозначне, що створює ризики зловживань і порушення принципу правової визначеності. Доведено, що чинні обмеження застосування малозначності до правопорушень у сфері дорожнього руху суперечать завданням КУПАП і потребують законодавчого перегляду.

Сформульовано пропозиції з удосконалення адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху, серед яких: законодавче визначення поняття адміністративної відповідальності в цій сфері, уніфікування процедур оформлення матеріалів, посилення контролю за технічними засобами фіксації, розширення альтернативних заходів впливу, створення єдиної електронної бази постанов, а також перегляд можливості застосування інституту малозначності.

## 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 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 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) багатокомпонентність 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 вноситься 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 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](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.

## 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 і процес; фінансове право; інформаційне право». – Науково-дослідний інститут публічного права, Київ, 2026.

У дисертаційному дослідженні здійснено теоретичне узагальнення та запропоновано нове вирішення наукового завдання, яке полягало в тому, щоб з'ясувати сутність і висвітлити особливості адміністративно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, на основі чого надано пропозиції та рекомендації, спрямовані на вдосконалення адміністративного законодавства, норми якого регулюють суспільні відносини в досліджуваній сфері суспільного життя.

Визначено стан наукової розробленості проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Досліджено генезу правових засад забезпечення безпеки дорожнього руху. Узагальнено зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху, окреслено можливості його імплементації в законодавство

України. Сформульовано дефініцію поняття та виокремлено особливості забезпечення безпеки дорожнього руху. Розглянуто правовий статус суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху. Проаналізовано адміністративні процедури у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Схарактеризовано адміністративно-правове забезпечення профілактики дорожньо-транспортних пригод в Україні та мінімізації їх шкідливих наслідків. Розкрито зміст адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Запропоновано напрями вдосконалення адміністративно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

**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. K. Administrative and legal support for road traffic safety in Ukraine.** – *Qualification scientific work in the form of a manuscript.*

Dissertation for the degree of Candidate of Legal Sciences in the specialty 12.00.07 «Administrative law and process; financial law; information 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 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.

**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.