

**Аналіз відповідності законодавства щодо безпеки дорожнього руху
в сфері підготовки водіїв міжнародним зобов'язанням України з безпеки
дорожнього руху, визначення напрямків впливу та необхідних змін для створення
системних умов зниження смертності в результаті дорожньо-транспортних пригод.**

1. Стислий аналіз основних міжнародних зобов'язань України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та стан виконання.

1.1. Моніторинг нормативно-правових актів України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні спрямованих на виконання міжнародних зобов'язань України у цій сфері, надає можливість зробити висновок, що основні міжнародні зобов'язання України щодо безпеки дорожнього руху (далі в тексті – БДР) з питань підготовки водіїв вміщує Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони¹ (далі в тексті - **Угода про асоціацію**). В Угоді про асоціацію, зокрема вказано, що «співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС» (п.1 Ст.368, Глава 7 «Транспорт»). Зазначене співробітництво охоплює також таку сферу, як «розвиток сталої національної транспортної політики, яка буде охоплювати всі види транспорту, зокрема з метою забезпечення ефективних і безпечних транспортних систем» (п. а) Статті 369, Глава 7 «Транспорт»).

Узагальнено переважна більшість питань щодо БДР вміщено у розділі «(1) Автомобільний транспорт» Додатку ХХХІІ до Глави 7 «Транспорт» Розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» зведена до чотирьох напрямів, а саме технічні, безпекові, соціальні та податкові умови, за якими Україна, у встановлені Угодою про асоціацію терміни, зобов'язується наблизити своє законодавство до законодавства ЄС. При цьому слід наголосити, що заходи, передбачені щонайменше за трьома з зазначених чотирьох напрямів, водночас сприятимуть й покращенню забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Наприклад, «Технічні умови», спрямовані на забезпечення «*встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних транспортних засобів у Співтоваристві*» (Директива Ради № 92/6/ЄЕС від 10.02.1992 р.) та про «*перевірки з придатності до експлуатації автомобілів та автопричепів*» (Директива № 2009/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 06.05.2009 р.) безпосередньо впливають на покращення рівня БДР як у ЄС в цілому, так й в Україні зокрема. Позитивний вплив на рівень БДР забезпечує також впровадження положень напрям «*Соціальні умови*», що забезпечують дотримання в транспортному секторі України вимог «*про реєструвальні пристрої на автомобільному транспорті*» (Регламент (ЄЕС) № 3821/85 від 20.12.1985 р.).

Безпосередньо підрозділ «Умови безпеки» розділу «(1) Автомобільний транспорт» Додатку ХХХІІ до Глави 7 «Транспорт» Розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» передбачає впровадження положень **Директиви Ради № 91/439/ЄЕС від 29.07.1991 р. про посвідчення водія** та Директиви № 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24.09.2008 р. про перевезення небезпечних вантажів наземним транспортом.

Відповідно до Угоди про асоціацію, впровадження положень Директиви Ради № 91/439/ЄЕС від 29.07.1991 р. (нова редакція Директива Європейського парламенту і Ради 2006/126/ЄС від 20 грудня 2006 року про посвідчення водія)² (далі в тексті - **ДПВ**) необхідно здійснювати за трьома основними напрямами, а саме:

- введення категорій посвідчень водія (ст. 3);
- умови видачі посвідчень водія (ст. 4, 5, 6 та 7);
- вимоги для тестів на отримання посвідчення водія (Додатки II та III).

¹ Постійна адреса: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011/page#Text

² Постійна адреса: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_002-06#Text

Таким чином, лише один з трьох вказаних вище напрямів впровадження положень ДПВ безпосередньо спрямований на покращення ефективності діяльності сфери підготовки водіїв в Україні в цілому та, відповідно, покликаний покращити забезпечення БДР в державі.

1.2. Строки виконання та наявний стан впровадження положень Директиви про посвідчення водія.

1.2.1. Планові строки виконання.

Впровадження в дію вказаних вище положень Директиви Ради № 91/439/ЄЕС про посвідчення водія («Умови безпеки» » розділу «(1) Автомобільний транспорт» Додатку ХХХІІ до Глави 7 «Транспорт» Розділу V «Економічне і галузеве співробітництво») передбачалося протягом трьох років з дати набрання чинності Угодою про асоціацію.

Згаданий вище Розділ V «Економічне і галузеве співробітництво» було підписано у складі економічної частини Угоди про асоціацію 07.06.2014 р. в ході засідання Ради ЄС Президентом України та керівництвом Європейського Союзу і главами держав та урядів 28 держав – членів ЄС. Угоду про асоціацію було ратифіковано Верховною Радою України із заявою Законом № 1678-VII від 16.09.2014.

Після тривалого процесу ратифікації усіма державами-членами 01.09.2017 р. Угода про асоціацію набула чинності у повному обсязі³.

Таким чином, відповідно до Угоди про асоціацію, впровадження в Україні положень Директиви про посвідчення водія у повному обсязі, повинно було відбутися до 01.09.2020 р.

1.2.2. Стан впровадження.

Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України №346 від 13.08.2014 р., головним органом в Україні, який відповідає за реалізацію завдань у сфері європейської та євроатлантичної інтеграції та виконання Угоди про асоціацію є Урядовий офіс з питань євроатлантичної інтеграції (**далі в тексті – Урядовий офіс**).

На офіційному сайті Урядового офісу⁴ в розділі «Галузева співпраця з ЄС. Транспорт» станом на 26.09.2023 р. розміщено інформацію щодо стану виконання Угоди про асоціацію у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що датована 03/02/2020 та складається з двох блоків, а саме:

1) У підрозділі «Безпека на транспорті»⁵:

З метою вдосконалення законодавчого регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні, ... та зменшення техногенного впливу автомобільних транспортних засобів шляхом адаптації норм законодавства України до норм актів ЄС розроблено проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері забезпечення експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони»⁶.

«З метою гарантування належного рівня безпеки під час перевезення небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та річковим транспортом розроблено та внесено на розгляд Верховної Ради України групою народних депутатів проект Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо приведення їх у відповідність із законодавством Європейського Союзу у сфері перевезення небезпечних вантажів» (реєстр. № 1193-1 від 20.09.2019).

З метою зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30 відсотків до 2020 року, ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних

³ Постійна адреса: <https://mfa.gov.ua/yevropejska-integraciya/ugoda-pro-asociaciyu-mizh-ukrayinoyu-ta-yes>

⁴ Постійна адреса: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/>

⁵ Постійна адреса: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/yevrointehratsiia/transport>

⁶ Стилий аналіз вказаного законопроекту наведено нижче у цьому документі

втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 № 481 схвалено Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року (далі – Стратегія).

З метою реалізації Стратегії розпорядженням Кабінету Міністрів України від 28.03.2018 № 231 затверджено План заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року.

Водночас постановою Кабінету Міністрів України від 25.04.2018 № 435 затверджено Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року (далі – Державна програма).

...
Велику увагу в Державній програмі приділено саме забезпеченню безпеки українських доріг шляхом влаштування кільцевих розв'язок, острівців безпеки, пішохідних переходів та велодоріжок.»

2) У підрозділі «Транспортна політика»:

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430 схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року.

Спільно з експертами проекту технічної допомоги ЄС «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії в Україні» розроблено проект плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року.

1.3. Основні висновки.

1.3.1. Узагальнюючи наведену вище інформацію, вичерпний перелік нормативних актів, спрямованих на виконання зобов'язань України передбачених Угодою про асоціацію у сфері впровадження та дотримання умов безпеки дорожнього руху вміщує такі акти:

1). Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року (Розпорядження КМУ № 481 від 14.06.2017 р.);

2). План заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року (Розпорядження КМУ № 231 від 28.03.2018 р.);

3). Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року (Розпорядження КМУ № 430 від 30.05.2018 р.).

1.3.2. Моніторинг чинних нормативних актів України, надає можливість зробити висновок щодо неповної відповідності інформації розміщеної Урядовим офісом, наявному стану виконання Угоди про асоціацію у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Зокрема, у зв'язку із закінченням термінів дії вказаних вище нормативних актів, було прийнято такі нормативні акти:

Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року (Розпорядження КМУ №1360-р від 21.10.2020 р.)⁷;

Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року (Постанова КМУ №1287 від 21.12.2020 р.)⁸.

Водночас, за час, що минув з укладення Угоди про асоціацію, було прийнято нову редакцію Директиви про посвідчення водія.

1.3.3. З метою підтвердження відповідності положень нормативних актів спрямованих на виконання зобов'язань України, передбачених Угодою про асоціацію у сфері впровадження та дотримання умов безпеки дорожнього руху вимогам ДПВ, необхідно виконати аналіз змістовного наповнення не лише зазначених документів, але й безпосередньо самої ДПВ.

⁷ Постійна адреса: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80?find=1&text#Text>

⁸ Постійна адреса: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text>

2. Стислий аналіз положень Директиви про посвідчення водія щодо вимог для тестів на отримання посвідчення водія (Додатки II та III)

2.1. Основні положення Додатків II та III Директиви про посвідчення водія.

2.1.1. Додаток II.

Даний додаток вміщує дві основних глави, а саме:

I. Мінімальні вимоги до іспитів на право керування транспортними засобами.

II. Знання, навички і поведінка для керування механічним транспортним засобом.

Глава I «*Мінімальні вимоги до іспитів на право керування транспортними засобами*» вміщує два розділи, а саме:

A. Теоретичний іспит.

B. Іспит з навичок і поведінки.

Розділ «*A. Теоретичний іспит.*» вміщує окремі пункти, які охоплюють усі напрями основних вимог до таких іспитів (далі в тексті – ІТ), в тому числі зміст ІТ для всіх категорій транспортних засобів (далі в тексті – ТЗ), починаючи від А1 та закінчуючи D1E. Структурно розділ складається з чотирьох пунктів, що здебільшого вміщують принципи безпеки, фактори ризику, загальні правила, а також спеціальні положення стосовно різних категорій, окрім категорії «B», а саме: А1, А2 і А (п.3) та С, СЕ, СІ, С1Е, О, БЕ, Б1 і Б1Е (п.4).

Розділ «*B. Іспит з навичок і поведінки.*» (пп. 5-9) вміщують положення щодо ТЗ, що їх використовують на іспитах з навичок і поведінки (далі в тексті – ІНП) для кожної окремої категорії ТЗ (п.5). Позатим, у п.5. наведено особливі положення стосовно ТЗ категорії С, СЕ, D і DE.

Пункти 6-8 вміщують детальний опис «навичок і поведінки, що їх необхідно перевірити» для ТЗ окремих категорій (наприклад «А1, А2 і А») зважаючи, що вони є суттєвими для БДР, зокрема такі як: підготовка й технічна перевірка ТЗ, особливі маневри й поведінка на дорозі.

В межах п.7 («Навички й поведінка, що їх необхідно перевірити стосовно категорій В, В1 і ВЕ») наводяться вимоги до навичок і поведінки водіїв найпоширенішої категорії в світі. Зазначені навички і поведінка охоплюють такі підпункти як:

підготовка й технічна перевірка транспортного засобу, що є суттєвими для безпеки дорожнього руху;

особливі маневри, які необхідно перевірити з огляду на безпеку дорожнього руху;
поведінка на дорозі.

Пункт 9 («*Оцінка за іспит з навичок і поведінки*») здебільшого стосується того, наявність і рівень яких навичок і поведінки у кандидата на отримання прав на керування ТЗ як кожної категорії та й окремих, що відповідають особливостям експлуатації певної категорії, необхідно оцінити екзаменатору з керування ТЗ.

Нарешті пп. 10 та 11 вміщують положення щодо тривалості та місця проведення іспитів з навичок і поведінки.

Глава II. «*Знання, навички і поведінка для керування механічним транспортним засобом*».

Глава вміщує вичерпний перелік знань і навичок, якими повинні володіти й поведінки, якої повинні дотримуватися, водії всіх механічних ТЗ, незалежно від категорії ТЗ, спрямовані на забезпечення безпечного пересування водіїв в межах вулично-дорожньої мережі й зокрема розпізнавати «небезпечні дорожні ситуації», не створювати їх та належно на них реагувати у разі їх виникнення.

Позатим глава містить положення про те, що водії всіх механічних ТЗ, незалежно від категорії ТЗ, також повинні: виконувати правила дорожнього руху, зокрема ті, що призначені для запобігання дорожньо-транспортним пригодам; виявляти будь-які основні технічні несправності в своїх ТЗ, зокрема ті, що створюють ризик безпеці тощо.

2.1.2. Додаток III.

Даний додаток вміщує положення ДПВ щодо «*мінімальних стандартів фізичної та психічної придатності до керування механічним транспортним засобом*» та охоплює мінімальні вимоги щодо особливостей зору та слуху, осіб «*з обмеженими можливостями опорно-рухового апарату*», серцево-судинними захворюваннями, цукровим діабетом, неврологічними захворюваннями тощо.

При цьому в межах Додатку III зазначені вище мінімальні вимоги водіїв поділено на дві групи: для водіїв ТЗ категорій А, А1, А2, АМ, В, В1 і ВЕ та водіїв ТЗ категорій С, СЕ, С1, С1Е, Б, БЕ, Б1 і Б1Е.

2.2. Стислий аналіз змісту положень Додатків II та III Директиви про посвідчення водія в контексті системи освіти з конкретних професій на основі компетентнісного підходу в Україні.

Узагальнюючи положення Додатків II та III ДПВ можна зробити висновки, про те що кожен водій, який відповідає критеріям наведеним у Додатку III, в подальшому, для керування механічним ТЗ повинен володіти сукупністю знань, навичок й дотримуватися поведінки, що розподілено в межах ДПВ на два блоки.

Для належного розуміння положень ДПВ в частині застосованого понятійного апарату, насамперед доцільно розглянути зміст термінів «знання» та «навички», в контексті нормативних актів України, а саме:

«знання» - осмислена та засвоєна суб'єктом наукова інформація, що є основою його усвідомленої, цілеспрямованої діяльності. Знання поділяються на емпіричні (фактологічні) і теоретичні (концептуальні, методологічні)⁹.

Знання є складовою умінь слухачів діяти.

«уміння» – здатність застосовувати знання для виконання завдань та розв'язання задач і проблем. Уміння поділяються на когнітивні (інтелектуально-творчі) та практичні (на основі майстерності з використанням методів, матеріалів, інструкцій та інструментів).

«навички» - дії доведені до автоматизму у результаті виконання вправ. Для сформованих навичок характерні швидкість і точність відтворення¹⁰.

Для належного розуміння змістовного наповнення положень ДПВ водія в частині вимог до сукупності знань, навичок й поведінки водія, як результатів певного навчання в межах підготовки цього документу пропонується застосувати положення Методичних рекомендацій щодо розроблення Державних стандартів професійно-технічної освіти з конкретних професій на основі компетентнісного підходу¹¹ (далі в тексті - **Рекомендації**).

Застосовуючи положення Рекомендацій, слід зазначити, що відповідно до визначення наведеному в тексті Рекомендацій, термін «компетенції» означає – «сукупність знань, умінь і навичок, що визначають здатність ... виконувати трудові дії в конкретній сфері діяльності». Тобто визначення терміну «компетенції» у Рекомендаціях практично повністю співпадає з термінологією, застосованою у ДПВ. Відповідно до зазначеного, аналіз вимог ДПВ до сукупності знань, навичок й поведінки водія в межах підготовки цього документу запропоновано здійснювати на основі компетентнісного підходу.

⁹ Відповідно до Методичних рекомендацій щодо розроблення стандартів вищої освіти. Наказ Міністерства освіти і науки України від «01» червня 2017 № 600 (у редакції наказу Міністерства освіти і науки України від «21» грудня 2017 № 1648). Постійна адреса:

<https://mon.gov.ua/storage/app/media/vishcha-osvita/proekty%20standartiv%20vishcha%20osvita/1648.pdf>

¹⁰ Про затвердження критеріїв оцінювання навчальних досягнень учнів у системі загальної середньої освіти (наказ МОН України від №371 05.05.2008 р.). Дата звернення: 18.08.2023. Постійна адреса:

<https://ips.ligazakon.net/document/view/MUS7508?an=194>

¹¹ Про затвердження Методичних рекомендацій щодо розроблення Державних стандартів професійно-технічної освіти з конкретних професій на основі компетентнісного підходу. (Наказ Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України № 522 від 26.04. 2012 р.). Постійна адреса: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0522736-12>

Під «компетентностями» у Рекомендаціях розуміється «здатність особи до виконання певного виду діяльності, що виражається через знання, розуміння, уміння, цінності та інші особистісні якості», при цьому такі компетентності розділено на дві блоки, а саме: професійні та ключові компетентності.

Відповідно до Рекомендацій, професійні компетентності є результатом «набуття .. компетенцій, які дають йому змогу виконувати ... функції», а ключові – «загальні здібності й уміння ..., що дають змогу особі розуміти ситуацію, досягати успіху в ... професійному житті, набувати соціальної самостійності та забезпечують ефективну професійну й міжособистісну взаємодію.»

Таким чином, вимоги до компетентності водія, відповідно до положень ДПВ із застосуванням положень Рекомендацій до складових компетентності, доцільно розподілити на професійні та ключові.

Водночас у вступі «Методичних рекомендацій щодо розроблення стандартів професійної (професійно-технічної) освіти за компетентнісним підходом»¹² вказано, що «Доцільно при формуванні переліку ключових компетентностей орієнтуватися на їх значущість (суттєвість) для конкретної професії чи кваліфікації відповідно до професійного стандарту/кваліфікаційної характеристики.». Також в положеннях цих «Методичних рекомендацій» зазначено про необхідність включення до структури СП(ПТ)О, у розділі II «Вимоги до результатів навчання», зокрема таких складових:

«2.1 Перелік ключових компетентностей за професією;

2.2 Перелік професійних і ключових компетентностей з їх описом, ...».

2.3. Професійні компетентності водія у Директиві про посвідчення водія.

Відповідно до положень Рекомендацій, «професійні компетенції описуються на основі трудових дій» (п.2.1.5. Рекомендацій), що повністю відповідає компетенціям водія, наведеним у п.7 Глави I Додатку II ДПВ.

Так як зазначено вище, положення п.7 Глави I Додатку II ДПВ (пп. 6-8) вміщують детальний опис навичок і поведінки для ТЗ окремих категорій, тому, для належного розуміння вимог ДПВ, доцільно виокремити, наприклад, вимоги до водіїв наймасовішої категорії «В» (й відповідно, водії ТЗ цієї категорії формують переважну більшість статистики дорожньо-транспортних пригод, а також складають переважну кількість серед загиблих та травмованих на автодорогах), що охоплюють питання, які включено до ІНП (п. 5 Розділ «В. Іспит з навичок і поведінки.»).

Таким чином вимоги до професійних компетентностей водія категорії «В», відповідно до п.7 Глави I Додатку II ДПВ, охоплюють такі знання та навички:

«1). підготовка й технічна перевірка транспортного засобу, що є суттєвими для безпеки дорожнього руху (п.7.2 - в тексті офіційного перекладу зазначений як 8.2.):

відрегулювати сидіння таким чином, щоб мати правильне положення сидячи;

відрегулювати дзеркала заднього виду, ремені безпеки, підголівники, якщо вони є;

перевірити, чи зачинені двері;

вибірково перевірити стан шин, рульового керування, гальм, рідин (наприклад, моторної оливи, охолоджувальної рідини, рідини склоомивача) фар, світловідбивачів, покажчиків повороту та звукового попереджувального сигналу.

2). особливі маневри, які необхідно перевірити з огляду на безпеку дорожнього руху (п.7.3 – в тексті офіційного перекладу зазначений як 8.3.):

Іспит повинен включати наведені нижче маневри (щонайменше два маневри з чотирьох пунктів, у тому числі один на задній передачі):

рух заднім ходом по прямій або з поворотом праворуч або ліворуч з дотриманням правильної смуги руху;

¹² Методичні рекомендації щодо розроблення стандартів професійної (професійно-технічної) освіти за компетентнісним підходом (Наказ МОН України № 216 від 17.02.2021 р.).
Постійна адреса: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0216729-21#Text>

розворот транспортного засобу з використанням передньої та задньої передач;
паркування транспортного засобу й залишення місця парковки, (паркування паралельно, діагонально або перпендикулярно, переднім або заднім ходом, на рівній поверхні, підйомі або спуску);

точне гальмування до зупинки (виконання екстреної зупинки не є обов'язковим).

3). поведінка на дорозі (п.7.4 – в тексті офіційного перекладу ДПВ зазначений як 8.4.):
зрушення з місця: після стоянки, після зупинки дорожньому русі; виїзд з прилеглої території;

рух по прямих дорогах; зустрічний роз'їзд транспортних засобів, у тому числі в обмеженому просторі;

рух на вигинах дороги;

перехрестя: в'їзд на перехрестя, транспортні розв'язки і їх проїзд;

зміна напрямку руху: повороти ліворуч і праворуч; зміна смуг руху;

в'їзд на автомагістралі/з'їзд з автомагістралей або подібних доріг (за наявності):
виїзд зі смуги розгону; з'їзд на смугу гальмування;

обгін/випередження: обгін інших транспортних засобів (якщо можливо); рух уздовж перешкод, наприклад, припаркованих автомобілей¹³, дії у ситуації, коли обгін виконують інші транспортні засоби (залежно від обставин);

особливі ділянки доріг (за наявності): перехрестя з круговим рухом; залізничні переїзди; трамвайні/автобусні зупинки; пішохідні переходи; рух на затяжних підйомах і спусках; тунелі;

запобіжні заходи під час висадки пасажирів з транспортного засобу.»

2.4. Ключові компетентності водія у Директиві про посвідчення водія.

Відповідно до положень Рекомендацій, «ключові компетенції описуються як здатність до ефективної професійної діяльності: вміння аналізувати, ... планувати, передбачати наслідки професійної діяльності, дотримуватись вимог охорони праці, взаємодіяти в трудовому колективі, працювати в команді, використовувати наявну інформацію для підвищення конкурентоспроможності продукції та надання споживачам якісних послуг.» (п.2.1.5. Рекомендацій), що повністю відповідає компетентностям, наведеним у Главі II. Додатку II ДПВ». Як вже зазначалося вище, Глава II. Додатку II ДПВ, вміщує перелік знань і навичок, якими повинні володіти й поведінки, якої повинні дотримуватися водії всіх механічних ТЗ, незалежно від категорії ТЗ.

Таким чином, незалежно від категорії цього ТЗ, кожен водій «повинен в будь-який момент володіти знаннями, навичками й дотримуватися поведінки, ..., щоб бути здатним» виконати усі необхідні дії та заходи наведені у Главі II. Додатку II ДПВ, а саме.

розпізнавати небезпечні дорожні ситуації та оцінювати ступінь їхньої серйозності, контролювати транспортний засіб на достатньому рівні, щоб не створювати небезпечні ситуації й належно реагувати, якщо такі ситуації трапляються,

виконувати правила дорожнього руху, зокрема ті, що призначені для запобігання дорожньо-транспортним пригодам і для підтримання транспортного потоку,

виявляти будь-які основні технічні несправності в своїх транспортних засобах, зокрема ті, що створюють ризик безпеці, і усувати їх у належний спосіб,

ураховувати всі чинники, що впливають на поведінку під час керування (наприклад, алкоголь, втома, слабкий зір тощо), щоб повною мірою використовувати здібності, необхідні для безпечного керування.

сприяти забезпеченню безпеки всіх учасників дорожнього руху, зокрема, найслабших й найуразливіших, виявляючи належну повагу до інших.»

Необхідно підкреслити, що думку щодо визначального значення вказаних «знань, навичок і поведінки» для водія ТЗ підтримують провідні вітчизняні фахівці. Зокрема:

¹³ Наведено відповідно до офіційного тексту.

«Головна психофізіологічна особливість досвідченого водія – вміння орієнтуватися у дорожніх обставинах, оцінювати ступінь їх безпеки, передбачати можливі ускладнення та маневри інших водіїв, а також завчасно продумувати заходи, що можуть сприяти зниженню можливості ризику.»¹⁴

2.5. Окремі аспекти питання оцінювання під час іспиту з навичок і поведінки у Директиві про посвідчення водія.

Пункт 9 («Оцінка за іспит з навичок і поведінки») Розділу «В. Іспит з навичок і поведінки.» Глави I Додатку II ДПВ, окремо вміщує положення щодо належної підготовки «екзаменатора з керування транспортними засобами», спрямоване на забезпечення правильного оцінювання «здатності кандидата безпечно керувати». Зазначене повинно забезпечуватися у наступний спосіб:

«Уповноважений державою-членом орган повинен контролювати та наглядати за роботою екзаменаторів з керування транспортними засобами для забезпечення правильного й однакового застосування оцінювання помилок відповідно до стандартів, установлених у цьому додатку.» (п.9.1. Додатку).

Позатим п.9.2. Додатку також окремо наголошується, що під час оцінювання екзаменатори з керування ТЗ повинні у загальній характеристиці кандидата звертати особливу увагу на поведінку кандидата, яка включає в себе:

«..узгоджене й обумовлене (безпечне) керування з урахуванням дорожніх і погодних умов, урахуванням інших транспортних засобів, урахуванням інтересів інших учасників дорожнього руху(особливо більш вразливих) та передбачення подальших подій.»

Тобто, в наведеному тексті також наводяться певні нові компоненти ключових компетенцій водія, які не лише доповнюють перелік ключових компетентностей наведених у Главі II. Додатку II ДПВ, але й повинні також бути у належний спосіб оцінені під час проходження кандидатом іспитів на посвідчення водія.

2.6. Окремі аспекти змістовного наповнення Додатків II та III Директиви про посвідчення водія.

Виконання в межах підготовки цього документу аналізу змісту положень «вимог для тестів на отримання посвідчення водія» Додатків II та III ДПВ зумовило необхідність коректного та належного розуміння змістовного наповнення їхнього тексту.

Однак, привертає увагу те, що на веб-сайті офіційного інтернет-представництва Верховної Ради України (далі в тексті – офіційний переклад) перед оприлюдненим текстом перекладу ДПВ розміщено попередження, а саме: «Цей документ слугує суто засобом документування, і установи не несуть жодної відповідальності за його зміст.»

При порівнянні зазначеного тексту перекладу українською мовою та текстів оригіналу ДПВ на декількох офіційних мовах ЄС¹⁵, можна зробити висновок, що в тексті українського перекладу застосовується термінологія, яка почасти не має визначень, або може мати неоднозначну змістовну інтерпретацію, що значною мірою ускладнює розуміння вимог положень ДПВ.

Враховуючи наведене вище, в межах підготовки цього документу вбачається за доцільне запропонувати певні уточнення тексту офіційного перекладу, спрямовані насамперед на забезпечення належного розуміння тексту положень «вимог для тестів на отримання посвідчення водія» Додатків II та III ДПВ в частині професійних та ключових компетенцій водія, а також гармонізації з нормативними актами України у сфері БДР, насмперед Закону України Про дорожній рух та Правил дорожнього руху.

¹⁴ Н.В. Давидова. Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. Дисертація. Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ. Дніпро-2019.

¹⁵ Постійна адреса: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32006L0126>

2.7. Пропозиції щодо уточнення змістовного наповнення окремих положень «вимог для тестів на отримання посвідчення водія» Додатки II та III ДПВ.

Для виконання уточнення змістовного наповнення окремих положень «вимог для тестів на отримання посвідчення водія» Додатки II та III ДПВ здебільшого застосовано терміни, що мають визначення у Правилах Дорожнього руху¹⁶ (далі в тексті – ПДР), а саме:

| № пп. | п. ПДР | Зміст п. ПДР |
|-------|--------|--|
| 1 | 1.7. | <u>Водії зобов'язані бути особливо уважними до таких категорій учасників дорожнього руху, як велосипедисти, особи, які рухаються в кріслах колісних, та пішоходи. Усі учасники дорожнього руху повинні бути особливо обережними до дітей, людей похилого віку та осіб з явними ознаками інвалідності.</u> |
| 2 | 1.10. | <u>безпечна швидкість - швидкість, за якої водій має змогу безпечно керувати транспортним засобом та контролювати його рух у конкретних дорожніх умовах;</u> |
| 3 | 1.10. | <u>дорожні умови - сукупність факторів, що характеризують (з урахуванням пори року, періоду доби, атмосферних явищ, освітленості дороги) видимість у напрямку руху, стан поверхні проїзної частини (чистота, рівність, шорсткість, зчеплення), а також її ширину, величину похилів на спусках і підйомах, віражів і заокруглень, наявність тротуарів або узбіч, засобів організації дорожнього руху та їх стан;</u> |
| 4 | 1.10. | <u>дорожня обстановка - сукупність факторів, що характеризуються дорожніми умовами, наявністю перешкод на певній ділянці дороги, інтенсивністю і рівнем організації дорожнього руху (наявність та стан дорожньої розмітки, дорожніх знаків, дорожнього обладнання, світлофорів), які повинен ураховувати водій під час вибору швидкості, смуги руху та прийомів керування транспортним засобом;</u> |
| 5 | 1.10. | <u>небезпека для руху - зміна дорожньої обстановки (у тому числі поява рухомого об'єкта, який наближається до смуги руху транспортного засобу чи перетинає її) або технічного стану транспортного засобу, яка загрожує безпеці дорожнього руху і змушує водія негайно зменшити швидкість або зупинитися. Окремим випадком небезпеки для руху є рух у межах смуги транспортного засобу іншого транспортного засобу назустріч загальному потоку;</u> |
| 6 | 1.10. | <u>учасник дорожнього руху - особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному;</u> |
| 7 | 12.1. | <u>Під час вибору в установлених межах безпечної швидкості руху водій повинен ураховувати дорожню обстановку, а також особливості вантажу, що перевозиться, і стан транспортного засобу, щоб мати змогу постійно контролювати його рух та безпечно керувати ним.</u> |
| 8 | 21.3. | <u>«... у разі виникнення аварійно-небезпечних ситуацій чи скоєння дорожньо-транспортної пригоди.»</u> |

2.7.1. Глава I Додатку II ДПВ.

1). п.9. Оцінка за іспит з навичок і поведінки.

| Текст у оригіналі англійською мовою ¹⁷ | Текст у офіційному перекладі українською | Уточнений переклад у відредагованому вигляді |
|---|--|--|
|---|--|--|

¹⁶ Постійна адреса: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>

¹⁷ Постійна адреса: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32006L0126>

| | МОВОЮ | |
|--|---|---|
| 9. <i>Marking of the test of skills and behaviour</i> | 9. Оцінка за іспит з навичок і поведінки | 9. Оцінювання під час іспитів з навичок і поведінки. |
| 9.1. ... <i>Driving examiners must be trained to assess correctly the applicants' ability to drive safely. The work of driving examiners must be monitored and supervised, by a body authorised by the Member State, to ensure correct and consistent application of fault assessment in accordance with the standards laid down in this Annex.</i> | 9.1.... Екзаменатор з керування транспортними засобами повинен мати належну підготовку, щоб правильно оцінити здатність кандидата безпечно керувати. Уповноважений державою-членом орган повинен контролювати та наглядати за роботою екзаменаторів з керування транспортними засобами для забезпечення правильного й однакового застосування оцінювання помилок відповідно до стандартів, установлених у цьому додатку. | 9.1... Екзаменатор з керування транспортними засобами повинен мати належну підготовку, щоб правильно оцінити здатність кандидата безпечно керувати. Уповноважений державою-членом орган повинен контролювати та наглядати за роботою екзаменаторів з керування транспортними засобами для забезпечення належного й однакового застосування оцінювання помилок відповідно до вимог, установлених у цьому додатку. |
| 9.2. <i>During their assessment, driving examiners shall pay special attention to whether an applicant is showing a defensive and social driving behaviour.</i> | 9.2. Під час оцінювання екзаменатори з керування транспортними засобами повинні звертати особливу увагу на те, чи демонструє кандидат <u>обережне та соціальне керування транспортним засобом.</u> | 9.2. Під час оцінювання екзаменатори з керування транспортними засобами повинні звертати особливу увагу на те, чи демонструє кандидат <u>обачне (не агресивне)* та соціально відповідальне водіння**.</u> |
| <i>This should reflect the overall style of driving and the driving examiner should take this into account in the overall picture of the applicant.</i> | <i>Його поведінка має відображати загальний стиль керування, і екзаменатор повинен ураховувати її в загальній характеристиці кандидата.</i> | <i>(співпадає)</i> |
| <i>It includes adapted and determined (safe) driving, taking into account road and weather conditions, taking into account other traffic, taking into account the interests of other road users (particularly the more vulnerable) and anticipation.</i> | <i>Вона включає в себе узгоджене й обумовлене (безпечне) керування з урахуванням дорожніх і погодних умов, урахуванням інших транспортних засобів, урахуванням інтересів інших учасників дорожнього руху (особливо більш вразливих) та передбачення подальших подій.</i> | <i>Вона включає адаптоване (або пристосоване) та впевнене (безпечне) водіння, що ураховує: наявні дорожні умови та дорожню обстановку; інтереси інших учасників дорожнього руху (особливо більш уразливих) та необхідність прогнозування розвитку дорожньої ситуації***.</i> |

Примітки:

* - поняття «обачне (не агресивне) водіння» пропонується відповідно до більшої точності визначення змістовного наповнення терміну «defensive driving». При цьому слід наголосити, що визначення терміну «defensive driving» також відсутнє у нормативній базі

ЄС. Єдиний відомий автору випадок застосування цього терміну - Зведена резолюція Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй щодо дорожнього руху: безпечний системний підхід. Вказаний документ було оприлюднено декількома офіційними мовами, зокрема англійською та російською. В цьому офіційному тексті російською мовою, застосовано термін «*осторожное вождение*», як відповідник терміну «*defensive driving*» в офіційному тексті англійською мовою. Проте в тексті українською, в межах підготовки цього документу застосовано термін «*обачне*», як такий що більше відповідає вказаній поведінці.

Хоча більшість словників подає терміни «*обережний*» та «*обачний*» як синоніми, проте відповідно до Академічного тлумачного словника¹⁸ «*обачний*» охоплює ще такі якості як «*зважає на інтереси, запитує інших, виявляє повагу до них*», що відсутні у визначенні «*обережний*». Тобто у даному випадку термін «*обачний*» охоплює такі поняття як «*обережність*» та «*уважність*».

** - поняття «*соціальна відповідальність водія*» застосовано замість поняття «*соціальне керування*», яке не має належного змістовного наповнення.

У «Теорії держави і права» зокрема вказується що: «*Соціальна відповідальність передбачає об'єктивно обумовлену необхідність дотримання індивідом основних правил, вимог, принципів, засад спільного гуртожитку. Така поведінка - неодмінна умова нормального функціонування суспільства.*»¹⁹.

Позатим, термін «*соціальна відповідальність водія*» застосовуються у офіційних документах МВС²⁰. Схожий термін застосовано у офіційному тексті ДПВ польською мовою («*społecznie przyjazny*»).

*** - поняття «*прогнозування розвитку дорожньої ситуації*» пропонується відповідно до положень Державного стандарту професійно-технічної освіти за професією водій мототранспортних засобів (ДСПТО 8321.01.00.60.21-2012) та інших нормативних актів України сфери БДР.

2.7.2. Глава II Додатку II ДПВ. Знання, навички і поведінка для керування механічним транспортним засобом.

| Текст у оригіналі англійською мовою | Текст у офіційному перекладі українською мовою | Уточнений переклад у відредагованому вигляді. |
|---|---|--|
| <i>II. KNOWLEDGE, SKILL AND BEHAVIOUR FOR DRIVING A POWER-DRIVEN VEHICLE</i> | <i>II ЗНАННЯ, НАВИЧКИ І ПОВЕДІНКА ДЛЯ КЕРУВАННЯ МЕХАНІЧНИМ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ</i> | <i>(співпадає)</i> |
| <i>Drivers of all power-driven vehicles must at any moment have the knowledge, skills and behaviour described under points 1 to 9, with a view to be able to:</i> | <i>Водії всіх механічних транспортних засобів повинні в будь-який момент володіти знаннями, навичками й дотримуватися поведінки, як зазначено в пунктах 1-9, щоб бути здатними:</i> | <i>(співпадає)</i> |
| <i>Recognise <u>traffic dangers</u> and assess their seriousness,</i> | <i>Розпізнавати <u>небезпечні дорожні ситуації</u> та оцінювати ступінь їхньої серйозності,</i> | <i>Розпізнавати <u>небезпеки для руху</u> та оцінювати їх серйозність,</i> |

¹⁸ Постійна адреса: <http://sum.in.ua/>

¹⁹ Н.І. Матузов, А.В. Малько. Теорія держави і посвідчення: Підручник, 2004. Постійна адреса: <http://uport.inf.ua/sotsialnaya-otvetstvennost-ponyatie.html>

²⁰ Постійна адреса: <https://chv.hsc.gov.ua/2018/12/19/sotsialna-vidpovidalnist-vodiya-u-servisnomu-tsentri-mvs-viprobuvuvali-okulyari-shho-imituyut-efekt-sp-yaninna/>

| | | |
|--|---|--|
| <p><i>Have sufficient command of their vehicle not to create <u>dangerous situations</u> and to react appropriately should such situations occur,</i></p> | <p><i>Контролювати транспортний засіб на достатньому рівні, щоб не створювати <u>небезпечні ситуації</u> й належно реагувати, якщо такі ситуації трапляються,</i></p> | <p>Мати достатній контроль над своїм транспортним засобом, щоб не створювати <u>аварійно-небезпечних ситуацій</u> і належним чином реагувати у разі виникнення таких ситуацій,</p> |
| <p><i>Comply with road traffic regulations, and in particular those intended to prevent road accidents and to maintain the flow of traffic,</i></p> | <p><i>Виконувати правила дорожнього руху, зокрема ті, що призначені для запобігання дорожньо-транспортним пригодам і для підтримання транспортного потоку,</i></p> | <p>(співпадає)</p> |
| <p><i>Detect any major technical faults in their vehicles, in particular those posing a <u>safety hazard</u>, and have them remedied in an appropriate fashion,</i></p> | <p><i>Виявляти будь-які основні технічні несправності в своїх транспортних засобах, зокрема ті, що <u>створюють ризик безпеці</u>, і усувати їх у належний спосіб,</i></p> | <p>Виявляти будь-які серйозні технічні несправності в своїх транспортних засобах, зокрема ті, що <u>можуть становити загрозу безпеці дорожнього руху</u>, і усувати їх у належний спосіб,</p> |
| <p><i>Take account of all the factors affecting driving behaviour (e.g. alcohol, fatigue, poor eyesight, etc.) so as to retain full use of the faculties needed to <u>drive safely</u>,</i></p> | <p><i>Ураховувати всі чинники, що впливають на поведінку під час керування (наприклад, алкоголь, втома, слабкий зір тощо), щоб повною мірою використовувати здібності, необхідні для <u>безпечного керування</u>,</i></p> | <p>Ураховувати всі чинники, що впливають на поведінку під час керування (наприклад, алкоголь, втома, слабкий зір тощо), щоб повною мірою використовувати здібності, необхідні для <u>безпечного водіння</u>,</p> |
| <p><i>Help ensure the safety of all road users, and in particular of the weakest and most exposed by showing due respect for others.</i></p> | <p><i>Сприяти забезпеченню безпеки всіх учасників дорожнього руху, зокрема, найслабших й найуразливіших, виявляючи належну повагу до інших.</i></p> | <p>(співпадає)</p> |
| <p><i>Member States may implement the appropriate measures to ensure that drivers who have lost the knowledge, skills and behaviour as described under points 1 to 9 can recover this knowledge and these skills and will continue to exhibit such behaviour required for driving a motor vehicle.</i></p> | <p><i>Держави-члени можуть здійснювати необхідні заходи для забезпечення можливості водіям, які втратили знання, навички й поведінку, описані в пунктах 1 - 9, відновити ці знання й навички та продовжувати демонструвати таку поведінку, яка необхідна для керування механічним транспортним засобом.</i></p> | <p>(співпадає)</p> |

2.8. Ключові компетентності водія в контексті Методичних рекомендацій щодо розроблення Державних стандартів професійно-технічної освіти з конкретних професій на основі компетентнісного підходу (Рекомендацій).

В контексті положень Рекомендацій, «результатом навчання» водія – повинні стати «компетентності, які набуває та/або здатна продемонструвати особа після завершення навчання». При цьому, «навчальний модуль - це логічно завершена складова., що .., містить навчальний матеріал, необхідний для досягнення професійних і ключових компетентностей та належить до певного рівня кваліфікації.»

Виходячи з положень Рекомендацій, «набуття особою необхідних компетенцій для виконання ...діяльності», що є результатом навчання, досягається через застосування модульно-компетентнісного підходу, тобто застосування «комплексного підходу до модульної побудови змісту навчання ... , зорієнтований на результати навчання.»

Відповідно «професійні й ключові компетентності є основою формування змісту навчальних модулів, що охоплюють загальнопрофесійну, професійно-теоретичну та професійно-практичну підготовки». (п.2.1.7. Рекомендацій).

Водночас, виходячи з вимог Рекомендацій щодо розроблення типових програм навчальних модулів, «типова програма навчального модуля є документом, що визначає складові змісту ... освіти, описані у термінах професійних та ключових компетенцій» (п.2.4.3. Рекомендацій).

Позатим, «типова програма є основою для розроблення робочої програми навчального модуля....» (п.2.4.4. Рекомендацій).

2.9. Основні висновки.

2.9.1. Узагальнюючи зміст положень пп.7 та 9 Глави I Додатку II та Глави II Додатку II ДПВ, застосовуючи положення Рекомендацій та цього документу, можна зробити обґрунтований висновок, що вказані глави вміщують вичерпну сукупність обов'язкових («повинен в будь-який момент володіти») мінімальних («мінімальні вимоги») професійних і ключових компетентностей водія.

Таким чином, відповідно до ДПВ, наявність у людини мінімальної компетентності для керування ТЗ передбачає уміння та навички діяти «по ситуації», через перехід від якісних характеристик набутих знань до якості діяльності, що виконується в змінному зовнішньому середовищі.

2.9.2. Положення ДПВ фактично вміщують визначення визначальної ключової компетентності водія а саме: «безпечне водіння».

Відповідно до офіційних текстів п.9.2. Глави I Додатку II (англійською та перекладу українського) ДПВ поведінка водія повинна:

| Текст оригіналу англійською мовою | Текст офіційного перекладу українською мовою |
|--|---|
| <i>It includes adapted and determined (safe) driving, taking into account road and weather conditions, taking into account other traffic, taking into account the interests of other road users (particularly the more vulnerable) and anticipation.</i> | <i>Вона включає в себе узгоджене й обумовлене (безпечне) керування з урахуванням дорожніх і погодних умов, урахуванням інших транспортних засобів, урахуванням інтересів інших учасників дорожнього руху(особливо більш вразливих) та передбачення подальших подій.</i> |

Уточнений переклад у відредагованому автором вигляді, має такий вигляд: «Вона містить адаптоване (або пристосоване) та впевнене (безпечне) водіння, що ураховує: наявні дорожні умови та дорожню обстановку, інтереси інших учасників дорожнього руху (особливо більш уразливих) та необхідність прогнозування розвитку дорожньої ситуації.»

Спираючись на вище наведені положення п.9.2. Глави I Додатку II ДПВ, можна отримати таке визначення поняття «безпечне водіння»:

Безпечне водіння – поведінка водія, яка включає впевнене та адаптоване до наявних дорожніх умов і дорожньої обстановки водіння, що ураховує необхідність прогнозування розвитку дорожньої ситуації та інтереси інших учасників дорожнього руху.

Позатим, ураховуючи положення інших пунктів Додатку II ДПВ, наведене вище, пропозиція щодо поняття «безпечне водіння» може бути доповнена такими положеннями:

а). для безпечного водіння необхідно:

«виявляти і усувати у належний спосіб будь-які серйозні технічні несправності в своїх транспортних засобах, зокрема ті, що можуть становити загрозу безпеці дорожнього руху»;

«ураховувати всі чинники, що впливають на поведінку під час керування (наприклад, алкоголь, втома, слабкий зір тощо)».

б). *«обачне (не агресивне) та соціально відповідальне водіння»;*

в). Надзвичайно важливим компонентом безпечного водіння є *«запобігання дорожньо-транспортним пригодам»*, яке охоплює такі складники як:

«достатній контроль над своїм транспортним засобом»;

«не створювати аварійно-небезпечних ситуацій»;

«розпізнавати небезпеки для руху та оцінювати їх серйозність»

«належним чином реагувати у разі виникнення аварійно-небезпечних ситуацій»

Таким чином, узагальнюючи сукупність вимог ДПВ щодо визначальної ключової компетентності - безпечного водіння, можна сформулювати наведене нижче визначення:

Безпечне водіння – це поведінка водія, яка містить обачне, впевнене, соціально відповідальне водіння, що адаптоване до наявних дорожніх умов і дорожньої обстановки, та ураховує:

всі чинники, що впливають на поведінку водія під час керування;

технічний стан транспортного засобу;

інтереси інших учасників дорожнього руху.

При цьому, з метою запобігання дорожньо-транспортним пригодам, необхідно забезпечити прогнозування розвитку дорожньої ситуації та достатній контроль над своїм ТЗ щоби:

не створювати аварійно-небезпечних ситуацій;

розпізнавати небезпеки для руху та оцінювати їх серйозність;

належним чином реагувати у разі виникнення аварійно-небезпечних ситуацій.

2.9.3. Враховуючи наведене вище, а також визначальне значення наявності коректного тексту *«вимог для тестів на отримання посвідчення водія»* Додатків II та III ДПВ для питань подальшого розвитку сфери БДР в Україні та необхідність однозначного трактування змісту положень ДПВ доцільно більш ретельно поставитися до виконання робіт з більш фахового та гармонізованого з вітчизняною нормативно-правовою базою у сфері дорожнього руху, перекладу тексту ДПВ в цілому.

3. Підгрунття необхідності впровадження вимог Додатків II та III Директиви про посвідчення водія.

3.1. Проблематика безпеки дорожнього руху та його безпеки в Україні.

Україна посідає одне із чільних місць у світі та перше у Європі за кількістю смертельних випадків та тяжких травм отриманих у наслідку дорожньо-транспортних пригод, що припадають на 100 тис. транспортних засобів. Основними причинами такого стану є відсутність культури безпечного водіння та навичок надання своєчасної першої

допомоги²¹. За роки незалежності (до 2021 року включно) у дорожньо-транспортних пригодах (**далі в тексті - ДТП**) в Україні, згідно з офіційними даними Національної поліції, загинуло понад 181 тис. осіб та близько 1,4 млн. травмовано²² (за іншими джерелами офіційних даних, насамперед Міністерства охорони здоров'я, кількість загиблих і травмованих є суттєво більшою).

У тексті Додаткової угоди №2 між Урядом України та Європейською комісією, ... про внесення змін до Угоди про фінансування програми «*Підтримка впровадження транспортної стратегії України*» від 21.12.2010 р., що було укладена у 2015 році, вказано, що одним з п'яти очікуваних результатів діяльності за програмою Секторальної бюджетної підтримки (СПБ) є покращення рівня безпеки у транспортному секторі України (Результат 2). При цьому зазначається, що: «*Безпека – це питання особливої ваги в Україні: кількість смертності/аварійності на автошляхах у 7 разів перевищує показники ЄС...*».²³ При цьому передбачалося, що «*СПБ сприятиме покращенню безпеки на автошляхах, ... а також буде сфокусована на заходах з ... впровадження міжнародних/ЄС правил та стандартів.*»

Тяжкість наслідків ДТП в Україні в 1,5–5 разів вища. Ймовірність громадянам України потрапити в ДТП зі смертельним наслідком на вітчизняних автодорогах у 5 разів вища, ніж у країнах ЄС²⁴.

Такі показники дозволяють віднести дорожньо-транспортний травматизм до однієї з найсерйозніших соціально-економічних і медичних проблем. Відповідно до звіту²⁵ Рахункової палати України «*...дорожньо-транспортна аварійність в Україні набула масштабів загальнонаціонального лиха...*».

Зниження кількості смертей та травмованих осіб унаслідок ДТП є одними з індикаторів виконання основних завдань Цілей сталого розвитку в Україні, викладених у відповідній Національній доповіді,²⁶ затвердженій Указом Президента України. Проте, для ефективної боротьби з аварійністю необхідно знати причинно-наслідкові фактори виникнення ДТП. Ефективність роботи щодо попередження ДТП значною мірою визначається тією основою, на якій будується аналіз причин їх виникнення.

3.2. Ефективність наявної державної політики щодо урахування впливу людського чиннику та підготовка водіїв у БДР.

Вплив людського чиннику вважається основним у сукупності факторів, що становлять причини виникнення ДТП, насамперед із важкими наслідками, що підтверджується наявними статичними даними, зокрема щодо кількості загиблих та травмованих у результаті ДТП та сучасними дослідженнями багатьох аспектів забезпечення безпеки дорожнього руху.

Беззаперечним фактом також є те, що безпека дорожнього руху визначається надійністю системи «водій-автомобіль-дорога-середовище» (далі в тексті - ВАДС) і, насамперед, надійністю найголовнішої ланки цієї системи – водія. Під надійністю водія в інженерній психології розуміють його здатність безпомилково керувати автомобілем, насамперед в складних ситуаціях, а основу оцінки надійності водія становить поняття помилки, тобто дії (або бездіяльності), що призвели до відхилення керованих параметрів технічної частини системи від допустимих меж експлуатації або заборонені правилами.

Специфічність середовища експлуатації ТЗ визначається багатьма факторами: швидкістю руху, обмеженим часом на прийняття рішень та дії, особистою участю водія в

²¹ Безпека на дорозі: матеріали Всеукраїнської науково-практичної онлайн-конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 15 травня 2020 року). Кривий Ріг, 2020. 172 с.

²² Аналіз автора на основі статистичних даних Національної поліції за відповідні роки.

²³ Постійна адреса: file:///C:/Users/MTA/Downloads/136ADD_2_BS_Transp.pdf

²⁴ Товстуха С.О., Актуальні питання щодо удосконалення державно-управлінських механізмів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Електронне наукове фахове видання "Державне управління: удосконалення та розвиток". № 12, 2010. Постійна адреса: <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=230>

²⁵ Затверджено рішенням ВРУ 09.03.2016 р. № 4-6

²⁶ Указ Президента України №722/2019 від 30.09.2019 Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 р.

процесі, високим ступенем відповідальності з загрозою для життя та здоров'я, впливом дорожньої обстановки, природно-кліматичних умов тощо.

Водій зобов'язаний за найкоротший проміжок часу, оцінити дорожню обстановку, виокремити та ідентифікувати найбільші загрози та обрати безпечний алгоритм дій, заснований на особистому досвіді, й виконати дії, спрямовані на зниження рівня або нейтралізацію небезпечної ситуації до переходу її в стадію аварійної.

При цьому необхідно також враховувати індивідуальність психофізіологічних особливостей кожної людини, адже *«...кожній людині для правильних дій необхідний свій час, а в даній конкретній дорожньо-транспортній ситуації від кожного можна чекати нераціональних дій, особливо при дефіциті²⁷ часу»²⁸*. А позатим, людина у різному емоційному стані має іншу модель поведінки, тобто розвиток аварійної ситуації та реакції на неї водія є нелінійними системами.

Однак, так як водій є єдиним управляючим компонентом системи ВАДС, можна вважати встановленим, що саме він і є найменш надійним елементом цієї системи. Так як слабкою ланкою системи ВАДС виявляється людина, проблема забезпечення безпеки ДР набуває нетехнічного характеру. Надійність водія (як і кожної іншої людини-оператора) зумовлена трьома головними чинниками:

психофізіологічними особливостями, особистим станом здоров'я водія;

рівнем професійності підготовки водія;

ступенем інженерно-психологічної сумісності (узгодженості) психофізіологічних можливостей людини та автомобіля, інших компонентів системи (ВАДС).

Зазначене підтверджується численними науковими дослідженнями, зокрема, основним висновком зробленим в межах аналізу причин ДТП, проведеним Науковим дослідженням Міжнародного союзу автомобільного транспорту (IRU), щодо необхідності приділення особливої уваги впливу людського чиннику, оскільки було виявлено, що причиною 85,2% усіх ДТП є помилка людини²⁹. (Аналогічні дані наведено у Пояснювальній записці до наказу Мінінфраструктури «Про затвердження Порядку підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів для надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів»).

Водночас за оцінками Міністерства транспорту Німеччини серед причин ДТП, людський чинник був присутній у 93% усіх ДТП³⁰. При цьому у якості головних причин ДТП було вказано: помилка людини - 57% випадків; взаємодія людини і дороги - 27%; 6% - взаємодія людини та автомобіля.

Довідково:

«людино-машинні системи з безперервним характером діяльності людини (до них відноситься система ВАДС), в яких відсутні чіткі межі між виконуваними операціями, що ускладнює збір статистики за ймовірностями їх правильного виконання.»³¹

²⁷ «Для оцінки обмежень у часі використовують поняття ліміту і дефіциту часу. Термін "ліміт" використовують тоді коли мають на увазі певні зовнішні обмеження у часі. Термін "дефіцит" уживається тоді, коли відведений оператору час менший за мінімально необхідний для вирішення задачі» Джерело: Трофімов Ю.Л. Інженерна психологія: Підручник. – К.: Либидь, 2002. – 264 с. ISBN 966-06-0235-9/

²⁸ В.П. Поліщук, О.Т. Лановий, В.І. Єресов, О.М. Куницька, А.А. Корчевська, А.А. Корчевський, Моделювання умов небезпеки дорожнього руху для його учасників. Міжвузівський збірник "Наукові нотатки". Луцьк, 2016. Випуск № 55. УДК 656.11

²⁹ Наукове дослідження Причини дорожньо-транспортних пригод за участю вантажних автомобілів в Європі (2007). Міжнародний Союз автомобільного транспорту, IRU; Європейська Комісія, Генеральний Директорат з питань енергетики та транспорту.

³⁰ И.А. Черепнев, В.И. Дьяконов, Г.А. Ляшенко, Н.В. Полянова, Т.В. Джигит. Влияние социально-экономических факторов на рост числа дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом. Системи обробки інформації, 2014, випуск 6 (122) ISSN 1681-7710

³¹ Постійна адреса: https://www.khadi.kharkov.ua/fileadmin/P_Vchena_rada/VR_64_059_02/Dis_Kashkanov.pdf
Дата звернення: 18.08.2023

Слід наголосити, що у ХХ столітті ситуація з аварійністю, загиблими та/або пораненими у європейських країнах була не менш вражаючою ніж в Україні. Саме тому, з урахуванням наведених вище фактів, 29 липня 1991 р. Європейською Радою було прийнято Директиву № 91/439/ЄЕС про посвідчення водія, спрямовану на забезпечення формування якісно нової системи підготовки водіїв, насамперед впроваджено уніфіковані вимоги до тестів на отримання посвідчення водія і зменшення таким чином негативного впливу людського чинника на статистику ДТП із загиблими та/або травмованими. Позитивні зміни, що відбулися внаслідок впровадження положень цієї Директиви, призвели до її подальшого поглиблення та впровадження нової редакції Директиви Європейського парламенту і Ради 2006/126/ЄС від 20 грудня 2006 року про посвідчення водія.

Таким чином, кричущі відмінності України за показниками ДТП із загиблими та/або травмованими у порівнянні з наявним станом БДР у країнах ЄС, сформувалися зокрема в наслідку недостатньої ефективної державної політики у сфері забезпечення БДР. Наведені вище висновки, значною мірою співзвучні думкам провідних вітчизняних фахівців у сфері БДР, а зокрема:

«Відсутність не лише відчутних у статистичному значенні позитивних змін у кількості ДТП із загиблими та травмованими але й довгострокової тенденції до покращення, переконаливо свідчить про неефективність наявної державної політики у сфері забезпечення БДР. Таким чином, можна дійти висновку, що на даний час державою не виконуються зобов'язання перед суспільством передбачені зокрема Конституцією України та наявними нормативно-правовими актами. Узагальнюючи, можна стверджувати, що система підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв функціонує нижче рівня позитивного впливу на БДР.»³²

Аналогічної думки дотримується також Н.В. Давидова: *«Недоліки та дисбаланси адміністративно-правового забезпечення обумовлюють некерованість суспільно значущих процесів, безсистемність здійснюваних заходів та, як наслідок, відсутність сталого прогресу у зменшенні кількості ДТП, насамперед із загиблими та травмованими.»*³³

На думку Т.О. Гуржія, в Україні сформувалася така система адміністрування сектором БДР яка *«не здатна ані протистояти викликам сьогодення, ані, тим більше, забезпечити кардинальне зниження дорожньо-транспортної аварійності (травматизму) в довгостроковій перспективі»*³⁴.

Порівняльний аналіз статистики ДТП із загиблими та/або травмованими, суттєвий вплив на показники БДР відмінностей у системі підготовки водіїв та їх допуску до участі у дорожньому русі надає можливість оцінювати імплементацію в нормативно-правове поле України та упровадження позитивних європейських практик щодо вимог до підготовки та іспитів на отримання прав водія, не лише як обов'язок відповідно до міжнародних зобов'язань держави в рамках зближення з ЄС, але насамперед як необхідність.

4. Стислий аналіз нормативних актів спрямованих на виконання зобов'язань України передбачених Угодою про асоціацію у сфері впровадження та дотримання умов безпеки дорожнього руху.

4.1. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року.

³² В. Загреба. Якою має бути державна політика щодо безпеки дорожнього руху в Україні? Європейський інформаційно-дослідницький центр, Київ 2016. с 41.

³³ Н.В. Давидова. Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. Дисертація. Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ. Дніпро-2019.

³⁴ Т.О. Гуржій. Політика безпеки дорожнього руху: організаційно-правові проблеми та перспективи ціле покладання. Постійна адреса: http://www.lj.kherson.ua/2014/pravo06/part_2/31.pdf

У розділі Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року³⁵ (далі – Стратегія) «Визначення проблеми, на розв'язання якої спрямована Стратегія» вказано, що у 2019 році в Україні «зарєєстровано 160675 дорожньо-транспортних пригод, із них 26052 - із загиблими та/або травмованими особами (загинуло 3454 особи і травмувалося 32736 осіб)».

При цьому, при застосуванні порівняльних статистичних даних, кількість загиблих суттєво відрізнятиметься. Відповідно до методики ВОЗ - кількість померлих у транспортних нещасних випадках (V01–V99) - вона становитиме 4037 осіб, а з урахуванням померлих від травм протягом 30 днів (відповідно до методики, що використовується у більшості країн, включно ЄС) загальна кількість загиблих в Україні за цей же ж період складе вже 5418 осіб. Для порівняння: у тому ж 2019 році у ФРН відбулося понад 300 тис. ДТП з загиблими та/або травмованими в яких загинуло 3059 осіб³⁶. Тобто, у ФРН відбулося в 1,9 разів більше ДТП із загиблими та пораненими, але загинуло у них в 1,8 разів менше людей. Зазначене підтверджується іншими наявними даними: «нині в Україні 76% травмованих в ДТП умирають на догоспітальному етапі, тоді як в Європі - 28%»³⁷.

Причини виникнення проблеми, а саме: «На сьогодні в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод є достатньо високим, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким» (абзац 3 розділу *Визначення проблеми, на розв'язання якої спрямована Стратегія*) зведено у Стратегії до трьох основних блоків, які умовно можна поійменувати як: економічно-інфраструктурний, правовий та адміністративно-технологічний.

В межах останнього зазначено, що однією з таких основних причин виникнення проблеми є: «низький рівень підготовки водіїв», а також «відсутність механізму здійснення ефективного контролю за діяльністю автошкіл».

У якості мети Стратегії вказано «зниження рівня смертності внаслідок ДТП щонайменше на 30 відсотків до 2024 року, зниження ступеня тяжкості наслідків ДТП для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму».

Серед Основних принципів розв'язання проблеми, напрямів реалізації Стратегії та пріоритетів роботи з підвищення БДР зокрема вказано, що

«Розв'язання проблеми здійснюється із застосуванням обґрунтованих цільових показників шляхом впровадження сучасних вимог і технологій, які системно охоплюють усі ключові аспекти безпеки дорожнього руху, зокрема поведінку людини (людський фактор)...»

Однак, серед Основних напрямів реалізації Стратегії такий аспект як людський фактор відсутній взагалі.

Основний напрям реалізації Стратегії як «безпечна поведінка учасників дорожнього руху», та який за визначення повинен був би вміщувати сукупність заходів, спрямованих на системне охоплення такого ключового аспекту БДР, як поведінку водія (людський фактор), не передбачає жодного заходу щодо приведення у відповідність до положень «вимог для тестів на отримання посвідчення водія» Додатків II та III ДПВ, а також забезпечення заходів спрямованих на забезпечення системного підвищення «низького рівня підготовки водіїв», розроблення та провадження ефективного «механізму здійснення ефективного контролю за діяльністю автошкіл», відсутність яких зазначається у Стратегії як одні з основних причин виникнення проблеми «високого рівня смертності та травматизму внаслідок ДТП та вкрай низького рівня організації БДР».

³⁵ Постійна адреса: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>

³⁶ Постійна адреса: <https://www.dw.com/uk/smertnist-na-dorohakh-nimechchyny-u-2019-rotsi-bula-rekordno-puzkoiu/a-52551349>

³⁷ Обговорення проекту резолюції "круглого столу" на тему: "Розвиток національної системи телемедицини та парамедицини в Україні: впровадження міжнародних стандартів". 07 червня 2016. Постійна адреса: <https://komzdrav.rada.gov.ua/news/Povidomlennja/72909.html>

При цьому такий основний напрям реалізації Стратегії як *«безпека перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом»*, передбачає зокрема:

- запровадження програм тренування для корпоративних компаній з власним автомобільним парком - безпечне водіння, водіння взимку, захищене водіння, прогнозування дорожніх ситуацій, транспортування небезпечних вантажів, домедична допомога тощо;

Водночас основний напрям *«забезпечення дотримання Правил дорожнього руху»*, зокрема передбачає:

- проведення тренінгів з майстерності керування автотранспортними засобами з працівниками органів, що забезпечують безпеку дорожнього руху, створюють умови для безперервного та безпечного руху транспорту та/або реагування на дорожньо-транспортні пригоди.

Тобто в межах Стратегії передбачається:

«запровадження програм тренування з безпечного водіння» виключно для водіїв «корпоративних компаній з власним автомобільним парком»,

проведення «тренінгів з майстерності керування автотранспортними засобами» - виключно для «працівників органів, що забезпечують безпеку дорожнього руху».

Очікуваними результатами реалізації Стратегії є зокрема зменшення *«кількості ДТП з тяжкими наслідками, кількості загиблих та травмованих внаслідок дорожньо-транспортних пригод, зниження ступеня тяжкості ДТП та їх негативних наслідків»*.

Основні висновки:

1). В положеннях Стратегії застосовується термінологія, яка має неоднозначну змістовну інтерпретацію, що значною мірою ускладнює, а в деяких випадках унеможлиблює її розуміння.

Наприклад, нормативно-правова база України на даний час не вміщує визначення понять, що застосовані у Стратегії, а саме: *«програм тренування з безпечного водіння»* чи *«захищеного водіння»*, *«тренінг з майстерності керування»* тощо.

2). Заходи запропоновані в межах окремих напрямів Стратегії не повною мірою відповідають проблематиці сфери, наведеній у констатуючій частині Стратегії.

Наприклад, однією з основних причин виникнення проблеми на розв'язання якої спрямована Стратегія є: *«низький рівень підготовки водіїв»*, а також *«відсутність механізму здійснення ефективного контролю за діяльністю автошкіл»*. Проте положення Стратегії не вміщують жодних заходів, спрямованих на покращення стану справ за вказаними напрямками.

3). В положеннях Стратегії не передбачено жодних заходів спрямованих на імплементацію до нормативно-правової бази України положень ДПВ.

4). У тексті щодо очікуваних результатів реалізації Стратегії, окремо привертає увагу наголос на зниження саме «негативних» наслідків ДТП, який дозволяє зробити висновок, що на думку розробників цього документу, ДТП можуть також мати й позитивні наслідки.

4.2. Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року (Постанова КМУ №1287 від 21.12.2020 р. із змінами, внесеними згідно з Постановою КМУ № 706 від 12.07.2021 р.)³⁸

Програма спрямована на досягнення *«цілей визначених Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року»*. У Розділі *«Очікувані результати, ефективність Програми»*, зокрема вказано, що *«Виконання Програми дасть змогу «забезпечити дотримання зобов'язань України за міжнародними договорами у сфері безпеки дорожнього руху та за Директивами ЄС»*.

Однак за результатами аналізу завдань і заходів з виконання Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року можна зробити висновок що не зважаючи на задекларовану спрямованість на досягнення *«цілей визначених*

³⁸ Постійна адреса: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text>

Стратегією» завдання і заходи з виконання Державної програми не вміщують жодного заходу, спрямованого на одну з основних причин виникнення проблеми на розв'язання якої спрямована Стратегія, а саме: «низький рівень підготовки водіїв».

Водночас, відповідно до Прогнозного обсягу фінансових ресурсів для виконання заходів на «Забезпечення безпеки на дорогах та безпеки дорожньої інфраструктури» призначається 72,8% усіх коштів Програми, ще 13,6% - на «Забезпечення дотримання Правил дорожнього руху» і нарешті 9,1% - на «Здійснення заходів реагування». Тобто, на виконання робіт за завданнями і заходами за вказаними вище напрямками призначається понад 95% усіх коштів державного бюджету, що має обернену пропорційність до впливу основних чинників скоєння ДТП.

При цьому напрям 5 Завдань і заходів «Забезпечення безпечної поведінки учасників дорожнього руху», якій за визначенням повинен був би вміщувати усі необхідні заходи спрямовані на підвищення рівня підготовки водіїв, на жаль має лише 2 (прописом – два) заходи, при цьому обидва можна віднести до напрямку «просвітництво», адже один передбачає проведення просвітницьких компаній «з метою інформування населення щодо необхідності дотримання Правил дорожнього руху та зниження ризиків виникнення небезпечних ситуацій на дорозі», а другий «створення освітньої онлайн-платформи з безпеки дорожнього руху та життєдіяльності».

Таким чином задекларовані в Стратегії основні напрями були залишені поза увагою Кабінету Міністрів і не знайшли місця у Програмі.

Основні висновки:

1). В завданнях і заходах Програми відсутні положення, спрямовані на підвищення рівня підготовки водіїв та відповідне розв'язання однієї з основних проблем на яку спрямована Стратегія.

2). Незважаючи на задекларований в Програмі **очікуваний результат щодо «забезпечити дотримання зобов'язань України за міжнародними договорами у сфері безпеки дорожнього руху та за Директивами ЄС»** завдання і заходи Програми не вміщують положень спрямованих на впровадження положень «вимог для тестів на отримання посвідчення водія» Додатків II та III ДПВ.

5. Наявний механізм підготовки водіїв та отримання посвідчення водія в Україні.

Відповідно до Ст.15 Закону України Про дорожній рух:

«Особа, яка бажає отримати право на керування транспортними засобами відповідної категорії чи типу, зобов'язана пройти медичний огляд, підготовку або перепідготовку відповідно до типової навчальної програми, успішно скласти теоретичний і практичний іспити. Порядок підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів визначається Кабінетом Міністрів України.

5.1. 29 липня поточного року набрав чинності Закон України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо запровадження адміністративної відповідальності у сфері підготовки та допуску водіїв до керування транспортними засобами», який дозволяє самостійно готуватись до складання теоретичного іспиту та передбачає штрафи за порушення підготовки водіїв. Починаючи з 29 жовтня 2023 р. кандидат у водії зможє обирати, як вчити правила дорожнього руху, основи будови транспортного засобу і основи надання домедичної допомоги - самостійно чи в автошколі.

Таким чином, з 29.10.2023 р. в Україні діятиме наступний механізм підготовки та перепідготовки водіїв, передбачений постановою Уряду № 601 від 10.05.2022 р. «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України з питань теоретичної та практичної підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів»³⁹, відповідно до якого, щоб отримати посвідчення водія, кандидатам необхідно:

³⁹ Постійна адреса: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/601-2022-%D0%BF#Text>

пройти теоретичну підготовку (наявні три опції: самостійно, з репетитором та в автошколі);

скласти теоретичний іспит у сервісному центрі МВС (СЦ МВС) для отримання можливості надалі проходити практичне навчання;

вибрати автошколу для практичної підготовки і пройти там навчання;

скласти внутрішній практичний іспит, отримати свідоцтво в автошколі;

у СЦ МВС успішно скласти практичний іспит і отримати посвідчення водія.

5.2. Складення іспитів для отримання посвідчення керування ТЗ в Україні, на даний час відбувається у відповідності до вимог «Інструкції про порядок приймання іспитів для отримання посвідчення керування транспортними засобами та видачі посвідчень водія.»⁴⁰

Відповідно до п.7. розділу III Інструкції про порядок приймання іспитів для отримання посвідчення керування транспортними засобами та видачі посвідчень водія (далі в тексті – Інструкція) «Порядок приймання практичного іспиту для отримання посвідчення керування транспортними засобами.», приймання практичного іспиту проводиться у два етапи:

перший - на майданчику для навчання з початкового керування;

другий - в умовах дорожнього руху на визначених ТСЦ МВС маршрутах.

Проте, зміни до «Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами»⁴¹ затверджені Постановою Кабінету Міністрів України № 999 від 15.09.2023 р. вміщують зокрема (2) абзац третій пункту 18) таке положення: «Перевірка навичок керування транспортними засобами категорій А1, А, В1 проводиться виключно на майданчиках для навчання з початкового керування, а категорії В - виключно в умовах дорожнього руху на маршрутах, визначених територіальним сервісним центром МВС.»

Слід наголосити, що протягом останніх десяти років загальна кількість ТЗ в Україні, є практично незмінною – близько 15 млн., серед яких кількість легкових автомобілів не перевищує 9,5 млн.⁴². Незважаючи на це, щорічно в Україні близько 430 тис. осіб вперше отримують посвідчення водія. При цьому, за даними сервісних центрів МВС, успішність складання з першого разу⁴³ теоретичних іспитів становить 42%, а практичних – 62%.

6. Стислий аналіз нормативно-правових актів з питань підготовки водіїв в Україні та їх відповідності положенням Директиви про посвідчення водія.

Насамперед, необхідно зазначити, що частину ключових компетентностей водія ТЗ наведено у Правилах дорожнього руху (ПДР) та Законі України Про дорожній рух, а саме:

1). п.2.3. ПДР, а саме:

«2.3. Для забезпечення безпеки дорожнього руху водій зобов'язаний:

а) перед виїздом перевірити і забезпечити технічно справний стан ...;

б) бути уважним, стежити за дорожньою обстановкою, відповідно реагувати на її зміну, ... і не відволікатися від керування цим засобом у дорозі;

д) не створювати своїми діями загрози безпеці дорожнього руху;»

2) Ст. 16. Основні права та обов'язки водія транспортного засобу Закону України про дорожній рух, що вміщує зокрема такі обов'язки водія: «вживати всіх можливих заходів до

⁴⁰ Наказ МВС 07.12.2009 № 515 (у редакції наказу Міністерства внутрішніх справ України від 22 травня 2020 року № 408). Постійна адреса: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0074-10#Text>

⁴¹ Постанова Кабінету Міністрів України від 08.05.1993 № 340 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 20 травня 2009 р. № 511). Постійна адреса: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF#Text>

⁴² Дані за 2015 рік за постійною адресою: <https://www.autocentre.ua/ua/news/sobytie/chomu-breshe-statistika-dtp-v-ukrayini-45188.html>; дані за 2021 рік: <https://www.facebook.com/bogdan.lepiavko>, 5 серпня 2021 р.

⁴³ Постійна адреса: <http://autoconsulting.ua/article.php?sid=52981>

забезпечення безпечних умов для пересування найбільш уразливих учасників дорожнього руху - дітей, осіб з інвалідністю, велосипедистів і людей похилого віку;»

Відповідно до наведеного вище, ураховуючи необхідність дотримуватись ПДР, кожен кандидат на отримання прав водія, щонайменше зобов'язаний знати та володіти навичками з означених ключових компетентностей.

6.1. Довідник кваліфікаційних характеристик професій працівників. Випуск 69 «Автомобільний транспорт».

Довідник кваліфікаційних характеристик професій працівників (далі в тексті – **Довідник**) – систематизований за видами економічної діяльності збірник описів видів трудової діяльності в Україні, що використовується для:

кваліфікаційних характеристик професій працівників;
визначення переліку основних робіт, які властиві тій або іншій посаді;
визначення кваліфікаційних вимог щодо певних посад;
організації навчального процесу в закладах які готують працівників за професіями відповідних освітньо-кваліфікаційних рівнів.

Відповідно, *Довідник кваліфікаційних характеристик професій працівників. Випуск 69 «Автомобільний транспорт»*⁴⁴, використовується для наведених вище цілей у сфері автомобільного транспорту й, зокрема, щодо «водіїв автотранспортних засобів» усіх категорій (Код КП – 8322). Зміст кваліфікаційних характеристик у Довіднику структурований за трьома розділами, а саме: завдання та обов'язки; повинен знати; кваліфікаційні вимоги.

У Довіднику зокрема викладено в оновленій редакції кваліфікаційні характеристики такої професії як «водій автотранспортних засобів категорії В».

Порівняння змістовних параметрів ключових компетенцій наведених у ДПВ із змістовними параметрами кваліфікаційних характеристик у Довіднику надає можливість зробити висновки, що до ключових компетенцій можуть бути віднесені наступні компоненти кваліфікаційної характеристики:

Розділ «Завдання та обов'язки»:

«Керує колісними транспортними засобами категорії В за різних дорожніх умов.»
«Забезпечує справність обладнання відповідно до встановлених вимог, що стосуються безпеки дорожнього руху, правил життєдіяльності.»

Розділ «Повинен знати»:

«основи безпечного керування транспортними засобами;
можливі причини дорожньо-транспортних пригод та способи запобігання їм;»
«характер впливу кліматичних умов (дощ, туман, ожеледиця та інше) на безпеку руху»;

Розділ «Кваліфікаційні вимоги»:

«Спеціальна підготовка за типовими навчальними планами і програмами підготовки водіїв транспортних засобів категорії В, кваліфікаційна атестація.»

Основні висновки:

1). Кваліфікаційні характеристики «водія автотранспортних засобів категорії В» відповідно до положень Довідника кваліфікаційних характеристик професій працівників. Випуск 69 «Автомобільний транспорт» передбачають лише «підготовку за типовими навчальними планами і програмами підготовки водіїв» транспортних засобів відповідної категорії та не вміщують вимог щодо наявності ключових та професійних компетентностей передбачених положеннями ДПВ.

2). Типова структура кваліфікаційних характеристик Довідника кваліфікаційних характеристик професій працівників. Випуск 69 «Автомобільний транспорт» не вміщує розділу «Повинен уміти», і таким чином, передбачається, що водій повинен «знати» лише

⁴⁴ Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України № 136 від 14.02. 2006 р. (у редакції наказу Міністерства інфраструктури України № 656 від 21.08.2019 р.). Постійна адреса: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0136650-06#Text>

«основи безпечного керування транспортними засобами; можливі причини дорожньо-транспортних пригод та способи запобігання їм;» тощо.

6.2. Порядок підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів (Постанова Кабінету Міністрів України № 487 від 20.05.2009 р.)⁴⁵

Відповідно до положень Постанови під підготовкою водіїв розуміється «забезпечення закладами за відповідними програмами одержання громадянами знань з ... основ безпеки руху ..., вмінь і навичок керування транспортним засобом».

При цьому термін «підвищення кваліфікації водіїв» застосовується у значенні - «забезпечення закладами за відповідними програмами одержання громадянами, що мають посвідчення водія, додаткових знань з удосконалення майстерності керування транспортними засобами, зокрема в ускладнених умовах...»

Відповідно до п.4. Постанови, заклади розробляють «на основі типових навчальних програм», затверджених Урядом, робочі програми і плани з підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв ТЗ.

При цьому такі заклади, що мають ліцензію на провадження освітньої діяльності у сфері професійної (професійно-технічної) освіти, розробляють та затверджують свої робочі плани і освітні програми на підставі державних стандартів професійної (професійно-технічної) освіти в порядку, затвердженому МОН.

6.3. Типова навчальна програма підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів (Постанова Кабінету Міністрів України № 229 від 02.03.2010 р., в редакції постанови Кабінету Міністрів України № 1045 від 06.10.2021 р.)⁴⁶.

Відповідно до Постанови, «типова навчальна програма підготовки та перепідготовки водіїв» ТЗ складається з «типового навчального плану, типової тематичної програми і визначає мінімальну кількість навчальних годин», з урахуванням відповідних категорій ТЗ.

В тесті Постанови вміщено Типовий навчальний план (далі в тексті – План), що містить перелік навчальних розділів теоретичного та практичного модулів.

Відповідно до п.2. типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв (далі – Програма), «на основі Програми заклад, що здійснює ... підготовку... розробляє робочі тематичні програми та навчальні плани, ... за відповідними категоріями транспортних засобів, які погоджуються територіальним органом з надання сервісних послуг МВС за місцезнаходженням закладу».

Відповідно до дванадцятого-вісімнадцятого абзаців п.5. Програми, «У результаті практичного освоєння Програми особи повинні вміти:

розпізнавати небезпечні дорожні ситуації та оцінювати ступінь небезпеки;
контролювати (безпечно керувати) транспортний засіб на належному рівні з метою запобігання створенню небезпечної ситуації і належного реагування у разі її виникнення;
виконувати вимоги Правил дорожнього руху, зокрема такі, що стосуються запобігання дорожньо-транспортним пригодам і підтримання режиму руху транспортного потоку;

виявляти будь-які основні технічні несправності у транспортних засобах, зокрема такі, що створюють ризики на дорогах, і вживати необхідних заходів для їх усунення;

ураховувати всі чинники, що впливають на поведінку водія під час керування транспортним засобом (наприклад, втома, слабкий зір), щоб повною мірою використовувати навички, необхідні для безпечного керування;

сприяти забезпеченню безпеки всіх учасників дорожнього руху, зокрема найслабших і найуразливіших (дітей, пішоходів, велосипедистів, осіб з інвалідністю, осіб похилого віку), виявляючи належну повагу до інших учасників дорожнього руху.»

⁴⁵ Постійна адреса: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/487-2009-%D0%BF#Text>

⁴⁶ Постійна адреса: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/229-2010-%D0%BF#n12>

Порівняння положень, наведених з дванадцятого по вісімнадцятий абзац п.5. Програми, надає можливість зробити висновок, що вони повністю ідентичні положенням наведеним у Главі II. Додатку II «Знання, навички і поведінка для керування механічним транспортним засобом» ДПВ.

Однак п.5. Програми розміщено у преамбулі цього нормативного акту, тобто вступній частині, головне змістове навантаження якої - введення до суті нормативно-правового акту, обґрунтування необхідності його прийняття (мотивація), визначення його мети та завдань. При цьому преамбула не містить норм права.

Зазначене надає можливість стверджувати, що одним із завдань Кабінету Міністрів України (щонайменше станом на 10.05.2022 р., коли Постановою Уряду №601 було внесено останні зміни до п.5.) було забезпечення імплементації положень ДПВ у нормативно-правове поле України та підтвердження у такий спосіб, виконання відповідних міжнародних зобов'язань України, наведених вище.

Для оцінювання того, наскільки вдалося це матеріалізувати у змісті самого акту, необхідно виконати стислий аналіз основної частини Програми, що у даному випадку вміщена у додатках до Програми, де наведено Типові навчальні програми для підготовки водіїв усіх категорій (далі в тексті – ТПН).

Враховуючи, що зазначені додатки наведено у єдиній типовій формі (відповідно до вимог щодо «універсального дизайну у сфері освіти»), тобто їх зміст значною мірою уніфіковано і, таким чином, додатки вміщують ситуації та інформацію що повторюються, в межах підготовки цього документу пропонується виконати аналіз додатків на основі одного, призначеного для наймасовішої категорії ТЗ, а саме «В», вміщеної у Додатку 2.

Структура Типової тематичної програми підготовки водіїв транспортних засобів категорії «В» складається з теоретичного та практичного модулів програми.

1). Теоретичний модуль програми (ТПП).

У складі теоретичного модулю передбачено 5 навчальних розділів, серед яких наявні положення наведені нижче, що можуть бути віднесено до ключових компетенцій відповідно до положень ДПВ, а саме:

Навчальний розділ 1. «*Основи законодавства у сфері безпеки дорожнього руху*», що вміщує главу «*Технічний стан, обладнання, номерні та розпізнавальні знаки, написи і позначення транспортного засобу*» та абзац у якому зокрема наведено такі теми як:

«Несправності транспортного засобу, в разі виникнення яких: водій повинен вжити заходів для їх усунення; подальший рух заборонено до їх усунення.»

Навчальний розділ 2. «*Етика (психологічні основи) водія транспортного засобу*», що вміщує абзац 2, в якому серед «психофізіологічних основ поведінки водія» наведено такі теми як:

«Індивідуальні якості водія транспортного засобу та його вміння оцінювати і прогнозувати дорожньо-транспортну ситуацію...»

«Особливості впливу алкоголю та наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів на організм людини та їх вплив на процес управління транспортними засобами.»

«Прогнозування розвитку дорожньої ситуації.»

абзац 4, в якому серед інших особливостей «*етики водія транспортного засобу (важливість пильності та поваги до інших учасників дорожнього руху)*» наведено такі теми:

«Основні норми і правила поведінки водія транспортного засобу (сприйняття, оцінка та прийняття рішення, швидкість реакції, особливі фактори ризику, пов'язані з недосвідченістю інших учасників дорожнього руху і найбільш уразливими категоріями учасників дорожнього руху - дітьми, особами з інвалідністю, велосипедистами і людьми похилого віку). Культура обслуговування пасажирів, зокрема дітей, осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.»

Навчальний розділ 3. «*Будова і технічне обслуговування транспортного засобу*».

Не вміщує положень, що можуть бути віднесено до ключових компетенцій.

Навчальний розділ 4. «Основи керування транспортними засобами і вимоги до безпеки дорожнього руху», що вміщує:

главу «Основи керування транспортним засобом», у якій зокрема наведено такі теми як: «Помилки в оцінці дорожньої обстановки».

главу «Безпека дорожнього руху», у якій зокрема наведено такі теми як:

«прийняття компромісних рішень у разі виникнення складної дорожньої обстановки»

«особливості створення аварійної ситуації в межах і за межами населених пунктів»

«основні причини виникнення дорожньо-транспортних пригод та запобігання їм»

Навчальний розділ 5. «Надання домедичної допомоги».

Не вміщує положень, що можуть бути віднесено до ключових компетенцій.

Основний висновок щодо Теоретичного модулю програми:

Вказані нижче теми теоретичного модулю можуть бути віднесені до складу знань, передбачених положеннями ДПВ, проте ці знання не охоплюють усі необхідні питання, наведені у положеннях ДПВ, а саме:

| № пп | ДПВ «Знає» (Глава II та п.9.2. Глави I) | ТМП Програми «Знає» |
|---------|---|---|
| 1 | <i>розпізнавати небезпечні дорожні ситуації та оцінювати ступінь їхньої серйозності,</i> | <i>«Основні норми і правила поведінки водія транспортного засобу (сприйняття, оцінка та прийняття рішення, швидкість реакції, ...)»</i> |
| 2 | <i>контролювати транспортний засіб на достатньому рівні, щоб не створювати небезпечні ситуації й належно реагувати, якщо такі ситуації трапляються,</i> | <i>«прийняття компромісних рішень у разі виникнення складної дорожньої обстановки» «особливості створення аварійної ситуації в межах і за межами населених пунктів»</i> |
| 3 | <i>виконувати правила дорожнього руху, зокрема ті, що призначені для запобігання дорожньо-транспортним пригодам і для підтримання транспортного потоку,</i> | <i>«основні причини виникнення дорожньо-транспортних пригод та запобігання їм»</i> |
| 4 | <i>виявляти будь-які основні технічні несправності в своїх транспортних засобах, зокрема ті, що створюють ризик безпеці, і усувати їх у належний спосіб,</i> | <i>«Несправності транспортного засобу, в разі виникнення яких: водій повинен вжити заходів для їх усунення; подальший рух заборонено до їх усунення.»</i> |
| 5 | <i>ураховувати всі чинники, що впливають на поведінку під час керування (наприклад, алкоголь, втома, слабкий зір тощо), щоб повною мірою використовувати здібності, необхідні для безпечного керування,</i> | <i>«Особливості впливу алкоголю та наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів на організм людини та їх вплив на процес управління транспортними засобами.»</i> |
| 6 | <i>сприяти забезпеченню безпеки всіх учасників дорожнього руху, зокрема, найслабших й найуразливіших, виявляючи належну повагу до інших.»</i> | <i>«Основні норми і правила поведінки водія транспортного засобу (... особливі фактори ризику, пов'язані з недосвідченістю інших учасників дорожнього руху і найбільш уразливими категоріями учасників дорожнього руху - дітьми, особами з інвалідністю, велосипедистами і людьми похилого віку).</i> |
| 7 | <i>«..узгоджене й обумовлене (безпечне) керування з урахуванням дорожніх і</i> | |

| | |
|---|--|
| <p><i>погодних умов, урахуванням інших транспортних засобів, урахуванням інтересів інших учасників дорожнього руху (особливо більш вразливих) та передбачення подальших подій.»</i></p> | <p><i>«Індивідуальні якості водія транспортного засобу та його вміння оцінювати і прогнозувати дорожньо-транспортну ситуацію»</i> <i>«Прогнозування розвитку дорожньої ситуації.»</i></p> |
|---|--|

2). Практичний модуль програми (ПМП).

У складі Практичного модулю програми (далі в тексті - ПМП) передбачено один навчальний розділ, якій вміщує положення, що можуть бути віднесено до ключових компетентностей відповідно до положень ДПВ, а саме:

Навчальний розділ 1. «Практичне керування транспортними засобами категорії В».

Тема 6. Удосконалення навичок керування транспортним засобом.

Кількість навчальних годин практичного навчання з підготовки – 10 (в тому числі 2 години у темну пору доби)

Перелік навичок, наведений у пункті *«Удосконалення навичок керування транспортним засобом»* вміщує як професійні так і ключові компетентності у неструктурованому вигляді. На основі попередньо визначених відмінностей між зазначеними компетентностями, відповідно до положень ДПВ та Рекомендацій, запропоновано в межах підготовки цього документу розподілити по компетенціям перелік наведений у тексті Постанови, та відокремити професійні та ключові компетентності.

Текст пункту *«Удосконалення навичок керування транспортним засобом»* вміщений у ТНП має такий вигляд: *«Маневрування в умовах обмеженого проїзду, заднім ходом. Складне та екстрене маневрування. Терміновий розгін і гальмування. Маневрування на автомобільній дорозі з інтенсивним рухом. Взаємодія з пішоходами та іншими учасниками дорожнього руху. Маневрування, об'їзд, обгін, зупинка, початок руху. Керування транспортним засобом з причепом, маса якого не перевищує 750 кілограмів. Уміння керуватися дорожніми знаками і розміткою. Прогнозування розвитку дорожньої ситуації, дії водія транспортного засобу щодо запобігання їй. Прийоми керування транспортним засобом (повільне рушання з місця, терміновий розгін, вибір оптимальної швидкості руху і передачі, прогнозування характеру руху транспортного потоку, використання сили інерції). Контраварійна підготовка. Розгін, термінове гальмування і маневрування на слизькій ділянці автомобільної дороги. Вимоги до керування транспортним засобом з метою його стабілізації під час заносу малої та середньої амплітуди, критичного, екстреного і ритмічного заносу. Об'їзд перешкоди. Маневрування. «Затишний під'їзд» до терміналу для приймання електронних платіжних засобів. Екстрене гальмування. Безпечне розташування транспортного засобу для завантаження/розвантаження біля вантажної естакади/платформи або подібного пристрою.»*

На основі наведеного вище аналізу щодо ПМП з *«Практичного керування транспортними засобами категорії «В»*, розглянемо положення відповідних тем для ТЗ усіх інших категорій, а саме:

«Практичне керування транспортними засобами категорій С, С1».

Тема 6. «Удосконалення навичок керування транспортним засобом».

Кількість навчальних годин практичного навчання з підготовки – 12 (без навчальних годин у темну пору доби).

«Прогнозування розвитку дорожньої ситуації, дії водія транспортного засобу щодо запобігання їй».

«Контраварійна підготовка. Розгін, термінове гальмування і маневрування на слизькій ділянці автомобільної дороги. Вимоги до керування транспортним засобом з метою його стабілізації під час заносу малої та середньої амплітуди, критичного, екстреного і ритмічного заносу.»

«Практичне керування транспортними засобами категорій D, D1».

Тема 6. «Удосконалення навичок керування транспортним засобом».

Кількість навчальних годин практичного навчання з підготовки – 6 (без навчальних годин у темну пору доби).

«Прогнозування розвитку дорожньої ситуації, дії водія транспортного засобу щодо запобігання їй».

«Контраварійна підготовка. Розгін, термінове гальмування і маневрування на слизькій ділянці автомобільної дороги. Вимоги до керування транспортним засобом з метою його стабілізації під час заносу малої та середньої амплітуди, критичного, екстреного і ритмічного заносу.»

«Практичне керування транспортними засобами категорій BE, CE, DE, C1E, D1E».

Тема 7. «Удосконалення навичок керування автопоїздом (автомобілем-тягачем з причепом)».

Кількість навчальних годин практичного навчання з підготовки – 16 (без навчальних годин у темну пору доби).

«Прогнозування розвитку дорожньої ситуації, дії водія транспортного засобу щодо запобігання її виникненню».

«Контраварійна підготовка. ... Екстрене гальмування. Вимоги до керування автопоїздом (автомобілем-тягачем з причепом) з метою його стабілізації під час заносу малої та середньої амплітуди, критичного, екстреного і ритмічного заносу. Переривчасте і ступінчасте гальмування при різному ступені прилягання коліс до автомобільної дороги.»

«Практичне керування транспортними засобами категорій B, C, C1, D1».

Тема 6. «Удосконалення навичок керування транспортним засобом».

Кількість навчальних годин практичного навчання з підготовки – 5 (без навчальних годин у темну пору доби).

«Прогнозування розвитку дорожньої ситуації, дії водія транспортного засобу щодо запобігання її виникненню».

«Контраварійна підготовка. Розгін, термінове гальмування і маневрування на слизькій ділянці автомобільної дороги. Вимоги до керування транспортним засобом з метою його стабілізації під час заносу малої та середньої амплітуди, критичного, екстреного і ритмічного заносу.»

Основний висновок щодо Практичного модулю програми: не вміщує навчальних годин для отримання вмінь та навичок в усьому спектрі передбачених положеннями ДПВ.

Шляхом порівняння за змістовними параметрами питань, вміщеними у Темі 6 Удосконалення навичок керування транспортним засобом з вправами інших тем Навчального розділу «Практичне керування транспортними засобами категорії B», а саме:

«Тема 1. Основи керування транспортним засобом.

Тема 2. Керування транспортним засобом на майданчику.

Тема 3. Керування транспортним засобом на автомобільних дорогах з низькою інтенсивністю руху.

Тема 4. Керування транспортним засобом на автомобільній дорозі з високою інтенсивністю руху.

Тема 5. Керування транспортним засобом в особливих умовах»;

та виключення з наведеного в Темі 6, переліку питань таких, що наявні в інших темах ПМП (й відповідно таких, що не можуть повною мірою бути віднесені до «удосконалення навичок керування ТЗ»), а також, виокремлюючи ключові компетенції за ознаками наведеними у положеннях ДПВ та Рекомендацій, можна отримати такий перелік компетентностей у ПМП, що за змістовними параметрами можна віднести до ключових:

«Прогнозування розвитку дорожньої ситуації, дії водія транспортного засобу щодо запобігання їй.»

«Прогнозування характеру руху транспортного потоку»

«Контраварійна підготовка.»

Вказані теми у практичному модулі можуть бути віднесені до складу умінь, передбачених положеннями ДПВ, проте ці питання не охоплюють усі необхідні напрями умінь та «володіння навичками», що наведені у положеннях ДПВ.

Основні висновки щодо Типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів в цілому.

1). В положеннях Програми застосовується термінологія, яка має неоднозначну змістовну інтерпретацію, що значною мірою ускладнює, а в деяких випадках унеможливує розуміння вимог до підготовки водіїв, вміщених в Програмі.

Наприклад: *«прийняття компромісних рішень у разі виникнення складної дорожньої обстановки»*. Поняття *«прийняття компромісних рішень»* та *«складна дорожня обстановка»* відсутні в Законі України про дорожній рух та ПДП, позатим в межах підготовки цього документу, не вдалося знайти нормативні акти які б вміщували критерії оцінювання рівня компромісності таких прийнятих рішень або складності дорожньої обстановки, еталонну систему показників тощо. При цьому сама по собі *«дорожня обстановка»* становить «складну сукупність умов, при яких відбувається рух на певній ділянці дороги чи вулиці, і характеризується як статичними, так і динамічними елементами.»⁴⁷. Понадто, Програма є єдиним нормативним актом, де взагалі застосовуються такі словосполучення у сфері БДР.

2). В положеннях Програми, ймовірно внаслідок некоректних правок тексту проекту Програми під час її погодження, деякі вимоги в положеннях не лише не мають однакового вигляду в уніфікованих пунктах Програми, але й не мають належного змістовного навантаження. Наприклад: у Темі 6 *«Удосконалення навичок керування транспортним засобом»* для категорії В; категорій С, С1 та категорій D, D1 наведено такий текст: «Прогнозування розвитку дорожньої ситуації, дії водія транспортного засобу щодо запобігання їй.»

Водночас для категорій BE, CE, DE, C1E, D1E та категорій В, С, С1, D1 цей же ж фрагмент тексту має такий вигляд: «Прогнозування розвитку дорожньої ситуації, дії водія транспортного засобу щодо запобігання її виникненню.»

Наведений текст не має змістовного наповнення, адже водій у жоден спосіб не повинен «запобігати розвитку дорожньої ситуації». Можливо у тексті йшлося про необхідність «запобігати виникненню та розвитку аварійно-небезпечних ситуацій», що може надавати необхідне змістовне наповнення наведеному фрагменту тексту.

3). Попри формальне декларування у преамбулі, що «у результаті практичного освоєння Програми особи повинні вміти» все те, що у повному обсязі наведено у тексті Глави II ДПВ Типова навчальна програма підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів не вміщує у Практичному модулі програми необхідних навчальних годин для отримання відповідних вмінь та навичок в усьому спектрі передбачених положеннями ДПВ.

6.4. Державний стандарт професійно-технічної освіти професії водій автотransпортних засобів за спеціалізацією водіння автотransпортних засобів категорії «В», «ВЕ», «С1», «С1Е», «С», «СЕ», «D1», «D1Е», «D», «DE».

6.4.1. Загальні положення Державного стандарту професійної (професійно-технічної) освіти за професією водій автотransпортних засобів за спеціалізацією водіння автотransпортних засобів категорії «В», «ВЕ», «С1», «С1Е», «С», «СЕ», «D1», «D1Е», «D», «DE» ДСПТО 8322.ОІ.00.60.24-2012⁴⁸. (далі в тексті – Держстандарт) містить зокрема

⁴⁷ Розділ 34. Розслідування злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху. Криміналістика. За ред. В. Ю. Шепітька. — 2-ге вид., переробл. і допов. — К.: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2004. — 728 с. <https://buklib.net/books/31597/>

положення про те, що він «є обов'язковим для виконання усіма закладами професійної (професійно-технічної) освіти, підприємствами, установами та організаціями, що здійснюють (або забезпечують) підготовку (підвищення кваліфікації) кваліфікованих робітників, незалежно від їх підпорядкування та форми власності.»

Стандарт зокрема вміщує:
освітньо-кваліфікаційну характеристику;
типовий навчальний план підготовки;
типові навчальні програми;
критерії кваліфікаційної атестації випускників.

Позатим, у Загальних положеннях міститься положення про те що *«Після завершення навчання кожний учень (слухач) повинен уміти самостійно виконувати всі роботи, передбачені освітньо-кваліфікаційною характеристикою, технологічними умовами і нормами, встановленими у галузі автомобільного транспорту.»*

6.4.2. Освітньо-кваліфікаційна характеристика.

1. Професія 8322 Водій автотранспортних засобів категорії «В».
2. Спеціалізація: водіння автотранспортних засобів категорії «В».
3. Кваліфікаційні вимоги:

Повинен знати:

..
можливі причини дорожньо-транспортних пригод та способи їх запобігання; причини виникнення несправностей, способи їх виявлення та усунення; характер впливу кліматичних умов (дощ, туман, ожеледиця та інше) на безпеку руху;

Повинен уміти:

керувати автомобільними транспортними засобами, які відносяться до категорії В за різних дорожніх умов.

...

Забезпечує справність обладнання відповідно до вимог стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху.

Інші пункти Освітньо-кваліфікаційної характеристики (3) *Загальнопрофесійні вимоги; 4. Вимоги до освітньо-кваліфікаційного рівня осіб, які навчатимуться в системі професійно-технічної освіти; 5.Сфера професійного використання випускника; 6.Специфічні вимоги)* не вміщують необхідних положень.

6.4.3. Типовий навчальний план підготовки кваліфікованих робітників Державного стандарту професійно-технічної освіти професії водій автотранспортних засобів за спеціалізацією водіння автотранспортних засобів.

Типовий навчальний план підготовки вміщує такі навчальні предмети:

1.Загальнопрофесійна підготовка.

1.1 Основи законодавства України .

2. Професійно-теоретична підготовка.

2.1 Охорона праці та навколишнього середовища.

2.2 Будова легкового автомобіля категорії В.

2.3 Правила дорожнього руху.

2.4 Основи безпеки дорожнього руху, та перша медична допомога при ДТП.

2.5 Професійна етика та культура водіння.

3. Професійно-практична підготовка.

3.1 Водіння автомобіля категорії В (40 годин)

4. Консультації.

5. Державна кваліфікаційна атестація.

В межах навчального предмету Основи безпеки дорожнього руху та перша медична допомога при ДТП Типовий навчальний план підготовки кваліфікованих робітників (далі - **План**) Держстандарту⁴⁹ професії водій автотранспортних засобів вміщує відповідну Типову навчальну програму (далі - **Програма**).

План за професією 8322 Водій автотранспортних засобів за спеціалізацією водіння автотранспортних засобів категорії "В" має загальний обсяг навчального часу 198 годин та 40 годин – водіння автомобіля (підпункт.3.1. ТН плану в межах п. 3. Професійно-практична підготовка).

При цьому Лабораторно-практичні роботи (далі – ЛПР) в межах Теми 7 пункту 7 Плану (Програма з предмету *«Правила дорожнього руху»*) передбачають зокрема «Формування навичок правильної орієнтації, оцінки ситуації та прогнозування її розвитку.», а ЛПР в межах Теми 11 пункту 7 Плану (*«Номерні та розпізнавальні знаки. Попереджувальні засоби, позначення»*) – «Розгляд типових дорожньо-транспортних ситуацій з використанням технічних засобів, макетів, стендів і програмних навчальних матеріалів» (п.1).

П.8 Плану Програма з предмета *«Основи безпеки дорожнього руху та перша медична допомога при ДТП»* в межах теми *Безпека дорожнього руху (п.2)* вміщує підтему *Дорожньо-транспортні пригоди* в межах якої зокрема наявні такі питання:

умови, які сприяють виникненню ДТП;

заходи, що запобігають ДТП;

умови попередження ДТП.

Проте проведення ЛПР темою не передбачено.

Як зазначалося вище, водіння автомобіля передбачено Професійно-практичною підготовкою (п.10 Плану) вміщує перелік з 6 пунктів та на яку відведено загалом 40 годин (*«Водіння автомобіля категорії «В»*).

В межах цієї підготовки передбачено оволодіння такими темами:

початкові вправи з водіння в умовах маневрового майданчика;

водіння на маневровому майданчику;

водіння по дорогах з малою інтенсивністю руху;

водіння по дорогах з високою інтенсивністю руху;

водіння за особливих умов;

удосконалення техніки керування.

Порівняння змістовних параметрів ключових компетенцій наведених у ДПВ з змістовними параметрами тем, наведених вище, надає можливість зробити такий висновок: лише в межах теми *«б. Удосконалення техніки керування»* наявні деякі аспекти ключових компетентностей у ДПВ, на яку відведено 7 навчальних годин, в тому числі 2 години водіння автомобіля у темну пору доби, а саме:

«Прогнозування розвитку аварійних обставин дії водія щодо їх попередження»;

«...прогнозування характеру руху транспортного потоку, ...»;

«Відпрацювання вправ із контраварійної підготовки: розгін та прийоми термінового гальмування і маневрування на слизькому покритті.»

Керування під час занесення. Об'їзд раптово виниклої перешкоди. Дії водія під час осліплення. Прийоми і дії водія під час занесення автомобіля. Відпрацьовування швидкісного і термінового маневрування. Термінове гальмування. Вивчення і практичне виконання прав швидкісного керування рульових колесом.»

Аналіз положень Теми *б Удосконалення техніки керування* Плану та Програм для усіх інших категорій ТЗ засвідчує, що вони вміщують практично аналогічні вимоги з незначними доповненнями й уточненнями, а саме:

⁴⁹ Аналогічні положення містить Типовий навчальний план і програми з професійного навчання для закладів системи загальної середньої освіти, що затверджено наказом МОН 23.09.2010 № 904 (у редакції наказу Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України 24.09.2012 № 1040)

Категорія «С» (відведено 8 навчальних годин, без водіння автомобіля у темну пору доби):

Повністю співпадає з категорією «В» за винятком останнього пункту, який викладено так: *«Удосконалення навичок виконання вправ зі швидкісного керування рульовим колесом з метою:*

стабілізації автомобіля під час занесення малої амплітуди;

стабілізації під час занесення середньої стабілізації під час ритмічного занесення.»

Категорія «С1» (відведено 20 навчальних годин, в тому числі 2 години водіння автомобіля у темну пору доби):

Повністю співпадає з категорією «В».

Категорія «С1Е» (відведено одна навчальна година, без водіння автомобіля у темну пору доби):

Повністю співпадає з категорією «В» за винятком відсутності вправи *«Керування під час занесення.»*

Категорія «СЕ» (відведено дві навчальних години, без водіння автомобіля у темну пору доби):

Повністю співпадає з категорією «В» за винятком відсутності вправи *«Вивчення і практичне виконання прав швидкісного керування рульових колесом.»*

Категорія «D1» (відведено 4 навчальних годин, без водіння автомобіля у темну пору доби):

Повністю співпадає з категорією «В» за винятком останнього пункту, який викладено так: *«Удосконалення навичок виконання вправ із швидкісного керування рульовим колесом з метою:*

стабілізації автобуса під час занесення малої амплітуди;

стабілізації автобуса під час занесення середньої амплітуди;

стабілізації автобуса під час критичного занесення;

стабілізації автобуса під час екстреного занесення;

стабілізації автобуса під час занесення.»

Позатим додано такі вправи:

«Прийоми переривчастого і ступінчастого гальмування при різних коефіцієнтах зчеплення коліс автобуса з дорогою.

Прийоми стабілізації автобуса під час занесення малої та середньої амплітуди, під час критичного, екстреного і ритмічного занесення.»

Категорії «D1Е» та «DE»:

просто зазначено *«Відпрацювання контраварійних вправ.»* без найменування таких вправ та встановлення навчальних годин.

Категорії «D» (відведено 6 навчальних годин, без водіння автомобіля у темну пору доби):

повністю співпадає з категорією «D1» за винятком останнього пункту, який у «D» викладено так:

«стабілізації автобуса під час ритмічного занесення»

6.4.4. Критерії кваліфікаційної атестації.

Суттєвою відмінністю положень «Типового навчального плану підготовки кваліфікованих робітників Державного стандарту професійно-технічної освіти професії водій автотранспортних засобів» за спеціалізацією водіння автотранспортних засобів усіх категорій (наказ Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України №802 від 10.07.2012 р. ДСПТО 8322.ОІ.00.60.24-2012) від положень Типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів (Постанова Уряду №229 від 02.03.2010 р. в редакції постанови Уряду №1045 від 06.10.2021 р) є наявність у першому «критеріїв кваліфікаційної атестації випускників».

Рівень кваліфікації оцінюється за бальним принципом, при цьому застосовується наступна шкала: бали від 1 до 6 – «Без присвоєння кваліфікації.»; бали від 7 до 12 – з присвоєнням кваліфікації. Примітка: Перевідні оцінки з балів: 7 і 8 - «задовільно»; 9 і 10 - «добре»; 11 і 12 - «відмінно».

Критерії кваліфікаційної атестації випускників (п.12. Плану) за професією 8322 Водій автотранспортних засобів за спеціалізацію - водіння автотранспортних засобів категорії "B" при оцінюванні:

| Бали | Знає | Уміє |
|-------------|--|--|
| 7 | (не вміщує) | правильно виконує прийоми і вправи з практичного водіння автотранспортного засобу категорії «B» . (не вміщує) |
| 8 | <u>орієнтується у</u> можливих причинах дорожньо-транспортних пригод; основні причини виникнення несправностей; (не вміщує) | виконує правильно прийоми і вправи з практичного водіння автотранспортного засобу категорії «B». (не вміщує) |
| 9 | <u>можливі причини</u> дорожньо-транспортних пригод та <u>основні способи їх попередження</u> ; основні причини виникнення несправностей; <u>характер впливу природних умов (дощ, туман, ожеледиця та інше) на безпеку руху</u> ; (не вміщує) | правильно виконує прийоми і вправи з практичного водіння автотранспортного засобу категорії «B». (не вміщує) |
| 10 | можливі причини дорожньо-транспортних пригод та способи їх попередження; причини виникнення несправностей, <u>способи їх виявлення та усунення</u> ; характер впливу природних умов (дощ, туман, ожеледиця та інше) на безпеку руху; | Керує автотранспортними засобами, які відносяться до категорії «B» <u>за різних дорожніх умов</u> . (не вміщує) |
| 11 | можливі причини дорожньо-транспортних пригод та способи їх попередження; причини виникнення несправностей, способи їх виявлення та усунення; характер впливу природних умов (дощ, туман, ожеледиця та інше) на безпеку руху; | <u>самостійно і в повному обсязі виконує всі вправи та прийоми з практичного водіння автотранспортного засобу категорії «B» за різних дорожніх умов.</u> |
| 12 | можливі причини дорожньо-транспортних пригод та способи їх попередження; причини виникнення несправностей, способи їх виявлення та усунення; характер впливу природних умов (дощ, туман, ожеледиця та інше) на безпеку руху; | <u>самостійно і в повному обсязі виконує всі вправи та прийоми з практичного водіння автотранспортного засобу категорії «B» за різних дорожніх умов.</u> |

Аналіз знань та умінь, що оцінюються під час проведення кваліфікаційної атестації слухачів усіх інших категорій ТЗ засвідчує, що вони вміщують практично аналогічні вимоги з несуттєвими доповненнями й уточненнями.

Порівняння змістовних параметрів ключових компетенцій наведених у ДПВ з змістовними параметрами, наведених вище знань та умінь, що оцінюються під час

проведення кваліфікаційної атестації надає можливість зробити висновок про те, що лише слухачі, кваліфікацію яких оцінено у 11-12 балів, під час навчання за професією 8322 Водій за спеціалізацію - водіння автотранспортних засобів усіх категорій, оволодівають незначною частиною знань та умінь, передбаченими положеннями ДПВ.

Основні висновки:

1). Типовий навчальний план підготовки та Типові навчальні програми не вміщують необхідних тем та вправ, спрямованих на набуття ключових компетенцій передбачених ДПВ.

Слід підкреслити, що відсутність у ДСПТО 8322.OI.00.60.24-2012 ключових компетенцій не відповідає вимогам Постанови Кабінету Міністрів України № 1077 від 20.10.2021 р. Про затвердження Державного стандарту професійної (професійно-технічної) освіти,⁵⁰ відповідно до якого Державний освітній стандарт містить зокрема:

«Вимоги до результатів навчання, що містять:

перелік ключових компетентностей за професією та їх опис;

загальні компетентності (знання та вміння) за професією;

перелік результатів навчання та їх зміст.

Структурування змісту Стандарту базується на компетентнісному підході, що передбачає формування і розвиток у здобувача освіти ключових, загальних та професійних компетентностей.»

При цьому перелік та опис ключових компетентностей за професією, повинен вміщувати опис таких компетентностей, а саме: повинен «знати», повинен «уміти».

2). В межах *Темі 6 Удосконалення техніки керування* Плану та Програм передбачається набуття компетенцій «прогнозування розвитку аварійних обставин дії водія щодо їх попередження» та «відпрацювання вправ із контраварійної підготовки», змістовне наповнення яких можна віднести до ключових компетентностей передбачених ДПВ.

3). Критерії кваліфікаційної атестації випускників (п.12. Плану) за професією 8322 Водій автотранспортних засобів за спеціалізацію водіння автотранспортних засобів усіх категорій передбачають наявність у водіїв лише знань щодо «можливих причин дорожньо-транспортних пригод та основні способи їх попередження», не вимагаючи при цьому жодних відповідних умінь.

4). Окремо слід зауважити, що застосування терміну «удосконалення техніки керування» в межах професійно-практичної підготовки в тексті Стандарту не відповідає термінології, встановленій Постановою Уряду № 229 від 02.03.2010 р. щодо Типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів, якою передбачається практичне навчання за темою «удосконалення навичок керування транспортним засобом.»

7. Узагальнюючі висновки аналізу відповідності законодавства щодо безпеки дорожнього руху в сфері підготовки водіїв міжнародним зобов'язанням України з безпеки дорожнього руху, визначення напрямків впливу та необхідних змін для створення системних умов зниження смертності в результаті дорожньо-транспортних пригод.

7.1. Узагальнюючі висновки аналізу відповідності законодавства щодо БДР в сфері підготовки водіїв міжнародним зобов'язанням України.

7.1.1. Єдиним документом, що вміщує міжнародні зобов'язання України у сфері забезпечення БДР щодо підготовки водіїв є Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (підрозділ «Умови безпеки» розділу «(1) Автомобільний транспорт» Додатку XXXII до Глави 7 «Транспорт» Розділу V «Економічне і галузеве співробітництво»).

⁵⁰ Постійна адреса: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1077-2021-%D0%BF#Text>

Вказаний підрозділ Угоди про асоціацію передбачає впровадження положень Директиви Ради № 91/439/ЄС від 29.07.1991 р. (нова редакція Директива Європейського парламенту і Ради 2006/126/ЄС від 20.12.2006 р. про посвідчення водія) за трьома основними напрямками, серед яких лише один спрямований безпосередньо на питання вдосконалення підготовки водіїв: *«вимоги для тестів на отримання посвідчення водія (Додатки II та III)»*.

Впровадження в дію вказаних вище положень Директиви Європейського парламенту і Ради 2006/126/ЄС від 20.12.2006 р. про посвідчення водія відповідно до Угоди про асоціацію передбачалося протягом трьох років з дати набрання нею чинності. Таким чином, відповідно до Угоди про асоціацію, впровадження в Україні положень ДПВ у повному обсязі, повинно було відбутися до 01.09.2020 р.

Водночас, в межах підготовки цього документу, було виявлено, що необхідність впровадження в Україні вимог положень Додатків II та III ДПВ зумовлена не лише вказаними вище міжнародними зобов'язаннями України у сфері забезпечення БДР, але насамперед *«високим рівнем смертності та травматизму внаслідок ДТП та вкрай низьким рівнем організації БДР»*.

7.1.2. Стислий аналіз змісту положень *«вимог для тестів на отримання посвідчення водія (Додатки II та III)»* свідчить про те, що вони вміщують вичерпну сукупність обов'язкових («повинен в будь-який момент володіти») мінімальних («мінімальні вимоги») професійних і ключових компетентностей водія.

При цьому, відповідно до ДПВ, визначальною ключовою компетентністю водія – є «безпечне водіння», яке насамперед спрямоване на запобігання дорожньо-транспортним пригодам шляхом забезпечення прогнозування розвитку дорожньої ситуації та достатнього контролю над своїм ТЗ щоб: не створювати аварійно-небезпечних ситуацій; розпізнавати небезпеки для руху та оцінювати їх серйозність, належним чином реагувати у разі виникнення аварійно-небезпечних ситуацій.

Таким чином, відповідно до ДПВ, наявність у людини мінімальної компетентності для керування ТЗ передбачає уміння та навички діяти у аварійно-небезпечній ситуації через перехід від якісних характеристик набутих знань до якості діяльності, що виконується в змінному зовнішньому середовищі (під час участі у дорожньому русі).

Відповідно до аналізу змістовних параметрів положень, ДПВ в цілому спрямовано на забезпечення підвищення надійності функціонування «людського чинника», як єдиного керуючого компонента системи «ВАДС». Вказаний напрям впливу на рівень БДР повністю відповідає висновкам численних досліджень щодо причин скоєння ДТП та сучасного стану розвитку інженерної психології, згідно з якими одним з трьох визначальних чинників, які зумовлюють надійність людини як водія ТЗ є рівень його підготовки до керування ТЗ.

7.1.3. Текст перекладу ДПВ на веб-сайті офіційного інтернет-представництва Верховної Ради України вміщує попередження, що він: *«...слугує суто засобом документування, і установи не несуть жодної відповідальності за його зміст.»*. В межах підготовки цього документу, при порівнянні зазначеного тексту офіційного перекладу українською мовою з текстами оригіналу ДПВ на декількох офіційних мовах ЄС, було зроблено висновок, що в тексті українського перекладу подекуди застосовується термінологія, яка не має визначень, або може мати неоднозначну змістовну інтерпретацію, що значною мірою ускладнює розуміння вимог положень ДПВ.

7.1.4. Стислий аналіз сукупності нормативних актів України у сфері впровадження та дотримання умов БДР надає можливість зробити висновок про неналежний рівень уваги, що приділяється забезпеченню підвищення надійності «людського чинника».

При цьому визначальний вплив «людського чинника» в цілому визнається у низці нормативних актів України, спрямованих на покращення БДР у державі, зокрема у Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року.

7.1.5. Оцінювання рівня впровадження в нормативних актах України положень ДПВ в межах підготовки цього документу здійснювалося шляхом порівняльного аналізу змістовного наповнення параметрів компетентностей водія.

При цьому, враховувалося також відповідність положенням «Методичних рекомендацій щодо розроблення стандартів професійної (професійно-технічної) освіти за компетентнісним підходом» щодо орієнтування при формуванні переліку компетентностей на їх значущість для конкретної кваліфікації, а також необхідність включення до структури кваліфікаційної характеристики *«переліку професійних і ключових компетентностей з їх описом»*. Насамперед, слід наголосити, що кваліфікаційної характеристики *«водія автотранспортних засобів»* будь-якої категорії, відповідно до Довідника кваліфікаційних характеристик професій працівників. Випуск 69 «Автомобільний транспорт», передбачають лише *«підготовку за типовими навчальними планами і програмами підготовки водіїв»* ТЗ відповідної категорії та не вміщують вимог щодо наявності ключових та професійних компетентностей передбачених положеннями ДПВ. Також відсутній розділ «Повинен уміти», і таким чином, передбачається, що водій повинен лише «знати» *«основи безпечного керування транспортними засобами»*.

При цьому аналіз Типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів надає можливість зробити висновки про те, що теми теоретичного модулю не охоплюють усі необхідні питання, наведені у положеннях ДПВ.

Попри формальне декларування у преамбулі, що *«у результаті практичного освоєння Програми особи повинні вміти»* все те, що у повному обсязі наведено у тексті ДПВ, Типова навчальна програма підготовки та перепідготовки водіїв ТЗ не вміщує у Практичному модулі необхідних навчальних годин для отримання відповідних вмінь та навичок в усьому спектрі компетентностей, передбачених положеннями ДПВ.

Слід наголосити, що в положеннях Програми застосовується термінологія, яка має неоднозначну змістовну інтерпретацію, що значною мірою ускладнює, а в деяких випадках унеможливує розуміння вимог до підготовки водіїв вміщених в Програмі.

У Державному стандарті професійно-технічної освіти професії водій автотранспортних засобів за спеціалізацією водіння автотранспортних засобів зокрема вміщено освітньо-кваліфікаційну характеристику водія, яка охоплює такі вимоги як *«повинен знати»: можливі причини дорожньо-транспортних пригод та способи їх запобігання*. При цьому, *«повинен уміти»: керувати автомобільними транспортними засобами за різних дорожніх умов*.

Типовий навчальний план підготовки кваліфікованих робітників Держстандарту не вміщує необхідних тем та вправ спрямованих на набуття ключових компетентностей, передбачених ДПВ. В межах *Удосконалення техніки керування* Плану та Програм передбачається набуття компетенцій *«прогнозування розвитку аварійних обставин дії водія щодо їх попередження»* та *«відпрацювання вправ із контраварійної підготовки»*, змістовне наповнення яких може бути частково віднесено до складу ключових компетенцій передбачених ДПВ.

Критерії кваліфікаційної атестації випускників за професією водій ТЗ усіх категорій передбачають наявність у водіїв лише знань щодо можливих причин ДТП та основних способів їх попередження, не вимагаючи при цьому жодних відповідних вмінь.

Таким чином, діючі кваліфікаційні характеристики та професійні стандарти щодо підготовки водіїв не вміщують *«перелік професійних і ключових компетентностей з їх описом»*, який би відповідав вимогам положень ДПВ.

7.1.6. Під час виконання аналізу рівня впровадження в Україні положень Додатків II та III ДПВ в межах підготовки цього документу через порівняння параметрів компетентностей водія також було необхідно виконати роботи, спрямовані на встановлення змістовного наповнення термінології застосованої у сукупності нормативних актів сфери БДР в Україні та її належне розуміння. Узагальнено можна зробити висновок, що в

положеннях нормативних актів України сфери БДР почасти застосовується термінологія, яка не має визначень, або має неоднозначну змістовну інтерпретацію, що значною мірою ускладнює, а в деяких випадках унеможливує її розуміння.

Під час формального та змістовного аналізу текстів нормативних актів сфери БДР в межах підготовки цього документу виявлено, що переважна більшість текстів переобтяжена складними конструкціями, значною кількістю лексики обмеженого використання тощо.

Більшість нормативних актів у сфері БДР не відповідають вимогам законодавчого (офіційно-ділового) функціонального стилю, вони написані мовою, яка є неоднозначною, неточною та у деяких випадках юридично сумнівною. У масиві підзаконних актів відсутня повторюваність дій та ситуацій – важливий чинник ділового спілкування, застосовується не стандартизована мова, що призводить до значної кількості зайвої інформації, неможливості швидко та ефективно її опрацювати.

Позатим, у нормативних актах сфері БДР відсутня термінологіка – «каркасний словник» мови будь-якої спеціальності. Як наслідок відсутня повторюваність дій та ситуацій, що спричиняє використання різних мовних засобів внаслідок чого відсутня «повторюваність управлінської інформації.»⁵¹

7.1.7. Попри певну формальну відповідність окремих положень нормативних актів щодо підготовки водіїв положенням ДПВ в межах підготовки цього документу виявлено практично повну відсутність забезпечення можливості здобуття мінімально необхідних ключових компетентностей. Діючі кваліфікаційні характеристики, професійні стандарти, типові навчальні програми та типові навчальні плани не дають змоги майбутнім водіям здобути компетентності, передбачені положеннями міжнародних зобов'язань України у сфері БДР. Таким чином, стислий аналіз усіх нормативних актів України спрямованих на виконання зобов'язань держави передбачених Угодою про асоціацію у сфері впровадження та дотримання умов БДР щодо підготовки водіїв, надає можливість зробити висновок щодо неналежного впровадження положень Угоди про асоціацію що вміщують «вимоги для тестів на отримання посвідчення водія» Додатків II та III ДПВ.

7.2 Визначення напрямків впливу та необхідних змін у сфері підготовки водіїв для створення системних умов зниження смертності в результаті ДТП.

7.2.1. Єдиним документом що вміщує міжнародні зобов'язання України у сфері забезпечення БДР щодо підготовки водіїв є Угода про асоціацію в межах якої передбачено впровадження положень Директиви Ради № 91/439/ЄЕС від 29.07.1991 р. (нова редакція Директива Європейського парламенту і Ради 2006/126/ЄС від 20.12.2006 р. про посвідчення водія), серед яких лише один з трьох основних напрямів, а саме «вимоги для тестів на отримання посвідчення водія (Додатки II та III)» ДПВ спрямований безпосередньо на питання вдосконалення підготовки водіїв.

Відповідно до Угоди про асоціацію, впровадження в Україні положень ДПВ у повному обсязі повинно було відбутися до 01.09.2020 р. Ураховуючи, що зазначені вище міжнародні зобов'язання України у сфері забезпечення БДР щодо підготовки водіїв не виконано, необхідно як найшвидше забезпечити впровадження «вимог для тестів на отримання посвідчення водія (Додатки II та III)» ДПВ.

7.2.2. Враховуючи, що за результатами аналізу в межах підготовки цього документу положень «вимог для тестів на отримання посвідчення водія (Додатки II та III)» ДПВ виявлено, що вони вміщують вичерпну сукупність обов'язкових («повинен в будь-який момент володіти») мінімальних («мінімальні вимоги») професійних і ключових компетентностей водія. При цьому, відповідно до ДПВ, визначальною ключовою

⁵¹ З.Мацок, Станкевич Н., Українська мова професійного спілкування. Львів 2005. Постійна адреса: <https://kpdі.edu.ua/biblioteka/U/Українська мова професійного спілкування Мацок З..pdf>

компетентністю водія – є «безпечне водіння», яке насамперед спрямоване на запобігання дорожньо-транспортним пригодам.

Зважаючи на виняткове значення положень «вимог для тестів на отримання посвідчення водія (Додатки II та III)» ДПВ для покращення стану БДР в Україні, необхідно забезпечити швидке впровадження «вимог для тестів на отримання посвідчення водія (Додатки II та III)» ДПВ у повному обсязі.

7.2.3. Враховуючи, що під час проведення аналізу змістовного наповнення «вимог для тестів на отримання посвідчення водія» Додатків II та III ДПВ виявлено почасти неоднозначну змістовну інтерпретацію, що значною мірою ускладнює розуміння вимог положень ДПВ, а також визначальне значення наявності коректного тексту Додатків II та III ДПВ для питань подальшого розвитку сфери БДР в Україні та необхідність однозначного трактування змісту вимог положень ДПВ необхідно виконати більш фаховий та гармонізований з вітчизняними нормативними сфери БДР переклад тексту ДПВ в цілому.

7.2.4. Не зважаючи на наявність декларативних положень щодо важливості належної підготовки водія у низці нормативних актів України, спрямованих на покращення БДР, у державі відсутні нормативні акти, які б були спрямовані на покращення системи підготовки в цілому, а низка підзаконних актів центральних органів виконавчої влади, які опікуються сферою БДР не забезпечує належної підготовки водіїв насамперед в частині безпечного водіння спрямованого на запобігання дорожньо-транспортним пригодам.

7.2.5. Враховуючи, що під час проведення аналізу нормативних актів України в межах підготовки цього документу було виявлено відсутність сукупності ключових компетенцій водія, включно вимог до умінь та навичок щодо безпечного водіння, спрямованого на запобігання ДТП у низці системоутворюючих нормативних актів, а саме Довіднику кваліфікаційних характеристик професій працівників автомобільного транспорту, Державному стандарті професійно-технічної освіти професії водій, Порядку підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів та відповідній Типовій навчальній програмі насамперед необхідно забезпечити вдосконалення низки таких системоутворюючих підзаконних актів на основі повної відповідності положенням «вимог для тестів на отримання посвідчення водія» Додатків II та III ДПВ.

7.2.6. Так як в межах підготовки цього документу було виявлено відсутність єдиного понятійно-термінологічного апарату у сфері БДР, вбачається за необхідне розробити та впровадити у встановленому порядку Словник термінів з безпеки дорожнього руху, що вміщував би тлумачення лексичного значення термінів і додаткову інформацію: назви термінів англійською мовою та їх англійську транскрипцію, визначені джерела в яких використовуються терміни, вказані взаємопов'язані поняття тощо.

Упровадження коректного понятійно-термінологічного апарату у сфері БДР створить належне підґрунтя для вдосконалення усіх нормативних та підзаконних актів сфери БДР в Україні, а також сформує сприятливі передумови для коректного розуміння в подальшому вимог нормативних актів України та вимог відповідних міжнародних документів.

7.2.7. Так як в межах підготовки цього документу було виявлено, що наявні нормативні та підзаконні акти України у сфері дорожнього руху та його безпеки не дають змоги майбутнім водіям здобути компетентності передбачені положеннями міжнародних зобов'язань України у сфері БДР необхідно забезпечити, якомога швидше, повну і без будь-яких виключень та вилучень імплементацію у нормативно-правове поле України вимог положень Додатків II і III Директиви 2006/126/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 20.12.2006 р. Про посвідчення водія щодо вимог до іспитів на право керування транспортними засобами всіх категорій.