

ЛЕВИЩЕНКО Д. К.,
здобувач
(Науково-дослідний інститут
публічного права)

УДК 349.6:656.1

DOI <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2025.5.1.30>

СУБ'ЄКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ВИДИ ТА НАПРЯМИ ДІЯЛЬНОСТІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

У статті здійснено всебічний аналіз системи суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху (БДР) в Україні з урахуванням особливостей воєнного стану та євроінтеграційних вимог. Обґрунтовано, що безпека руху є комплексною суспільною проблемою, яку поглиблюють військові дії, руйнування інфраструктури, міграційні процеси та інформаційні виклики. Наголошено на відсутності єдиного системного бачення ролі всіх уповноважених органів та посадових осіб у цій сфері.

У межах дослідження класифіковано основні групи суб'єктів БДР: законодавчі та нормотворчі органи, виконавчо-розпорядчі структури, контрольно-наглядові інституції, освітні та науково-тренінгові заклади, громадські ініціативи, інфраструктурні установи й міжвідомчі координаційні механізми. Оцінено їхні повноваження, сферу відповідальності та взаємодію, висвітлено правове підґрунтя та підзаконні акти, що регулюють діяльність кожного актора.

Результати аналізу вказують на фрагментованість системи, дублювання функцій, невизначеність меж компетенцій і слабкий освітній компонент. Водночас встановлено здатність окремих органів швидко адаптуватися до надзвичайних умов, активізувати міжвідомчу взаємодію та застосовувати автоматизовані засоби контролю. Виявлено проблеми недостатнього інформаційного обміну між центральними та місцевими структурами, а також обмеженість правового поля при реагуванні на нові ризики (блокування, дефіцит знаків, складні погодні умови).

На підставі міжнародного досвіду запропоновано шляхи оптимізації: упорядкування законодавчого регулювання та чіткий розподіл повноважень між суб'єктами, технічне й технологічне оновлення (включно з тотальною автоматизацією контролю та моніторингу), посилення відповідальності за рецидивні й грубі порушення, розширення освітніх та просвітницьких програм, а також налагодження системного обміну даними між усіма акторами. Виділено роль держави, місцевого самоврядування, громадського сектору та приватних операторів у забезпеченні сталого зниження аварійності.

Ключові слова: дорожній рух, безпека дорожнього руху, суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху, інституційний аналіз, воєнний стан, міжвідомча координація.

Levishchenko D. K. Subjects of road safety: types and areas of activity in modern conditions

The article provides a comprehensive analysis of the system of actors responsible for ensuring road traffic safety in Ukraine, taking into account the specifics of martial law and European integration requirements. It argues that traffic safety is a complex social issue exacerbated by military actions, infrastructure destruction, migration processes, and information challenges. The absence of a unified, systemic vision of the roles of all authorized bodies and officials in this domain is emphasized.



Within the study, the main groups of road safety stakeholders are classified: legislative and norm-setting bodies, executive agencies, control and supervisory institutions, educational and scientific-training establishments, public initiatives, infrastructure institutions, and interagency coordination mechanisms. Their powers, spheres of responsibility, and interactions are evaluated, and the legal framework and subordinate acts regulating each actor's activities are highlighted.

The analysis reveals system fragmentation, functional duplication, unclear competency boundaries, and a weak educational component. At the same time, it demonstrates certain bodies' ability to rapidly adapt to emergency conditions, strengthen interagency cooperation, and deploy automated control tools. Shortcomings in information exchange between central and local structures and legal constraints on responding to new risks (checkpoints, sign shortages, adverse weather) are also identified.

Drawing on international experience, the article proposes optimization measures: streamlining legislative regulation and clearly delineating powers among stakeholders; technical and technological modernization (including full automation of control and monitoring); strengthening accountability for repeat and serious violations; expanding educational and awareness-raising programs; and establishing systematic data exchange among all actors. The pivotal roles of the state, local self-government, the public sector, and private operators in achieving a sustained reduction in accident rates are underscored.

Key words: road traffic, road traffic safety, stakeholders ensuring road traffic safety, institutional analysis, martial law, interagency coordination.

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

Незважаючи на значну розробленість проблематики правового регулювання БДР у наукових працях вітчизняних та зарубіжних вчених, існуючі дослідження здебільшого зосереджуються на окремих аспектах: правовому статусі учасників руху, повноваженнях окремих органів влади або технічних засобах регулювання. Сьогодні немає 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, але також підтверджує її недосконалість і потребу в постійному вдосконаленні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У сучасній юридичній літературі є багато праць, які присвячені аналізу розуміння поняття «безпека дорожнього руху», зокрема, таких науковців, як Гуржій Т.О., Давидова Н.В., Джафарова О.В., Доненко В.В., Воронюк Н.П., Рудик М.М., Скрипа Є.В., Собакарь А.О. та інші.

Метою цього дослідження є проведення комплексного аналізу системи суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, виявлення її ключових проблем та запропонування шляхів оптимізації на основі міжнародного досвіду та авторської класифікації.

Виклад основного матеріалу дослідження. Забезпечення БДР та належної експлуатації автомобільного транспорту в Україні є комплексною діяльністю, що здійснюється низкою уповноважених органів та посадових осіб у межах їхніх компетенцій. Ця діяльність спрямована на підтримання правового порядку в транспортній сфері, захист основоположних прав і свобод громадян, а також на охорону законних інтересів особи, суспільства та 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.



Забезпечення БДР в Україні здійснюється розгалуженим колом суб'єктів: органи законодавчої та виконавчої влади, контролюючі структури, установи, які відповідають за технічний стан транспорту та 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. На думку Т.О. Гуржія, «у країні сформувалася громіздка децентралізована система адміністрування сектором БДР, не здатна ані протистояти актуальним викликам сьогодення, ані, тим більше, забезпечити кардинальне зниження дорожньо-транспортної аварійності (травматизму) в довгостроковій перспективі» [1, с. 143]. В.В. Доненко вважає, що існуюча система суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху фактично є аналогом відповідної структури радянської доби [2, с. 308].

Варто зазначити, що в адміністративно-правовій науці сьогодні немає єдиного погляду на поняття суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху. Зокрема, слід не погодитись із позицією 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 [3, с. 33], оскільки, по-перше, органи виконавчої влади є і так частиною органів державної влади, по-друге, цей перелік не включає Президента України, прокуратуру, інші державні органи, які також беруть участь у забезпеченні безпеки дорожнього руху. Н.П. Воронюк запропонувала слушну класифікацію діяльності органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в залежності від спрямованості: відносини, що складаються в процесі забезпечення безпеки автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та інших місць, призначених для пересування людей та 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 [4, с. 19].

В умовах сучасної України особливого значення набуває аналіз ефективності діяльності суб'єктів забезпечення БДР в ситуації воєнного стану: різке збільшення кількості переміщених осіб і транспорту в окремих регіонах, порушення комунікацій, пошкодження інфраструктури, нові інформаційні та організаційні ризики посилюють навантаження на систему. Проблема набуває ще більшої актуальності в контексті європейської інтеграції, де важливим є також порівняння національної моделі із зарубіжними підходами, визначення можливостей для удосконалення, адаптації найкращих практик і стандартів. М.М. Рудик на підставі аналізу положень чинного законодавства, а також сучасних доктринальних підходів класифікацію суб'єктів забезпечення такої діяльності проведено за критеріями належності до держави й характером повноважень на дві групи: 1) формуючі – державні органи, які визначають державну політику у цій сфері, а саме: Верховна Рада України; Президент України; Кабінет Міністрів України; центральні органи виконавчої влади (Міністерство інфраструктури України; Міністерство внутрішніх справ України); 2) реалізуючі – органи, які визначають правила, норми та 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 та ін.) [5, с. 277]. На думку Є.В. Скрипи найбільш загальним 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 [6, с. 169]. Серед них він виділяє: 1) вищі органи державної влади: 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».

Структура суб'єктів, задіяних у сфері БДР в європейських країнах складається із таких основних груп 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 [7, с. 264].

Компетенцію ключових суб'єктів у сфері БДР визначає 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 поділу.

Законодавчі та інші нормотворчі органи. Верховна Рада України є єдиним органом законодавчої влади, який ухвалює закони, що регламентують БДР, вносячи зміни, вдосконалюючи санкції, визначаючи права та обов'язки учасників руху, компетенцію публічної адміністрації. 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 так званого «ліміту» +20 км/год понад встановлену швидкість, що могло б істотно скоротити аварійність і смертність на дорогах. Відповідний законопроект поспішали розробити ще у 2022 році, однак через військові пріоритети його остаточне ухвалення затрималося. Наразі у Верховній Раді України зареєстровано Проект № 13314 від 26.05.2025, у якому КУпАП пропонується доповнити новою статтею 122-6, якою визначатимуться виключно порушення, пов'язані із перевищенням встановлених обмежень швидкості руху [8]. Проте, недоліком цього Законопроекту є безальтернативність санкції по частині 7 цієї статті, оскільки таке адміністративне стягнення як позбавлення права керування транспортними засобами застосовується не до всіх осіб, які ними керують. Слід також зазначити, що на розгляді Верховної Ради України на даний час перебувають також низка проектів законів, якими також передбачено значне підвищення розмірів штрафу за адміністративні порушення у сфері безпеки дорожнього руху [9]. Паралельно опрацьовується впровадження системи штрафних балів для злісних порушників. Це європейська практика, коли за кожне серйозне порушення правил водієві нараховуються бали, а при досягненні певної кількості – посвідчення водія автоматично призупиняється або анулюється.

Президент України є гарантом державного суверенітету, територіальної цілісності України, додержання Конституції України, прав і свобод людини та громадянина. 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 [10, с. 98]. Так, наприклад, Указом Президента України було схвалено «Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року», однією із яких цілей визначено «створення стійкої інфраструктури, сприяння всеохоплюючій і сталій індустріалізації та інноваціям», що безпосередньо стосується транспортної інфраструктури та БДР [11].

Кабінет Міністрів України визначає загальну стратегію у сфері безпеки транспорту, розробляють державні програми, затверджують нормативно-правові акти із визначенням єдиних стандартів для підпорядкованих виконавчих органів, наприклад постанови про



створення міжвідомчих робочих груп чи регулювання дорожніх карт у рамках євроінтеграційних зобов'язань. Прикладом 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 р. № 1550.

Виконавчо-розпорядчі органи. Такі органи називаються виконавчо-розпорядчими тому, що поєднують у собі дві ключові функції: 1) виконавчу – реалізацію законів та інших норм; 2) розпорядчу – видання підзаконних нормативних актів на виконання цих норм. Сюди слід віднести міністерства та інші центральні органи виконавчої влади (наприклад, Міністерство розвитку громад та територій України, Міністерство внутрішніх справ), на які покладено завдання формування та реалізації державної політики в окремих сферах суспільного життя. Ці інституції розробляють детальні процедури імплементації 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 та гарантують своєчасне й адекватне реагування на виявлені проблеми, загрози й надзвичайні події. Повноваженнями у сфері безпеки дорожнього руху наділені також місцеві органи влади (АР Крим, обласні, Київської й Севастопольської ради та адміністрації). Вони відповідають за комплексне забезпечення безпеки руху на своїй території шляхом реалізації нормативно-програмних, фінансових, інфраструктурних, контрольних та організаційних функцій та заходів.

Контрольно-наглядові органи. Відповідно до ст. 52 Закону «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 у розглядуваній сфері спрямовує та координує діяльність Державної служби України з безпеки на транспорті (реалізація державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування; здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті) [12]. Особливе місце у системі суб'єктів забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту належить Національній поліції, яка здійснює ключові функції. Розглядаючи її як орган контролю, слід виокремити патрульну поліцію, яка реалізує щоденний контроль на дорогах: патрулювання, автоматична фото- та відеофіксація порушень, оформлення ДТП, профілактичні рейди, навчання громадян, реагування на надзвичайні ситуації.

Головний сервісний центр МВС як міжрегіональний територіальний орган з надання сервісних послуг МВС та регіональні сервісні центри виконують комплекс функцій, спрямованих на реалізацію державної політики з безпеки дорожнього руху та експлуатації автотранспорту. Повноваженнями у сфері безпеки дорожнього руху наділена також Військова служби правопорядку ЗСУ (у складі якої діють підрозділи безпеки дорожнього руху), яка у звичайних умовах та в період воєнного стану здійснює такі ключові функції: 1) участь у формуванні та реалізації політики безпеки; 2) організація руху та супровід військових колон; 3) контроль технічного стану й комплектності військових засобів; 4) нагляд за дотриманням ПДР військовослужбовцями; 5) взаємодія з правоохоронними органами; 6) профілактика та навчання; 7) аналітика та звітність. Такі їх повноваження гарантують комплексний контроль і безперервне функціонування транспортних операцій Збройних Сил у надзвичайних умовах воєнного стану.

Освітні, наукові та тренінгові організації. Провідну функцію у цьому контексті 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 попередження травматизму серед школярів та студентів. Крім традиційних автошкіл, у систему професійного навчання входять онлайн-сервіси, приватні освітні платформи, громадські тренінгові ініціативи, що також сприяють формуванню культури безпеки руху.



Громадські організації та ініціативи. Громадські інституції є незамінним суб'єктом системи БДР: вони здійснюють незалежний моніторинг, експертизу проєктів нормативних актів, лобювання змін, проведення освітніх і профілактичних кампаній, дослідження та вносять альтернативні пропозиції для вдосконалення політики.

Інфраструктурні інституції. Ця функція наразі закріплена за Державним агентством відновлення та розвитку інфраструктури, яке відповідає за проєктування, побудову, реконструкцію, утримання державних доріг, збереження технічного стану, встановлення та оновлення дорожніх знаків, експлуатаційний облік та 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.

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 включають: спільні міжвідомчі постанови й накази (наприклад, щодо габаритно-вагового контролю, сезонного обмеження руху, реагування на погодні аномалії); меморандуми, угоди, регулярна участь профільних громадських об'єднань в роботі комітетів ВРУ, круглих столів, робочих груп; залучення громадськості до підготовки експертизи нормативних документів, розробки профілактичних та освітніх програм; обмін даними між МВС, агентством відновлення, органами місцевого самоврядування щодо критичних дорожніх ситуацій, технічного стану доріг, погодних чи інших несприятливих умов.

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

Висновки. Система забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні є багатовекторною й комплексною, але характеризується фрагментованістю, суперечливістю рівнів відповідальності між суб'єктами та недостатньою інтеграцією освітнього й просвітницького компоненту усього процесу. Досвід воєнного стану виявив і численні резерви – швидку адаптацію деяких органів до надзвичайних умов, активізацію міжвідомчої взаємодії, інтенсифікацію громадських ініціатив, ефективне використання автоматизованих систем контролю, але водночас підкреслив слабкі місця: обмеженість правового поля, неадекватна реакція на нові фактори небезпеки (блокування, темрява, дефіцит знаків), недосконалість процедур підготовки та перепідготовки кадрів.

У межах дослідження класифіковано основні групи суб'єктів БДР: законодавчі та нормотворчі органи, виконавчо-розпорядчі структури, контрольно-наглядові інституції, освітні та науково-тренінгові заклади, громадські ініціативи, інфраструктурні установи й міжвідомчі координаційні механізми.

Українська модель БДР активно рухається у 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 тотальну автоматизацію контролю, посилити відповідальність за рецидивні й грубі порушення, налагодити системний обмін інформацією між усіма акторами. Без стратегічної співпраці держави, місцевих громад, освітніх установ, комерційних операторів та громадського суспільства неможливо досягти радикального зниження аварійності та смертності на дорогах.

Список використаних джерел:

1. 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
2. Доненко В.В. Щодо визначення центрального органу забезпечення безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2012. № 3. С. 297–310.



3. 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.
4. Воронюк Н.П. Адміністративно-правове регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху. дис. ... д-ра філос. : 081 Право / Н.П. Воронюк. МВС України, Нац. Акад. внутр. справ. Київ, 2023. 308 с.
5. Рудик М.М. Запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні : монографія / Микола Миколайович Рудик ; Нац. акад. внутрішніх справ. Київ : 7БЦ, 2023. 404 с.
6. 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.
7. Стратегія убезпечення дорожнього руху в Україні: виклики, проблеми, рішення : монографія / [В. В. Голіна, В. С. Батиргарєєва, Б. М. Головкін та ін.] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків : Право, 2024. 432 с.
8. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо запровадження пропорційності відповідальності за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів : Проект Закону № 13314. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/56465>.
9. Висновок на проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (щодо запровадження пропорційності відповідальності за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів)». URL: <https://itd.rada.gov.ua/af05b703-15ac-4cec-b462-dcadccce79cc>
10. Скрипа Є. В. Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті: дис. ... д-ра юрид. наук. Дніпро, 2020. 426 с.
11. Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року : Указ Президента України від 30.09.2019 № 722/2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019#Text>.
12. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : Постанова Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 № 103. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF#Text>.

Дата першого надходження рукопису до видання: 26.09.2025

Дата прийнятого до друку рукопису після рецензування: 30.10.2025

Дата публікації: 28.11.2025

