УДК 342.9:37.04:656.1
DOI: 10.15587/2523-4153.2026.369072

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗБАР'ЄРНОСТІ ОСВІТНЬОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

Р. В. Врадій

The article is devoted to identifying current problems of legal regulation of relations regarding ensuring barrier-free educational activities in the field of road traffic and substantiating proposals for their solution. It is proved that the current state of regulatory and legal support for the implementation of projects related to barrier-free is such that it requires significant improvement, starting with the need to consolidate basic terms and further take into account their regulatory content in the corresponding acts. The following concepts are substantiated: barrier-free educational activities in the field of ensuring road traffic safety, barrier-free in the field of ensuring road traffic safety, inclusiveness of educational activities in the field of road traffic.

Among the problematic issues of the operation of the Law of Ukraine "On Road Traffic", the lack of regulation of barrier-free relations was identified. It is indicated that the relevant gap in the act of higher legal force is filled with subordinate regulatory legal acts, which cannot indicate the quality of regulatory legal support. In order to take into account the requirements for ensuring inclusion in road traffic, the exercise of the right to drive a vehicle, it is possible to propose to supplement the Law of Ukraine "On Road Traffic" with Article 3-1 "Barrier-free" in the following wording: "Barrier-free in the field of ensuring road traffic safety is a set of measures and means that are formed, implemented and applied by authorized state bodies, local self-government bodies, their officials and employees within the framework of state policy in the field of road traffic in order to ensure the accessibility of all categories of the population, in particular, persons with disabilities, persons with various functional disorders, to the exercise of the special right to drive vehicles, the formation of law-abiding behavior in the field of road traffic, participation in road traffic protected from road accidents."

Keywords: *road traffic, road safety, educational activities, barrier-free, inclusiveness*

How to cite:
Vradiy, R. (2026). Ensuring barrier-free access to educational activities in the sphere of road traffic: current issues of legal regulation and ways to address them. ScienceRise: Juridical Science, 2(34), 15–21. http://doi.org/10.15587/2523-4153.2026.369072

© The Author(s) 2026
This is an open access article under the Creative Commons CC BY license

1. Вступ

Формування та функціонування безбар'єрного середовища іманентне засадам демократичного розвитку суспільства, орієнтованого на задоволення базових (щодо забезпечення безпеки, гарантування свободи пересування, реалізації права на працю та інш.), соціальних (право на освіту, доступ до інформації, медичне забезпечення та інш.), духовних потреб усіх верств населення. Сфера дорожнього руху, з одного боку, пов'язана із забезпечення права на вільне пересування, а, з іншого - із існуванням ризиків для життя і здоров'я, на усунення яких або, принаймні, зниження рівня їх небезпеки спрямована діяльність Міністерства внутрішніх справ України, інших профільних центральних органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, суб'єктів регіонального управління.

Європейський суд з прав людини у Рішенні Smiljanić v. Croatia від 25.03.2021 р. (справа № 35983/14), яке стосується неефективних реалізації правил дорожнього руху та реакції судової системи на повторювані правопорушення, що мали наслідком загибель особи – порушення, зазначив наступне. «Існують вагомі підстави для захисту суспільства від шкоди в дорожньо-транспортних пригодах, що визнається відповідними міжнародними документами, внутрішнім законодавством і політикою, зокрема і здоровим глуздом. Держава, вживаючи належні стримувальні та превентивні заходи, має намагатися запобігати дорожньо-транспортним пригодам шляхом забезпечення дотримання відповідних правил, направлених на зменшення ризиків небезпечної, необережної чи безвідповідальної поведінки на дорозі. Відповідне національне законодавство перед-

бачало належні превентивні заходи, направлені на забезпечення громадської безпеки та мінімізацію кількості дорожньо-транспортних пригод» [1].

Хоча цитоване Рішення не стосувалось безпосередньо освітньої діяльності у сфері дорожнього руху, проте у ньому було наголошено на необхідності застосування державою заходів, які забезпечують захист від дорожньо-транспортних пригод, а також превентивних заходів щодо запобігання ним. Саме у цьому контексті мета адміністративно-правового регулювання освітньої діяльності у сфері дорожнього руху визначається з позицій всебічного розвитку людини як особистості та найвищої цінності суспільства, розвитку її талантів, розумових і фізичних здібностей, виховання високих моральних якостей по забезпеченню дорожнього руху в країні.

Складовою Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14.04.2021 р. № 366-р [2] є проєкт «Безбар'єрні автошколи», який з 2024 року реалізується Міністерством внутрішніх справ України. Цей проєкт стосується забезпечення реалізації особами з інвалідністю права керування транспортними засобами, рівного доступу до навчання водіїв, які потребують перенавчання на спеціально обладнаному транспорті. Серед заходів і засобів реалізації – не тільки використання адаптованого до потреб осіб з інвалідністю транспорту, а й перенавчання, провадження навчальних програм із врахуванням інклюзії, підготовка інструкторів для роботи із особами з інвалідністю [3]. Станом на 2024 рік організовано та функціонують 7 автошкіл для осіб з інвалідністю у різних регіонах України, де серед випускників, у тому числі – військові після поранень [4]. За даними Головного сервісного центру МВС України у 2025 році функціонують 7 автошкіл на базі закладів вищої освіти системи МВС України у таких областях: Київська, Львівська, Дніпропетровська, Кіровоградська, Одеська, Хмельницька, Вінницька. Крім того, навчання осіб з інвалідністю здійснюється у 7 автошколах у містах Ужгород, Миколаїв, Житомир, Рівне, Луцьк, Ковель, Харків [5]. У 2025 році навчання пройшли більше 500 осіб з інвалідністю, з них – близько 200 осіб отримали посвідчення водія [6].

Тож статистичні дані щодо кількості автошкіл, функціонування яких відповідає проєкту «Безбар'єрні автошколи» свідчать про наявний значений потенціал розвитку цього напряму підготовки водіїв.

Якщо звернутись до статистичних даних, які відображають стан безбар'єрності не тільки у сфері дорожнього руху, можна відзначити її наявність, починаючи з 2021 року, коли було схвалено Національну стратегію із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року [2] та затверджено Порядок проведення моніторингу та оцінки ступеня безбар'єрності об'єктів фізичного оточення і послуг для осіб з інвалідністю [7]. Міністерство розвитку громад та територій України акумулює статистичні дані по усіх напрямах державного моніторингу, у тому числі – щодо транспортної інфраструктури. Так, у 2025 році серед міських автобусів 41 % безбар'єрних, приміських – 31 %, міжміських – 5 %, трамваїв і тролейбусів – 28 %, автостанції та автовокзали – 14,9%, залізничні вокзали та станції – 8,1 %, автозаправні станції та комплекси – 35,1 % , зупинки громадського транспорту – 6 %, зупинки метрополітену – 3 % , зупинки трамваю – 37 % [8]. Станом на 2023 – 2024 роки можна виділити статистичні дані щодо освітньої безбар'єрності. Так, за цей період було виконано 53 заходи, 18 заходів зазначено як такі, що виконуються [9].

Отже, єдиний підхід до уніфікації статистичних показників з обліку результатів моніторингу безбар'єрності ще формується.

Сучасний стан нормативно-правового забезпечення реалізації проєктів, пов'язаних із безбар'єрністю, може бути визначений таким, що потребує суттєвого вдосконалення, починаючи з необхідності закріплення базових термінів та подальшого врахування їх нормативного змісту у кореспондуючих актах.

2. Літературний огляд

Наукові дослідження у галузі адміністративного права і процесу представлені роботами, виконаними на рівні дисертаційних досліджень, які стосуються: державної політики щодо безбар'єрності, проблем захисту прав людини, у тому числі – прав осіб з інвалідністю, створення інклюзивного середовища, реформування закладів освіти із врахуванням вимоги інклюзивності. У цій царині плідно аналізували такі дослідники: К. С. Фомічов, робота якого стосувалась державної політики формування та реалізації соціальної захищеності осіб з інвалідністю: адміністративно-правовий аспект [10]; С. А. Борискін, який присвятив свій науковий пошук аналізу проблеми контролю органів публічної влади у сфері реалізації та захисту прав і свобод осіб з інвалідністю в Україні [11]; С. В. Кандиба, який досліджував питання адміністративно-правового захисту осіб з інвалідністю в Україні [12]; Л. Г Клебан, науковий пошук якого присвячений проблемі сутності адміністративно-правових засад організації позашкільної освіти в Україні [13], С. В. Сівков, який розкривав зміст адміністративно-правової парадигми реінтеграції ветеранів війни в умовах особливого періоду [14]; П. К. Реверук, дослідження якого стосувалось питань адміністративно-

правового регулювання забезпечення доступності правничої допомоги для осіб з інвалідністю [15] та інші.

Огляд наукових робіт дозволив вказати про необхідність поглибленого аналізу проблеми безбар'єрності щодо освітньої діяльності у сфері дорожнього руху.

3. Мета та завдання дослідження

Метою статті є виділення актуальних проблем правового регулювання відносин щодо забезпечення безбар'єрності освітньої діяльності у сфері дорожнього руху та визначення пропозицій щодо шляхів їх вирішення.

Для досягнення мети були поставлені такі завдання:

1. Визначити стан правового регулювання відносин безбар'єрності.

2. Узагальнити норми чинного законодавства, яке регулює відносини безбар'єрності та інклюзивності у сфері освіти.

3. Запропонувати поняття «безбар'єрність освітньої діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», «безбар'єрність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», «інклюзивність освітньої діяльності у сфері дорожнього руху».

4. Довести необхідність внесення змін до Закону України «Про дорожній рух» для врегулювання безбар'єрності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

4. Матеріали та методи

Дослідження ґрунтується на використанні загальнонаукових та спеціальних методів наукового пізнання: діалектичному, порівняльно-правовому, формально-логічному, догматичному. Діалектичний метод покладено в основу вивчення процесів, пов'язаних із розвитком нормативно-правового забезпечення безбар'єрності як соціального явища. Порівняльно-правовий метод формує підґрунтя виявлення проблемних питань закріплення у різних нормативно-правових актах понять, які пов'язані із безбар'єрністю: маломобільні групи, особи з інвалідністю тощо, а також звернутись до огляду рішень Європейського суду з прав людини. Формально-логічний і догматичний методи дозволили сформулювати поняття «безбар'єрність освітньої діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», «безбар'єрність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», «інклюзивність освітньої діяльності у сфері дорожнього руху» та обгрунтувати необхідність внесення змін до Закону України «Про дорожній рух».

5. Результати дослідження та їх обговорення

У Національній стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14.04.2021 р. № 366-р, передбачено вживання терміну «безбар'єрність» у значенні загального підходу «до формування та імплементації державної політики для забезпечення безперешкодного доступу всіх груп населення до різних сфер життєдіяльності». Визначено такі напрями безбар'єрності: фізична (Напрям 1 Розділ ІІ), інформаційна (Напрям 2 Розділ ІІ), цифрова (Напрям 3 Розділ ІІ), суспільна та громадянська (Напрям 4 Розділ ІІ), освітня (Напрям 5 Розділ ІІ), економічна (Напрям 6 Розділ ІІ) [2].

Зміст кожного напряму безбар'єрності випливає з положень його структурних складових: візії, аналізу поточного стану та визначення ключових проблем, стратегічних цілей, завдань, спрямованих на їх досягнення, очікуваних результатів і передбачає врахування умови гарантування доступності реалізації прав і свобод, користування послугами, цифровими ресурсами усім категоріям населення, в тому числі і тим, які потребують соціальної підтримки.

Як вказано на сайті Національної соціальної сервісної служби України [16], суспільна та громадянська безбар'єрність передбачає забезпечення рівних можливостей участі всіх людей та суспільних груп у житті громад та держави; освітня полягає у створенні рівних можливостей та вільного доступу до освіти, включаючи освіту протягом життя; економічна стосується дієвості умов та можливостей реалізації права на працю, підприємницьку діяльність, у тому числі – для молоді, жінок, літніх людей, людей з інвалідністю тощо; інформаційна безбар'єрність розуміється з позицій умов доступу до інформації усіх людей, у тому числі тих, які мають порушення, із врахуванням їх потреб та можливостей; фізична безбар'єрність означає фізичну доступність для усіх соціальних груп громадських споруд, публічних місць, транспорту, послуг; цифрова безбар'єрність полягає у забезпеченні доступу до інформації, комунікації, публічних та інших послуг онлайн для всіх суспільних груп, включаючи літніх людей, людей з інвалідністю, людей, які проживають у сільській місцевості тощо [17].

До сфери освітньої діяльності, спрямованої на забезпечення безпеки дорожнього руху як елементу реалізації державної політики, можна віднести фізичний, освітній, інформаційний напрями безбар'єрності, впровадження яких у суспільне життя створює умови забезпечення якісної

освітньої діяльності у формальній, неформальній та/або інформальній освіті, спрямовані на формування безпечного середовища у сфері дорожнього руху.

Про напрям фізичної безбар'єрності щодо освітньої діяльності вказано у значенні гарантування фізичної доступності усіх категорій населення, у тому числі – осіб з інвалідністю, осіб, які належать до маломобільних груп, у межах усіх видів освіти (формальної, неформальної, інформальної) до отримання знань, вмінь, навичок, спрямованих на формування правосвідомості у сфері дорожнього руху, реалізацію спеціального права керування транспортним засобом, дотримання правил дорожнього руху, відповідальності за їх порушення. Інші напрями безбар'єрності безпосередньо пов'язані із фізичною безбар'єрністю виділеного предмету освітньої діяльності.

Чинним законодавством визначено, що особа з інвалідністю – «особа із стійкими фізичними, психічними, інтелектуальними або сенсорними порушеннями, які при взаємодії з різними бар'єрами можуть заважати її повній та ефективній участі в житті суспільства нарівні з іншими» (ст. 1 Закону України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні» від 21.03.1991 р. №875-XII) [18].

На відміну від поняття «особи з інвалідністю» зміст терміну «маломобільні групи населення» розкрито у нормативно-правових актах різної юридичної сили та предмету регулювання.

На сайті Верховної Ради України при визначенні зазначеного терміну вказано Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» від 17.02.2011 р. № 3038-VI, наказ Міністерства економіки України від 12.04.2022 р. № 827-22 «Про затвердження форми звітності № 3-ПН «Інформація про попит на робочу силу (вакансії)» та Порядку її подання» [19].

Маломобільні групи населення – особи, які відчувають труднощі при самостійному пересуванні, одержанні послуги, необхідної інформації або при орієнтуванні у просторі, зокрема особи з інвалідністю, особи з тимчасовим порушенням здоров'я, вагітні жінки, громадяни похилого віку, особи з дитячими візками (п. 16 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» від 17.02.2011 р. № 3038-VI) [20]. Наведене визначення сформульоване у значенні предмету регулювання Законом України «Про регулювання містобудівної діяльності» від 17.02.2011 р. № 3038-VI.

Іншим нормативно-правовим актом – наказом Міністерства економіки України від 12.04.2022 р. № 827-22 «Про затвердження форми звітності № 3-ПН «Інформація про попит на робочу силу (вакансії)» та Порядку її подання» передбачено, що маломобільні групи населення – люди, що відчувають труднощі при самостійному пересуванні, одержанні необхідної інформації або при орієнтуванні в просторі. До маломобільних груп населення належать особи з інвалідністю, люди з тимчасовим порушенням здоров'я, вагітні жінки, літні люди, люди з дитячими колясками (п. 1.2.) [21].

На сайті Національної соціальної сервісної служби України вказано наступне визначення терміну «маломобільні групи». До них віднесені «люди, які відчувають труднощі при самостійному пересуванні, комунікації або одержанні якихось послуг. Це можуть бути люди з різними функціональними порушеннями (зору, слуху, опорно-рухового апарату тощо); люди, які отримали тимчасову травму або нині хворіють; діти до 7 років; люди, які супроводжують маленьких дітей (до 7 років); вагітні жінки; люди похилого віку» [22].

Порівняння наведених вище положень дозволяє відзначити наявність різниці у виділенні категорій населення, які віднесено до маломобільних груп, а також доцільність уточнення ознаки «відчувають труднощі», враховуючи її належність до опису, зокрема, стану людини, яка не належить до жодної з перелічених категорій, проте відчуває труднощі у зв'язку, наприклад, із важкою інфекційною хворобою. Виділене питання потребує додаткового дослідження у межах іншої предметної спрямованості. Для розкриття проблеми адміністративно-правового регулювання освітньої діяльності як елементу державної політики у сфері дорожнього руху доцільно врахувати визначення маломобільних груп населення у значенні наказу Міністерства економіки України від 12.04.2022 р. № 827-22 «Про затвердження форми звітності № 3-ПН «Інформація про попит на робочу силу (вакансії)» та Порядку її подання» як такого, що регулює ширший предмет – відносини у сфері попиту на робочу силу.

Заслуговує також на врахування положення виділеного наказу Міністерства економіки України від 12.04.2022 р. № 827-22 стосовно інклюзивності будівель і споруд, враховуючи відсутність протиріччя із нормами Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року, схваленої Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14.04.2021 р. № 366-р. Під інклюзивністю будівель і споруд вказано доступність кожної особи відчувати себе безпечно і комфортно без сторонньої допомоги і в міру своїх можливостей незалежно від віку, статі, інвалідності, функціональних порушень, рівня комунікативних можливостей або обставин. Інклюзивність реалізується за допомогою комплексу архітектурно-планувальних, інженерно-технічних, ергономічних, конструкційних і організаційних заходів (п. 1.2.) [21].

У ст. 20 Закону України «Про освіту» вказано норми про інклюзивне навчання здобувачів освіти, основою якого є наступні принципи: недискримінація, врахування багатоманітності людини, ефективне залучення та включення до освітнього процесу всіх його учасників. Кабінет Міністр-

рів України затверджує порядки організації інклюзивного навчання у закладах освіти на відповідних рівнях освіти [23]. Зокрема, можна виділити постанову Кабінету Міністрів України від 15.09.2021 р. № 957 «Про затвердження Порядку організації інклюзивного навчання у закладах загальної середньої освіти» [24]. У закладах загальної середньої освіти передбачено формування інклюзивних класів та/або груп, порядок утворення і функціонування яких затверджуються центральним органом виконавчої влади у сфері освіти і науки (ст. 12 Закону України «Про повну загальну середню освіту» [25]).

Дослідження ґрунтується на аналізі національного законодавства України, матеріалів органів державної влади, наукових джерел. У роботі не було передбачено емпіричні дослідження діяльності закладів освіти у напрямку врахування вимоги забезпечення безбар'єрності та інклюзивності загалом та у сфері дорожнього руху, зокрема. Також не було передбачено проведення компаративного аналізу способів і засобів забезпечення безбар'єрності, що впливають на безпеку дорожнього руху, у країнах Європейського Союзу. Врахування динамічного характеру розвитку чинного законодавства, високий рівень соціального запиту щодо забезпечення безбар'єрності загалом та у сфері дорожнього руху, зокрема, дозволяє зазначити про доцільність подальшого поглиблення окремих положень проведеного аналізу.

До перспектив подальших досліджень слід віднести: обґрунтування напрямів вдосконалення адміністративного законодавства щодо регулювання відносин безбар'єрності освітньої діяльності у сфері безпеки дорожнього руху, дослідження європейського досвіду впровадження інклюзивної підготовки водіїв транспортних засобів, формування ефективної системи державного контролю реалізації напрямів безбар'єрності, визначених Національною стратегією із створення безбар'єрного простору в Україні, які стосуються освітньої діяльності у сфері дорожнього руху.

6. Висновки

1. Стан правового регулювання відносин безбар'єрності характеризується наявністю переважної кількості підзаконних нормативно-правових актів, нормами яких урегульовані окремі аспекти безбар'єрності. Напрями безбар'єрності закріплені у Національній стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14.04.2021 р. № 366-р. Проте реалізація кожного з напрямків потребує окремого нормативного забезпечення. Виділено колізії у врегулюванні базових категорій безбар'єрності, зокрема - «особа з інвалідністю», «маломобільні групи». Виділені проблеми правового регулювання позначаються на забезпеченні безбар'єрності освітньої діяльності у сфері дорожнього руху, до напрямів якої віднесено фізичний, освітній та інформаційний.

2. Узагальнення норм чинного законодавства щодо безбар'єрності та інклюзивності свідчить про необхідність при формулюванні понять «безбар'єрність освітньої діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», «безбар'єрність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», «інклюзивність освітньої діяльності у сфері дорожнього руху» закріпити визначення безбар'єрності з позицій сукупності цілеспрямованих заходів і засобів, які застосовують державні органи, органи місцевого самоврядування, їх посадові і службові особи у межах наданих повноважень. Такий підхід дозволяє створити підґрунтя подальшого розвитку законодавства у напрямку формування законодавчих гарантій реалізації стратегічних напрямів розвитку безбар'єрного простору.

3. Безбар'єрність освітньої діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можна визначити як сукупність заходів і засобів, які формуються, впроваджуються і застосовуються уповноваженими державними органами, органами місцевого самоврядування, їх посадовими і службовими особами у межах державної політики у сфері дорожнього руху з метою забезпечення доступності отримання знань, вмінь, навичок усіма категоріями населення, зокрема, особами з інвалідністю, особами з різними функціональними порушеннями, спрямованих на формування правосвідомої поведінки у сфері дорожнього руху.

Безбар'єрність освітньої діяльності у сфері дорожнього руху доцільно розглядати як складову ширшої категорії – безбар'єрності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. При формулюванні цього поняття слід врахувати не тільки сутність безбар'єрності як гарантування доступності для усіх категорій населення, включно із тими, що потребують сторонньої допомоги, а й визначення дорожнього руху, його безпеки.

Безбар'єрність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху доцільно визначити як сукупність заходів і засобів, які формуються, впроваджуються і застосовуються уповноваженими державними органами, органами місцевого самоврядування, їх посадовими і службовими особами у межах державної політики у сфері дорожнього руху з метою забезпечення доступності усіх категорій населення, зокрема, осіб з інвалідністю, осіб з різними функціональними порушеннями, до реалізації спеціального права керування транспортними засобами, формування правосвідомої поведінки у сфері дорожнього руху, участі у дорожньому русі, захищеному від дорожньо-транспортних пригод.

Про освітню діяльність у сфері дорожнього руху із врахуванням вимоги забезпечення її безбар'єрності можливо вказувати з позицій інклюзивності у значенні застосування заходів, реалізація яких спрямована на забезпечення осіб, які внаслідок функціональних чи інших порушень потребують сторонньої допомоги, відчуття комфорту, безпечності, спроможності отримання необхідних знань, вмінь, навичок у сфері дорожнього руху задля формування правосвідомої поведінки, здійснення права на керування транспортними засобами, зменшення дорожньо-транспортного травматизму.

4. Серед проблемних питань дії Закону України «Про дорожній рух» виявлено відсутність врегулювання відносин безбар'єрності. Відповідна прогалина у акті вищої юридичної сили заповнюється підзаконними нормативно-правовими актами, що не може свідчити про якість нормативно-правового забезпечення. З метою врахування вимог забезпечення інклюзії у дорожньому русі, реалізації права керування транспортним засобом доцільно доповнити Закон України «Про дорожній рух» статтею 3-1 «Безбар'єрність».

Конфлікт інтересів

Автор декларує, що не має конфлікту інтересів стосовно даного дослідження, в тому числі фінансового, особистісного характеру, авторства чи іншого характеру, що міг би вплинути на дослідження та його результати, представлені в даній статті.

Фінансування

Дослідження проводилося без фінансової підтримки.

Доступність даних

Рукопис не має пов'язаних даних.

Використання засобів штучного інтелекту

Автор підтверджує, що не використовує технології штучного інтелекту при створенні представленої роботи.

Подяки

Вкотре вдячні редакції журналу «ScienceRise: JuridicalScience» за якісне супроводження публікації результатів нашого дослідження у складний час збройної агресії РФ проти України.

Внесок авторів

Врадій Руслан Володимирович: Концептуалізація, Методологія, Розслідування, Написання – підготовка чернетки, Написання – підготовка, створення та редагування роботи.

Література

1. Огляд рішень Європейського суду з прав людини (березень 2021 року). Верховний суд, 56. Available at: https://supreme.court.gov.ua/userfiles/media/new_folder_for_uploads/supreme/Oglyad_ESPL_03_2021.pdf
2. Про схвалення Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України № 366-р. 14.04.2021. Available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/366-2021-%D1%80#Text
3. Інклюзивне водіння: в Україні за ініціативи Олени Зеленської реалізують проєкт «Безбар'єрні автошколи» (2025). Барвінківська територіальна громада. Available at: https://barvinkove-miskrada.gov.ua/news/1747729793/
4. Спецпроєкт «2024: Плани. Дії. Результати» – Будуємо суспільство без бар'єрів (2025). Міністерство внутрішніх справ України. Available at: https://mvs.gov.ua/news/specprojekt-2024-plani-diyi-rezultati-budujemo-suspilstvo-bez-barjeriv
5. Ветерани війни та члени їхніх сімей можуть безкоштовно навчатися в автошколах. 23 Грудня 2025. Головний сервісний центр МВС України. Available at: https://hsc.gov.ua/2025/12/23/veterani-vijni-ta-chleni-yihnih-simej-mozhut-bezkoshtovno-navchatisya-v-avtoshkolah/
6. Безбар'єрні автошколи – це коли можеш комфортно навчатись та впевнено кермувати. 4 вересня 2025. mvs_ua. Available at: https://www.instagram.com/p/DOL5duXCBo0/
7. Про затвердження Порядку проведення моніторингу та оцінки ступеня безбар'єрності об'єктів фізичного оточення і послуг для осіб з інвалідністю (2026). Постанова Кабінету Міністрів України від 26 травня 2021 р. № 537 (зі змінами, згідно з Постановою Кабінету Міністрів України № 798 від 27.05.2026). Available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/537-2021-%D0%BF#Text
8. Моніторинг стану безбар'єрності транспорту та об'єктів транспортної інфраструктури (2025). Available at: https://mininfra.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/monitoring-transportu-ta-transportnoyi-infrastrukturi-2025.pdf

9. Координаційна зустріч щодо виконання Плану заходів на 2023 – 2024 роки з реалізації Національної стратегії зі створення безбар'єрного простору в Україні (2024). Available at: https://mininfra.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/barrier-free-strategy-implementation-3q-1.pdf
10. Фомічов, К. С. (2024). Державна політика формування та реалізації соціальної захищеності осіб з інвалідністю: адміністративно-правовий аспект. [Дис. д-ра юр. наук; Центральноукраїнський державний університет імені Володимира Винниченка]. Available at: https://www.cuspu.edu.ua/images/autoreferats/2024/Fomichov/dis_%D0%A4%D0%BE%D0%BC%D1%96%D1%87%D0%BE%D0%B2%D0%B0_%D0%9A.pdf
11. Борискін, С. А. (2021). Контроль органів публічної влади у сфері реалізації та захисту прав і свобод осіб з інвалідністю в Україні. [Автореф. дис. канд. юр. наук; Науково-дослідний інститут публічного права].
12. Кандиба, С. В. (2020). Адміністративно-правовий захист осіб з інвалідністю в Україні. [Автореф. дис. канд. юр. наук; Науково-дослідний інститут публічного права].
13. Клебан, Л. Г. (2026). Адміністративно-правові засади організації позашкільної освіти в Україні. [Автореф. дис. канд. юр. наук; Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана].
14. Сівков, С. В. (2026). Адміністративно-правова парадигма реінтеграції ветеранів війни в умовах особливого періоду. [Автореф. дис. канд. юр. наук; Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана].
15. Реверук, П. К. (2026). Адміністративно-правове регулювання забезпечення доступності правничої допомоги для осіб з інвалідністю. [Автореф. дис. канд. юр. наук; Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана].
16. Деякі питання Національної соціальної сервісної служби України (2020). Постанова Кабінету Міністрів України № 783. 26.08.2020. Available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/783-2020-%D0%BF#Text
17. Безбар'єрність. Національна соціальна сервісна служба України. Available at: https://lnk.ua/fi0zoOeNK
18. Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні: Закон України № 875-XII. 21.03.1991 (зі змінами згідно Закону № 4695-IX від 03.12.2025). Available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/875-12#Text
19. Термін «Маломобільні групи населення». Верховна Рада України. Законодавство України. Available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/term/47466
20. Про регулювання містобудівної діяльності (2025). Закон України № 3038-VI. 17.02.2011 (зі змінами згідно Закону № 4625-IX від 08.10.2025). Available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text
21. Про затвердження форми звітності № 3-ПН «Інформація про попит на робочу силу (вакансії)» та Порядку її подання: наказ Міністерства економіки України № 827-22. 12.04.2022. Available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0565-22#Text
22. Маломобільні групи населення (2021). Довідник безбар'єрності. Національна соціальна сервісна служба України. Available at: https://bf.in.ua/components/malomobilni-hrupy-naselennia/
23. Про освіту (2025). Закон України № 2145-VIII. 05.09.2017 (зі змінами згідно Закону № 4695-IX від 03.12.2025). Available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2145-19#Text
24. Про затвердження Порядку організації інклюзивного навчання у закладах загальної середньої освіти (2025). Постанова Кабінету Міністрів України від 15.09.2021 р. № 957 (зі змінами згідно постанові Кабінету Міністрів України № 1386 від 29.10.2025). Available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/957-2021-%D0%BF#Text
25. Про повну загальну середню освіту: Закон України від 16.01.2020 № 463-IX (зі змінами згідно Закону № 4702-IX від 03.12.2025). Available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/463-20#Text

Received 09.06.2026
Received in revised form 16.07.2026
Accepted 11.08.2026
Published 31.08.2026

Руслан Володимирович Врадій, підполковник поліції, проректор, Донецький державний університет внутрішніх справ, вул. Велика Перспективна, 1, м. Кропивницький, Україна, 25015
E-mail: vradiy.rus@gmail.com
ORCID: https://orcid.org/0009-0005-9260-9490