

**Розробка проектів змін до законодавства щодо безпеки дорожнього руху
в сфері підготовки водіїв для приведення їх у відповідність міжнародним зобов'язанням
України з безпеки дорожнього руху**

1. Основні напрямки впливу та необхідних змін у сфері підготовки водіїв для створення системних умов зниження смертності в результаті ДТП.

1.1. Стислий зміст аналізу відповідності законодавства щодо безпеки дорожнього руху в сфері підготовки водіїв міжнародним зобов'язанням України.

Аналіз відповідності законодавства щодо безпеки дорожнього руху в сфері підготовки водіїв міжнародним зобов'язанням України з безпеки дорожнього руху (далі в тексті – БДР), визначення напрямків впливу та необхідних змін для створення системних умов зниження смертності в результаті дорожньо-транспортних пригод (далі в тексті – ДТП) виконаний в межах підготовки документу за Договором № 20232404_1 надав можливість зробити, наведені у стислому вигляді нижче, такі основні висновки:

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)» Директиви про посвідчення водія (далі в тексті – ДПВ) спрямований безпосередньо на питання вдосконалення підготовки водіїв. Впровадження в Україні положень Директиви про посвідчення водія у повному обсязі повинно було відбутися до 01.09.2020 р.

Станом на 30.09.2023 р. вказані вище міжнародні зобов'язання України у сфері забезпечення БДР щодо підготовки водіїв не виконано.

2). Необхідність якомога швидшого впровадження положень «вимоги для тестів на отримання посвідчення водія (Додатки II та III)» ДПВ спричинено не лише актуальною необхідністю забезпечення повного виконання Україною міжнародних зобов'язань, передбачених зокрема Угодою про асоціацію, але й обґрунтовується високою кількістю загиблих та травмованих у ДТП, наявним станом БДР. Адже відповідно до Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року¹ (далі – Стратегія): «На сьогодні в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод є достатньо високим, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким».

3). Положення «вимог для тестів на отримання посвідчення водія (Додатки II та III)» ДПВ 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 ДТП.

На основі положень ДПВ із застосуванням термінології, що має визначення у нормативних актах України у сфері БДР було сформульовано пропозиції щодо змістовного наповнення визначення «безпечне водіння» застосованого у тексті положень «вимог для тестів на отримання посвідчення водія (Додатки II та III)» ДПВ.

4). Недосконалість офіційного перекладу українською мовою «вимог для тестів на отримання посвідчення водія (Додатки II та III)» ДПВ створює підґрунтя для неоднозначної змістовної інтерпретації та значною мірою ускладнює розуміння вимог положень ДПВ. Ураховуючи визначальне значення наявності коректного тексту Додатків II та III ДПВ для питань подальшого розвитку сфери БДР в Україні та необхідність однозначного трактування змістовного наповнення для питань підготовки водіїв необхідно виконати більш фаховий та гармонізований з вітчизняними нормативними актами переклад тексту ДПВ в цілому.

¹ Постійна адреса: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>

5). Не зважаючи на наявність декларативних положень щодо важливості забезпечення 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 ДТП.

6). У системоутворюючих нормативних актах сфери БДР відсутня сукупність ключових компетентностей водія, включно вимог до умінь та навичок щодо безпечного водіння, спрямованого на запобігання ДТП. Як наслідок, насамперед необхідно забезпечити вдосконалення низки таких актів на основі повної відповідності положенням «вимог для тестів на отримання посвідчення водія» Додатків II та III ДПВ.

7). У сфері БДР відсутній єдиний понятійно-термінологічний апарат, тексти нормативних актів переобтяжені складними конструкціями і лексикою обмеженого використання. Як наслідок, необхідно розробити та впровадити у встановленому порядку Словник термінів з БДР, а також інформацію щодо назв термінів англійською мовою, що створить належне підґрунтя для вдосконалення сукупності усіх нормативних актів сфери БДР в Україні, забезпечить передумови в для їх коректного розуміння в подальшому.

8). Наявні нормативні 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. Тому, якомога швидше необхідно забезпечити повну і без будь-яких виключень та вилучень імплементацію у нормативно-правове поле України положень Додатків II і III ДПВ щодо вимог до іспитів на право керування транспортними засобами всіх категорій.

1.2. Окремі аспекти безпеки дорожнього руху у законодавстві України.

Позатим, слід зазначити, що нормативно-правові акти України, які регулюють праввідносини із забезпечення БДР, не відображають основних принципів і засад актів права ООН та ЄС, зокрема щодо того, що громадянин і його безпека повинні бути центром державної політики України у сфері БДР. Адже, відповідно до Конституції України «*Людина, її життя, здоров'я і безпека є найвищою соціальною цінністю в нашій державі*». Водночас, згідно з Резолюцією Генеральної асамблеї ООН «*Не можна досягати мобільності ціною здоров'я і життя людей*»².

Закон України Про дорожній рух передбачає «*навчання громадян правилам безпечної поведінки на автодорогах*» (ст.20). Проте цей Закон навіть не містить таких базових визначень, як «безпека дорожнього руху» та «забезпечення БДР». Без визначення зазначених понять, неможливо з точністю встановити, які саме цілі має держава, регулюючи суспільні відносини у сфері БДР. Також у Законі відсутнє визнання Україною того, що прийнято країнами ЄС, а саме орієнтація діяльності держави у вирішенні проблем БДР на життя та здоров'я громадян, які повинні знаходитися в центрі уваги та бути основними цінностями. Також у Законі не конкретизовано на належному рівні підходи до формування політики із забезпечення БДР, що унеможливує прийняття належних рішень, призводить до безсистемного формування законодавства³.

Головною запорокою ефективної роботи щодо забезпечення БДР є якісна нормативно-правова основа. На думку провідних вітчизняних фахівців сфери БДР, «*саме вадами правової регламентації обумовлена неефективність галузевого управління, неузгодженість профілактичних заходів, зростання кількості ДТП. Вочевидь така ситуація існуватиме доти, доки не будуть усунуті системні недоліки вітчизняного законодавства про дорожній рух*»⁴

² Резолюція Генеральної асамблеї ООН № 58/289 від 14.04.2004 р «Поліпшення глобальної безпеки дорожнього руху».

³ Н.В. Давидова. Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. Дисертація. Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ. Дніпро-2019.

⁴ Т.О. Гуржій. Адміністративно-правова охорона безпеки дорожнього руху. Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. 2012.№1. с.11-19.

2. Алгоритм розробки проектів змін до законодавства щодо безпеки дорожнього руху у сфері підготовки водіїв для приведення їх у відповідність міжнародним зобов'язанням України в межах підготовки цього документу.

У якості інструменту вдосконалення законодавства щодо безпеки дорожнього руху у сфері підготовки водіїв для приведення їх у відповідність міжнародним зобов'язанням України в межах підготовки цього документу пропонується метод інтервенцій. На відміну від методу комплексної трансформації, він заснований на розробленні та впровадженні точкових змін та оперативному аналізі даних зворотного зв'язку щодо наслідків впровадження. Зазначені законодавчі інтервенції реалізуються за таким алгоритмом: оцінка поточного стану; визначення сфер для інтервенцій; вибір заходів інтервенцій; формулювання комплексу заходів; реалізація комплексу заходів; оцінка одержаних результатів. За підсумками оцінки цикл поновлюється.

Відповідно до наведеного вище, в межах підготовки цього документу було застосовано такий порядок розробки проектів змін до нормативної бази сфери БДР:

1. Виконання аналізу рекомендацій профільних глобальних міжнародних організацій, щодо підвищення рівня БДР, а також сукупності позитивних практик провідних у цій сфері країн світу, оцінка поточного стану впровадження, визначення способів та основних напрямів заходів з розробки проектів змін до законодавства сфери БДР.

2. Визначення змістовного наповнення необхідних змін до законодавства щодо БДР у сфері підготовки водіїв.

3. Проведення гармонізації змістовного наповнення пропонованих змін до законодавства щодо БДР у сфері підготовки водіїв до положень вимог ДПВ.

4. Розроблення пропозицій щодо проектів змін до законодавства у сфері БДР.

При цьому приймається, що саме рекомендації профільних глобальних міжнародних організацій були розроблені на основі тривалих досліджень, позитивних практик та значного досвіду у сфері БДР та інтегрують в собі комплексний підхід до забезпечення БДР.

3. Основні міжнародні рекомендації щодо напрямів впливу та необхідних змін у нормативних актах сфери БДР для створення системних умов зниження смертності в результаті ДТП.

3.1. Глобальний план десятиліття дій з забезпечення безпеки дорожнього руху 2021–2030.

3.1.1. Глобальний план десятиліття дій з забезпечення безпеки дорожнього руху 2021–2030⁵ розроблено Всесвітньою організацією охорони здоров'я та регіональними комісіями Організації Об'єднаних Націй у співпраці з партнерами по програмі «Співпраця в рамках Організації Об'єднаних Націй у сфері безпеки дорожнього руху» та іншими зацікавленими сторонами як керівний документ на підтримку проведення Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху на 2021-2030 рр. та досягнення його цілей.

Цей Глобальний план описує, що необхідно зробити для досягнення цієї цілі і закликає уряди та партнерів впровадити комплексний підхід «Безпечна система».

«Ціль цього плану – надихнути національні та місцеві органи влади, а також інші зацікавлені сторони, які здатні впливати на безпеку дорожнього руху (включаючи громадянське суспільство, наукові кола, приватний сектор, донорів, громадських та молодіжних лідерів та інші зацікавлені сторони), в процесі розробки ними національних та місцевих планів дій та формулювання цілей для Десятиліття дій.»

Підхід «Безпечна система» – ключова особливість Десятиліття дій – визнає, що автомобільний транспорт є складною системою і ставить безпеку в її основу. Відповідно н також визнає, що люди, транспортні засоби та дорожня інфраструктура повинні взаємодіяти таким чином, щоб забезпечити високий рівень безпеки.

⁵ <https://medtransvp.com.ua/wp-content/uploads/2023/04/ГЛОБАЛЬНИЙ-ПЛАН-ДЕСЯТИЛІТТЯ-ДІЙ-ІЗ-ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ-БЕЗПЕКИ-ДОРОЖНЬОГО-РУХУ-НА-2021-2030-PP..pdf>

3.1.2. Відповідно до Глобального плану, «Безпечна система»:

« передбачає і враховує помилки, властиві людині; ...

мотивує тих, хто проектує та обслуговує дороги, виробляє транспортні засоби та керує програмами забезпечення безпеки, розділяти відповідальність за безпеку з учасниками дорожнього руху, щоб у разі аварії вживалися заходи для виправлення недоліків в рамках всієї системи, замість того, щоб звинувачувати лише водія чи інших учасників дорожнього руху;

переслідує мету постійного вдосконалення доріг і транспортних засобів, щоб зробити безпечною всю систему, а не лише місця чи ситуації, де траплялися аварії останнім часом; та

дотримується основоположного принципу, що транспортна система повинна бути зведена до нульової смертності або серйозних травм, і що безпека не повинна ставитися під загрозу заради інших факторів, таких як вартість або бажання прискорити час транспортування.»

Частина II Глобального плану вміщує Рекомендовані дії, при цьому зазначається, що «Наведені нижче рекомендації ґрунтуються на перевірених та ефективних заходах і найкращих практиках запобігання дорожньо-транспортному травматизму...».

А також що: «Ці рекомендації не є обов'язковими для виконання, але можуть бути використані для розробки національних планів дій із забезпечення безпеки дорожнього руху, адаптованих до місцевих умов, наявних ресурсів і можливостей».

3.1.3. Вставка 4 Частини II Глобального плану вміщує Рекомендовані дії для забезпечення безпеки дорожнього руху один з блоків яких (Блок 2.) вміщує перелік заходів, що пропонуються за напрямом «Встановити правила дорожнього руху та правила отримання водійського посвідчення», два з яких сфокусовані на проблемах, вирішення яких передбачається в межах підготовки цього документу, саме: «Встановити та регулярно оновлювати правила дорожнього руху та норми поведінки учасників дорожнього руху.»

«Запровадити тестування з метою перевірки знань та навичок для отримання водійського посвідчення та запровадити порядок поетапного отримання водійського посвідчення для водіїв-початківців.»

2.1.4. Розділ Роль уряду Глобального плану вміщує деякі важливі положення, щодо відповідальності, а саме:

«Уряд (національний та місцевий) несе основну відповідальність за забезпечення безпеки громадян.... безпека дорожнього руху повинна розглядатися як пріоритетне завдання політики Крім того, уряди несуть відповідальність за встановлення пріоритетів у рамках національного плану...»

«Центральна роль уряду в керівництві та координації національної стратегії безпеки дорожнього руху повинна бути збережена ... за допомогою наступних заходів:

забезпечення законодавчої бази для безпеки дорожнього руху

розробка плану дій з цільовими показниками та моніторинг діяльності різних суб'єктів у сфері безпеки дорожнього руху, а також забезпечення належного фінансування для підтримки його реалізації

Розділ Моніторинг реалізації плану дій в країнах Глобального плану вміщує таке положення:

«На рівні країн реалізація національних і місцевих планів дій повинна здійснюватися ітеративно і ґрунтуватися на даних і фактах. Тому очікується, що країни та всі зацікавлені сторони будуть регулярно оцінювати результативність своїх програм і використовувати ці результати для інформування та підвищення ефективності планування і реалізації цих програм.»

ЧАСТИНА VI. Зробімо це. Плани на майбутнє. Глобального плану вміщує зокрема таке положення: «Національні плани повинні ґрунтуватися на оцінці ситуації та розроблятися за участі всіх державних органів та інших зацікавлених сторін.»

3.2. Зведена резолюція Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй щодо дорожнього руху: безпечний системний підхід.

3.2.1. Зведену резолюцію Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй щодо дорожнього руху: безпечний системний підхід⁶ прийнято Робочою групою безпеки дорожнього руху Комітету із внутрішнього транспорту 24-26 березня 2014 року (далі в тексті – **Зведена резолюція**).

На даний час багато країн, застосовують як підхід до забезпечення безпеки дорожнього руху "безпечний системний підхід" або "нульову концепцію"- дві різні за формою, але ідентичні за змістом стратегії.

Відповідно до розділу IV. Безпека дорожнього руху: системний підхід у Зведеній резолюції констатовано, що людина має можливості та має обмеження й відповідно, «учасники дорожнього руху завжди – з різних причин – будуть робити помилки. У багатьох випадках ці помилки та недогляди зумовлені факторами взаємодії між учасником дорожнього руху та комплексним соціальним, організаційним та технічним середовищем».

У Пункті і) Зведеної резолюції Ключові елементи політики безпеки дорожнього руху зокрема зазначено що при розробці та впровадженні стратегії та плану дій, спрямованих на запобігання ДТП, а також зменшення їх тяжкості та наслідків «необхідно враховувати різні складові безпеки дорожнього руху, пов'язані з людським фактором, транспортними засобами, інфраструктурою, методами надання першої допомоги та лікуванням»

Водночас у тексті (Глава 1. Загальні правила поведінки в умовах дорожнього руху. – Преамбула) Зведеної резолюції зазначено, що «дослідження ДТП показують, що причиною переважної більшості ДТП є неправильна поведінка учасників дорожнього руху. Ця неправильна поведінка найчастіше пов'язана з... неправильною оцінкою конкретних умов руху, які диктують необхідність підвищеної обережності, наприклад, при керуванні вночі...»

Зазначається також, що «людина фізично, когнітивно чи психологічно не завжди може справитися зі складними умовами дорожнього руху».

3.2.2. Як наслідок, оскільки більшість ТЗ «можуть вимагати від учасників дорожнього руху граничної фізіологічної та психологічної напруги, величезного значення набуває фактор поведінки». При цьому наголошується на тому, що «Формування поведінки водіїв слід розпочинати ранньому віці, ... у початковій та середній школах і в кінцевому рахунку закріплювати в процесі підготовки водіїв та в ході іспитів на отримання посвідчень водіїв».

Також зазначається що «низка країн успішно запровадила систему поступового, починаючи зі шкільного віку, надання доступу до різних категорій посвідчень водіїв у поєднанні з особливими вимогами та безперервним навчанням.»

При цьому вказується що «Хоча людські помилки і є основною причиною ДТП, з цього не слід робити висновок, що всі зусилля щодо попередження ДТП повинні бути сконцентровані виключно на способах безпосереднього впливу на поведінку людини (наприклад, на організації навчальних курсів...)

Таким чином, відповідно до Зведеної резолюції, без врахування складової підготовки водіїв неможливо забезпечити впровадження ефективної стратегії та плану дій, спрямованих на запобігання ДТП, а також зменшення їх тяжкості та наслідків.

Попри це у п. і) Зведеної резолюції вказується, що «заходи поведінкової спрямованості не завжди дозволяють подолати базові недоліки системи.»

3.2.3. Додаток III до Зведеної резолюції Мінімальні вимоги щодо професійного навчання водінню - інструктори водіння вміщує також рекомендації щодо професійної кваліфікації інструктора з водіння, які повинні бути перевірені відповідним компетентним органом (шляхом складання кандидатом практичного та теоретичного іспитів), в тому числі:

⁶ Постійна адреса: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/42871/5777701582_rus.pdf?sequence=4&isAllowed=y

добре знає навчальні методи та прикладну психологію, необхідні для навчання водінню і що він здатний застосовувати ці знання на практиці (пп. 1.4.1);

його вміння керувати автомобілем набагато перевищує рівень, необхідний для складання іспитів з керування транспортними засобами тієї категорії або тих категорій, на яких кандидату належить вести навчання (пп. 1.4.3).

3.2.4. Додаток IV до Зведеної резолюції Мінімальні вимоги щодо професійного навчання водінню - обсяг навчання, вміщує також рекомендації щодо практичної підготовки кандидатів. Поза багатьма вправами, спрямованими на здобуття необхідних професійних компетентностей, також передбачається необхідність підготовки з низки ключових компетентностей, а саме з питань належної оцінки дорожньої обстановки та ступеня можливої небезпеки тощо.

Підрозділ поійменовано в офіційному тексті англійською мовою як *2.3 Visual scanning strategy*, проте у офіційному тексті російською мовою підрозділ поійменовано як *Навички панорамного спостереження*. У повному викладі переклад офіційного тексту російською мовою після прямого українського перекладу може має такий вигляд:

«2.3 Навички панорамного спостереження, включаючи:

а) систематичну оцінку дорожньої обстановки на значній відстані перед транспортним засобом, по обидва боки від транспортного засобу та за ним;

б) виявлення ситуацій, що загрожують безпеці дорожнього руху, оцінку ступеня можливої чи фактичної небезпеки, передбачення можливої зміни та розвитку ситуації на кілька секунд вперед, вміння вжити заходів з урахуванням принципу обережного керування. Частково така підготовка щодо вироблення навичок панорамного спостереження може проводитися в навчальних аудиторіях з використанням фільмів, діапозитивів тощо.»

3.2.5. Додаток VI до Зведеної резолюції Додаткові рекомендації для професійних водіїв транспортних засобів, які мають посвідчення водія категорій C, D, CE, DE та підкатегорій C1E та D1E – програма навчання передбачає шість областей для додаткового навчання професійних водіїв, які з погляду безпеки потребують особливої уваги при керуванні, а саме: експлуатаційна безпека; основні аспекти техніки водіння; кріплення вантажів і навчання з безпеки дорожнього руху.

При цьому модуль «навчання з безпеки дорожнього руху», вміщує: вміння передбачати дорожню ситуацію,⁷ аспекти навколишнього середовища, рух у транспортному потоці, медичні аспекти.

Зокрема до пп. *i) вміння передбачати дорожню ситуацію та ii) аспекти навколишнього середовища*, включено такі положення:

<i>Мета</i>	<i>Зміст</i>
6.1. Вміння передбачати дорожню ситуацію	
<i>6.1.1 Перелічити особливості керування сучасними транспортними засобами неіндивідуального користування.</i>	<i>Знання та розуміння динаміки і <u>тактики керування ТЗ неіндивідуального користування, механіки руху та характеристик двигуна з метою відпрацювання навичок водіння з урахуванням частоти обертів двигуна (і, отже, з урахуванням відповідних законів механіки) та технічної конструкції ТЗ...</u></i>
<i>6.1.2 Роз'яснити значення правильного сприйняття дорожньої обстановки та</i>	<i><u>Сприйняття інформації про навколишній дорожній рух та її розумову обробку; розвиток сприйняття, пристосованого до дорожнього руху, та закріплення відповідних методів</u></i>

⁷ У офіційному тексті англійською мовою цей підпункт поійменовано як «anticipatory driving», що більш точно можна перекласти як «випереджальне водіння», проте визначення такого терміну так само відсутнє в нормативних актах і щодо сфери БДР і, як наслідок, наведено відповідно до перекладу офіційного тексту російською мовою.

спостереження за нею для забезпечення безпеки дорожнього руху	<u>спостереження та орієнтації.</u>
6.1.3 Охарактеризувати методи спостереження, що зарекомендували себе.	<u>Здатність бачити "мигцем"</u> (у офіційному тексті англійською - « <i>Seeing in flashes</i> »); <u>вміння бачити обстановку у безпосередній близькості від ТЗ;</u> <u>необхідність виробляти звичку безперервного огляду;</u> <u>вміння правильно розуміти зображення у дзеркалі заднього виду;</u> <u>вибіркове бачення загального місця події</u> (у офіційному тексті англійською – « <i>selective vision of common place events</i> »); <u>вибіркове бачення в умовах дорожнього руху;</u> <u>правила спостереження на відкритому просторі, у поворотах, у вузьких проїздах, на розворотах, а також при проїзді перехрестя, при вході в транспортний потік та виході з нього;</u> <u>зустрічний рух у темний час доби з увімкненими фарами;</u> <u>паркування транспортного засобу в умовах обмеженого простору (периферичний зір).</u> (у офіційному тексті англійською – « <i>indirect vision</i> »)
6.1.4 Роз'яснити значення поняття "вміння передбачати дорожню ситуацію".	Водій має дивитися досить далеко вперед, що дозволяє заздалегідь оцінити транспортну обстановку, і тому водій може спокійно підготуватися до її змін, як правило, або сповільнюючи або прискорюючи рух, що забезпечує його високу швидкість за відповідної плавності; існує <u>можливість розпізнати потенційну небезпеку перш ніж вона набуде реального характеру;</u> при цьому розвивається " <u>почуття дорожнього руху</u> ", <u>підвищується його безпека.</u>
6.2 Аспекти оточуючого середовища	
6.2.1 Наголосити на важливості знання навколишнього середовища, що дозволяє передбачити дорожню ситуацію.	<u>Усвідомлене бачення та спостереження сприяють розвитку відчуття дорожнього руху;</u> <u>важливе значення має оточуюча водія та його ТЗ обстановка.</u> <u>Знання оточуючої обстановки включає три аспекти: знання інших учасників дорожнього руху, дорожніх умов і часу.</u> <u>Типова поведінка водіїв відома у всіх випадках, і її необхідно вчасно враховувати та розуміти, щоб мати можливість правильно вибрати техніку водіння.</u>
6.2.2 Роз'яснити взаємовідносини між учасниками дорожнього руху, включаючи взаємну повагу та відповідальність.	Виявляючи уважність до інших учасників дорожнього руху (пішоходів, водіїв двоколісних транспортних засобів, легкових автомобілів або транспортних засобів неіндивідуального користування) <u>та виходячи з їх намірів, водій може отримати значну інформацію, що дозволяє йому пристосуватися до їх можливої поведінки з метою вжиття необхідних превентивних заходів;</u> тут він повинен завжди враховувати <u>інтереси учасників дорожнього руху, яким необхідно надавати "сприяння".</u>
6.2.3 Роз'яснити значення	Стан дороги, дорожні знаки та обладнання дороги мають

дорожніх умов.	особливо важливе значення для водіїв вантажних ТЗ. Тому для того, <u>щоб водії могли швидко і правильно пристосовуватися до різноманітних дорожніх ситуацій, вони повинні мати достатні знання про дорогу. Вони завжди повинні оцінювати зв'язок між станом дороги, їх ТЗ та вантажем з урахуванням швидкості.</u>
6.2.4 Охарактеризувати зміни погодних умов в залежності від часу доби та сезону, а також їх вплив на безпеку дорожнього руху.	Умови дорожнього руху залежать від часу доби чи сезону; тому <u>водій повинен мати інформацію про них, щоб своєчасно враховувати у своїй техніці водіння. Вологість, лід і сніг можуть негативно вплинути, оскільки вони знижують зчеплення шин з дорожнім покриттям. У дощ значно зростає небезпека ДТП. Обмежена видимість восени та взимку є ще одним важливим фактором, що ускладнює водіння</u>

3.3. Прагнення до нуля: високі завдання та системний підхід до безпеки дорожнього руху. Доповідь Організації економічного співробітництва і розвитку (англ. *Organisation for Economic Cooperation and Development, OECD*).

У Доповіді ОЕСД Прагнення до нуля: високі завдання та системний підхід до безпеки дорожнього руху⁸ наведено огляд останніх ініціатив, спрямованих на виконання завдань у сфері підвищення рівня дорожньої безпеки. Доповідь приділяє особливу увагу змінам у системі управління, які необхідно запровадити для успішного застосування заходів щодо підвищення безпеки на дорогах. Доповідь наголошує також на необхідності чіткої орієнтації на результат, вміщує рекомендацію прийняти системний підхід до безпеки, який у перспективі здатний призвести до повного усунення жертв на дорогах. Доповідь є одним з найбільш значних міжнародних оглядів досягнень у розвитку системного підходу до БДР.

У тексті цієї доповіді вміщено зведений перелік та пояснення щодо можливих завдань і заходів, що можуть забезпечити досягнення швидких результатів у сфері БДР, (Розділ 3. *Деякі ключові заходи з швидкими результатами.*) зокрема, такі, що відповідають цілям та завданням, які вирішуються в межах підготовки цього документу, а саме:

«3.7 Розподілена видача водійських прав водіям-початківцям

Дорожні аварії – головна причина загибелі молоді віком від 15 до 24 років у країнах ОЕСР. ...

ДТП за участю молодих водіїв відрізняються від аварій за участю досвідченіших водіїв. ... Причиною цих ДТП найчастіше є незрілість, недосвідченість, бажання ризикнути, фізичні розлади, відволікання уваги водія пасажирами, а також спосіб життя, характерний для віку та статі водія. Молоді чоловіки особливо надто самовпевнені щодо своєї майстерності водія.

... Для скорочення ДТП за участю молодих водіїв необхідна насамперед комбінація різних заходів протидії, включно процес видачі прав водія, методи навчання, правозастосування, освіта та інформування, а також технології.

Зокрема, довели свою ефективність схеми градуїрованої видачі прав водія. Вони включають порядок видачі прав водія різного рівня в міру збільшення водійського досвіду і управляють поступовим освоєнням новачком всіх вимог до водійської майстерності, одночасно виявляючи і стримуючи тенденції до небезпечного водіння. До складу градуїрованого отримання прав водія можуть входити обмеження на водіння в нічний час ... та продовжені періоди навчання під наглядом для водіння у різних дорожніх та погодних умовах перед отриманням повноцінних прав водія.»

3.4. Узагальнені висновки щодо основних рекомендацій профільних міжнародних організацій.

Відповідно до наведеного вище більшість рекомендацій профільних міжнародних організацій можна згрупувати у чотири напрями, а саме:

⁸ Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach, Paris, OECD and International Traffic Forum. 2008. Постійна адреса: https://www.oecd-ilibrary.org/transport/towards-zero_9789282102640-ru

3.4.1. Регулярне оновлення нормативно-правової бази сфери БДР.

«... регулярно оновлювати правила дорожнього руху та норми поведінки учасників дорожнього руху.»

Джерело: Глобальний план десятиліття дій з забезпечення безпеки дорожнього руху 2021–2030.

3.4.2. Тестування з метою перевірки знань та навичок для отримання водійського посвідчення.

«Запровадити тестування з метою перевірки знань та навичок для отримання водійського посвідчення...»

Джерело: Глобальний план десятиліття дій з забезпечення безпеки дорожнього руху 2021–2030.

«Формування поведінки водіїв слід ... закріплювати в процесі підготовки водіїв та в ході іспитів на отримання посвідчень водіїв.»

Джерело: Зведена резолюція Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй щодо дорожнього руху: безпечний системний підхід.

3.4.3. Поетапне отримання водійського посвідчення водіями-початківцями.

«Запровадити ... порядок поетапного отримання водійського посвідчення для водіїв-початківців.»

Джерело: Глобальний план десятиліття дій з забезпечення безпеки дорожнього руху 2021–2030.

« система поступового, ... надання доступу до різних категорій посвідчень водіїв у поєднанні з особливими вимогами та безперервним навчанням.»

Джерело: Зведена резолюція Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй щодо дорожнього руху: безпечний системний підхід.

Розподілена видача водійських прав водіям-початківцям - порядок видачі прав водія різного рівня в міру збільшення водійського досвіду і управління поступовим освоєнням новачком всіх вимог до водійської майстерності, одночасно виявляючи і стримуючи тенденції до небезпечного водіння.

Джерело: Прагнення до нуля: високі завдання та системний підхід до безпеки дорожнього руху.

3.4.4. Встановлення мінімальних вимог щодо навчання безпечному водінню.

Передбачається необхідність підготовки професійних водіїв з низки ключових компетентностей, а саме:

1). Навички панорамного спостереження («Visual scanning strategy»), включно:

a) систематичну оцінку дорожньої обстановки на значній відстані перед транспортним засобом, по обидва боки від транспортного засобу та за ним;

b) виявлення ситуацій, що загрожують безпеці дорожнього руху, оцінку ступеня можливої чи фактичної небезпеки, передбачення можливої зміни та розвитку ситуації на кілька секунд вперед, вміння вжити заходів з урахуванням принципу обережного керування. Частково така підготовка щодо вироблення навичок панорамного спостереження може проводитися в навчальних аудиторіях з використанням фільмів, діапозитивів тощо.»

2). Навчання з безпеки дорожнього руху, включно:

Вміння передбачати дорожню ситуацію («anticipatory driving» тобто «випереджальне водіння»), а саме:

особливості керування сучасними ТЗ;

правильне спостереження та сприйняття дорожньої обстановки;

рекомендовані методи спостереження за дорожньою обстановкою;

вміння заздалегідь оцінити дорожню обстановку та розпізнати потенційну небезпеку перш ніж вона набуде реального характеру.

Аспекти оточуючого середовища, а саме:

важливість знання навколишнього середовища, як компонента передбачення дорожньої ситуації;

взаємовідносини між учасниками дорожнього руху, включно взаємоповагу та відповідальність;

знання дорожніх та погодних умов.

Джерело: Зведена резолюція Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй щодо дорожнього руху: безпечний системний підхід.

4. Основні напрями заходів з розробки проектів змін до законодавства для приведення їх у відповідність міжнародним зобов'язанням України з БДР.

На основі узагальнених висновків щодо основних рекомендацій профільних міжнародних організацій (п.2.4.4. цього документу) та урахуваючи рекомендації щодо необхідності регулярного оновлення нормативно-правової бази сфери БДР можна сформулювати перелік основних напрямів заходів з розробки проектів змін до законодавства для приведення їх у відповідність міжнародним зобов'язанням України з БДР, а саме забезпечення впровадження:

належних іспитів з перевірки знань, умінь та навичок для отримання водійського посвідчення, насамперед щодо безпечного водіння;

належного поетапного отримання водійського посвідчення водіями-початківцями;

мінімальних вимог щодо навчання безпечному водінню.

5. Визначення змістовного наповнення необхідних змін до законодавства у сфері БДР щодо підготовки водіїв.

5.1. Безпечне водіння.

5.1.1. «Безпечне водіння» як сукупність ключових компетентностей водія ТЗ та кінцева мета навчання кандидатів у водії.

В межах виконання робіт з підготовки документу за Договором 1/2023, на основі положень ДПВ із застосуванням термінології, що має визначення у нормативних актах України у сфері БДР було сформульовано пропозиції щодо змістовного наповнення визначення «безпечне водіння», застосованого у тексті положень «вимог для тестів на отримання посвідчення водія (Додатки II та III)» ДПВ, яке охоплює сукупність ключових компетентностей кожного водія ТЗ та є кінцевою метою навчання кандидатів у водії, відповідно до сукупності положень ДПВ, а саме:

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

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.

5.1.2. Деякі аспекти «безпечного водіння» у нормативних актах України сфери БДР.

Змістовний аналіз сукупності нормативних актів України у сфері БДР виконаний в межах робіт з підготовки документу за Договором 1/2023 надає можливість зробити висновок про те, що попри суттєві термінологічні розбіжності та неповне охоплення вимог усіх положень «вимог для тестів на отримання посвідчення водія (Додатки II та III)» ДПВ, щодо «безпечного водіння», окремі складові ключових компетентностей та відповідно

«безпечного водіння», наявні у нормативно-правових актів з питань підготовки водіїв в Україні, а саме:

Змістовне наповнення	Нормативний акт
<p>2.3. <u>Для забезпечення безпеки дорожнього руху водій зобов'язаний:</u> <u>а) перед виїздом перевірити і забезпечити технічно справний стан ...;</u> <u>б) бути уважним, стежити за дорожньою обстановкою, відповідно реагувати на її зміну, ... і не відволікатися від керування цим засобом у дорозі;</u> <u>д) не створювати своїми діями загрози безпеці дорожнього руху;»</u></p>	<p>п.2.3. ПДР</p>
<p><u>«вживати всіх можливих заходів до забезпечення безпечних умов для пересування найбільш уразливих учасників дорожнього руху - дітей, осіб з інвалідністю, велосипедистів і людей похилого віку;</u></p>	<p>Закон України про дорожній рух. Ст. 16. Основні права та обов'язки водія транспортного засобу</p>
<p><u>«Повинен знати»:</u> <u>«основи безпечного керування транспортними засобами; можливі причини дорожньо-транспортних пригод та способи запобігання їм;»</u> <u>«характер впливу кліматичних умов (дощ, туман, ожеледиця та інше) на безпеку руху;»</u></p>	<p>Довідник кваліфікаційних характеристик професій працівників. Випуск 69 «Автомобільний транспорт».</p>
<p>Тема: <u>«Несправності транспортного засобу, в разі виникнення яких: водій повинен вжити заходів для їх усунення; подальший рух заборонено до їх усунення.»</u></p>	<p>Навчальний розділ 1. Теоретичного модулю Типової тематичної програми підготовки водіїв транспортних засобів</p>
<p>Тема: <u>«Індивідуальні якості водія транспортного засобу та його вміння оцінювати і прогнозувати дорожньо-транспортну ситуацію...»</u> <u>«Особливості впливу алкоголю та наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів на організм людини та їх вплив на процес управління транспортними засобами.»</u> <u>«Прогнозування розвитку дорожньої ситуації.»</u> <u>«важливість пильності та поваги до інших учасників дорожнього руху»</u></p>	<p>Навчальний розділ 2. Теоретичного модулю Типової тематичної програми підготовки водіїв транспортних засобів</p>
<p>Тема: <u>«Помилки в оцінці дорожньої обстановки.»</u></p>	<p>Глава «Основи керування транспортним засобом». Навчальний розділ 4. Теоретичного модулю Типової тематичної програми підготовки водіїв транспортних засобів</p>
<p>Тема: <u>«прийняття компромісних рішень у разі виникнення складної дорожньої обстановки»</u> <u>«особливості створення аварійної ситуації в межах і за межами населених пунктів»</u> <u>«основні причини виникнення дорожньо-транспортних пригод та запобігання їм»</u></p>	<p>Глава «Безпека дорожнього руху» Навчальний розділ 4. Теоретичного модулю Типової тематичної програми підготовки водіїв транспортних засобів</p>

<p>Тема 6. Удосконалення навичок керування транспортним засобом. <u>Прогнозування розвитку дорожньої ситуації, дії водія транспортного засобу щодо запобігання їй (її виникненню).</u> ... (...<u>прогнозування характеру руху транспортного потоку...</u>).</p>	<p>Навчальний розділ 1. «Практичне керування транспортними засобами». Практичного модулю Типової тематичної програми підготовки водіїв транспортних засобів</p>
<p>Тема 6. Удосконалення навичок керування транспортним засобом. <u>Контраварійна підготовка.</u> 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, ...<u>Екстрене гальмування.</u></p>	<p>Навчальний розділ 1. «Практичне керування транспортними засобами». Практичного модулю Типової тематичної програми підготовки водіїв транспортних засобів</p>
<p>Державний стандарт професійно-технічної освіти професії водій автотransпортних засобів за спеціалізацією водіння автотransпортних засобів</p>	
<p><u>Повинен знати:</u> «<u>можливі причини дорожньо-транспортних пригод та способи їх запобігання;</u> <u>причини виникнення несправностей, способи їх виявлення та усунення;</u> <u>характер впливу кліматичних умов (дощ, туман, ожеледиця та інше) на безпеку руху;</u>»</p>	<p>3. Кваліфікаційні вимоги. Освітньо-кваліфікаційна характеристика.</p>
<p><u>Повинен уміти:</u> «<u>керувати автомобільними транспортними засобами, ... за різних дорожніх умов.</u>» «<u>Забезпечує справність обладнання відповідно до вимог стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху</u>»</p>	<p>3. Кваліфікаційні вимоги. Освітньо-кваліфікаційна характеристика.</p>
<p>Типовий навчальний план підготовки кваліфікованих робітників Державного стандарту професійно-технічної освіти професії водій автотransпортних засобів за спеціалізацією водіння автотransпортних засобів</p>	
<p>«<u>Формування навичок правильної орієнтації, оцінки ситуації та прогнозування її розвитку.</u>»</p>	<p>Лабораторно-практичні роботи в межах Темі 7 пункту 7 Програми з предмету «Правила дорожнього руху».</p>
<p>«<u>Розгляд типових дорожньо-транспортних ситуацій з використанням технічних засобів, макетів, стендів і програмних навчальних матеріалів</u>»</p>	<p>Лабораторно-практичні роботи в межах Темі 11 пункту 7 Програми з предмету «Правила дорожнього руху»</p>
<p>Питання: умови, які сприяють виникненню ДТП; заходи, що запобігають ДТП; умови попередження ДТП. (проведення ЛПР темою не передбачено).</p>	<p>підтема Дорожньо-транспортні пригоди теми Безпека дорожнього руху (п.2) Програма з предмета «Основи безпеки дорожнього руху та перша медична допомога при ДТП» п.8</p>

<i>тема «б. Удосконалення техніки керування» «Прогнозування розвитку аварійних обставин дії водія щодо їх попередження»; «...прогнозування характеру руху транспортного потоку, ...»;</i>	«Водіння автомобіля» Професійно-практична підготовка (п.10)
<i>тема «б. Удосконалення техніки керування» «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. Відпрацювання швидкісного і термінового маневрування. Термінове гальмування. Вивчення і практичне виконання прав швидкісного керування рульових колесом.»</i>	«Водіння автомобіля» Професійно-практична підготовка (п.10)
<i>Знає можливі причини дорожньо-транспортних пригод та основні способи їх попередження; основні причини виникнення несправностей; характер впливу природних умов (дощ, туман, ожеледиця та інше) на безпеку руху; причини виникнення несправностей, способи їх виявлення та усунення;</i>	Критерії кваліфікаційної атестації.
<i>Уміє самостійно і в повному обсязі виконує всі вправи та прийоми з практичного водіння автотранспортного засобу за різних дорожніх умов.</i>	Критерії кваліфікаційної атестації.

На основі наведеного вище переліку окремих складових ключових компетентностей та відповідно «безпечного водіння», наявних у нормативно-правових актах з питань підготовки водіїв в Україні доцільно сформулювати вторинне визначення «безпечного водіння», такого, що є більш інтегрованим до нормативно-правового поля сфери БДР в Україні.

ДПВ	Нормативні акти України сфери БДР	
	Практика та обов'язки	Теорія
<i>Безпечне водіння – це поведінка водія, яка містить обачне, впевнене, соціально відповідальне водіння,</i>	<i>«бути уважним» «вживати всіх можливих заходів до забезпечення безпечних умов для пересування найбільш уразливих учасників дорожнього руху» «стежити за дорожньою обстановкою,»</i>	<i>«важливість пильності та поваги до інших учасників дорожнього руху» «Особливості впливу алкоголю та наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів на організм людини та їх вплив на процес управління транспортними засобами.» « Знає: можливі причини дорожньо-транспортних пригод та основні способи їх попередження»</i>
<i>що адаптоване до наявних дорожніх умов і дорожньої обстановки,</i>	<i>«Повинен уміти: керувати (ТЗ) ... за різних дорожніх умов». «Уміє: самостійно і в повному обсязі виконує всі вправи та прийоми з практичного водіння автотранспортного засобу за різних дорожніх умов»</i>	<i>«Повинен знати: характер впливу кліматичних умов на безпеку руху»;</i>

<p>При цьому, з метою запобігання дорожньо-транспортним пригодам, необхідно забезпечити</p>	<p>Удосконалення навичок керування транспортним засобом. «дії водія транспортного засобу щодо запобігання їй (її виникненню)». (розвитку дорожньої ситуації)</p>	<p>«Повинен знати: можливі причини дорожньо-транспортних пригод та способи запобігання їм» «основні причини виникнення дорожньо-транспортних пригод та запобігання їм»</p>
<p>прогнозування розвитку дорожньої ситуації та</p>	<p>Удосконалення навичок керування транспортним засобом. «Прогнозування розвитку дорожньої ситуації». «Прогнозування розвитку аварійних обставин дії водія щодо їх попередження»; «прогнозування характеру руху транспортного потоку»</p>	<p>«Прогнозування розвитку дорожньої ситуації.» «Помилки в оцінці дорожньої обстановки». «Повинен знати: основи безпечного керування транспортними засобами» «Формування навичок правильної орієнтації, оцінки ситуації та прогнозування її розвитку.»</p>
<p>достатній контроль над своїм ТЗ щоби:</p>	<p>Контраварійна підготовка (Розгін, термінове гальмування і маневрування на слизькій ділянці тощо) «Відпрацювання вправ із контраварійної підготовки (розгін та прийоми термінового гальмування і маневрування на слизькому покриві. Керування під час занесення. Об'їзд раптово виниклої перешкоди тощо)</p>	
<p>не створювати аварійно-небезпечних ситуацій;</p>		<p>«не створювати своїми діями загрози безпеці дорожнього руху»; «особливості створення аварійної ситуації в межах і за межами населених пунктів»</p>
<p>розпізнавати небезпеки для руху та оцінювати їх серйозність;</p>		<p>«вміння оцінювати і прогнозувати дорожньо-транспортну ситуацію» «прийняття компромісних рішень у разі виникнення складної дорожньої обстановки»</p>
<p>належним чином реагувати у разі виникнення аварійно-небезпечних ситуацій.</p>	<p>«реагувати на її (дорожньою обстановки) зміну,»</p>	

Таким чином, через співставлення змістовного наповнення вимог положень ДПВ та сукупності основних нормативних актів України сфери БДР щодо підготовки водіїв можна зробити наступні висновки:

1). Якщо у ДПВ ключові компетентності та відповідно компоненти «безпечного водіння» належить не лише знати, але й мати належні навички та дотримуватись відповідної поведінки, то у сукупності основних нормативних актів України сфери БДР більшість

схожих компетентностей зосереджена у зоні «знає», проте відсутня у зоні «вміє» чи володіння «навичками».

Таким чином, процес формування професійної компетентності кандидата у водії відбувається здебільшого у змістовній складовій, яка передбачає наявність у майбутніх водіїв знань про сутність діяльності загалом. Водночас, процесуальна складова, яка охоплює формування навичок та умінь організувати діяльність та передбачати її результат, залишається недостатньо освоєною.

Узагальнюючи наведене вище можна зробити висновок, що за результатами підготовки переважна більшість кандидатів у водії не готова до реалізації діяльності водія, адже в них відсутні такі сформовані компоненти як орієнтаційний (володіння прийомами діяльності, необхідними знаннями) та операційний (навички застосування засобів діяльності, знань, процесів аналізу, порівняння, узагальнення)⁹.

2). Усі необхідні для *«запобігання дорожньо-транспортним пригодам»* (ДПВ) компоненти у сукупності основних нормативних актів України сфери БДР розташовані виключно в розділі *Удосконалення навичок керування транспортним засобом* який фактично складається з двох основних блоків, а саме:

«забезпечення прогнозування розвитку дорожньої ситуації» (визначення практично співпадають як у ДПВ так й у зазначених нормативних актах України);

«забезпечення достатнього контролю над своїм ТЗ» (ДПВ), який у зазначених нормативних актах України відсутній, проте відпрацювання наявності такої навички передбачається в межах «відпрацювання вправ із контраварійної підготовки».

3). На основі співставлення змістовного наповнення вимог положень ДПВ та сукупності основних нормативних актів України сфери БДР щодо підготовки водіїв можна зробити висновок, що «контраварійна підготовка» є однією з визначальних складових ключових компетентностей, необхідних для набуття кандидатом у водії навичок спрямованих на «запобігання дорожньо-транспортним пригодам» при проходженні підготовки для отримання в подальшому водійського посвідчення та допуску для водіння ТЗ.

4). Ураховуючи, що термін *«контраварійна підготовка»*, не зважаючи на його присутність та доволі широке застосування, також не має визначення у нормативних актах, в межах підготовки цього документу приймається за доцільне сформулювати таке визначення із використанням відповідних положень *«вимог для тестів на отримання посвідчення водія (Додатки II та III)»* ДПВ.

Таким чином під *«контраварійною підготовкою»* в межах вітчизняної нормативної бази сфери БДР слід розуміти оволодіння контраварійними навичками, що спрямовані на *«запобігання дорожньо-транспортним пригодам»* та охоплюють уміння та навички визначені у положеннях *«вимог для тестів на отримання посвідчення водія (Додатки II та III)»* ДПВ, а саме:

Контраварійна підготовка – складова формування ключових компетентностей водія з безпечного водіння, спрямована на запобігання дорожньо-транспортним пригодам шляхом оволодіння уміннями та навичками розпізнавати небезпеки для руху, оцінювати їх серйозність, не створювати аварійно-небезпечних ситуацій та належним чином реагувати у разі їх виникнення.

З урахуванням наведених вище пропозицій щодо визначення *«контраварійної підготовки»* на основі положень вимогах положень *«вимог для тестів на отримання посвідчення водія (Додатки II та III)»* ДПВ, вбачається за доцільне уточнити визначення «безпечного водіння» на цій же ж основі, а саме:

Безпечне водіння – це поведінка водія, що містить обачне*, впевнене, соціально відповідальне водіння, яке адаптоване до наявних дорожніх умов і обстановки, враховує всі чинники, що впливають на поведінку водія під час керування та технічний стан транспортного засобу, а також інтереси інших учасників дорожнього руху. При цьому,

⁹ Л.Б. Куліненко. Сутність та специфіка формування технологічної компетентності фахівців технологій у процесі професійної підготовки. European Modern Studies Journal, 2019, 3(1). Постійна адреса: file:///C:/Users/MTA/Downloads/49-Article%20Text-89-1-10-20190404.pdf

з метою запобігання дорожньо-транспортним пригодам, водій уміє прогнозувати розвиток дорожньої ситуації та володіє належними контраварійними навичками.

Примітка: * - відповідно до виконаних в межах робіт з підготовки документу за Договором 1/2023 відповідно до Академічного тлумачного словника¹⁰ застосовано термін «обачний», який охоплює такі якості як:

«діє розумно, спокійно, передбачливо»;

«виявляє обережність у своїх діях, не наражається на неприємність, небезпеку; обережний.»

У Навчальному розділі 2. Теоретичного модулю Типової тематичної програми підготовки водіїв транспортних засобів застосовано термін «пилний», який відповідно до вказаного вище джерела охоплює такі якості як:

«робить щось або ставиться до чого-небудь з увагою; уважний»;

«відзначається увагою, спостережливістю, здатний все помічати, підмічати».

Ураховуючи контекст, застосування терміну «обачний» в межах підготовки цього документи видається більш доречним для опису зазначеної ключової компетенції. Тобто у даному випадку термін «обачний» охоплює такі ключові для безпечного водіння поняття як «уважність», «передбачливість» та «обережність».

Таким чином, відповідно до положень *«вимог для тестів на отримання посвідчення водія (Додатки II та III)»* ДПВ, контраварійну підготовку слід вважати невід'ємним компонентом безпечного водіння, а володіння відповідними уміннями та навичками – необхідним компонентом спектру компетенцій водія, які виступають складовими її змісту.

5.1.3. Контраварійна підготовка у нормативних актах України сфери БДР.

1). Відповідно до наведеного вище, окремі положення щодо навчання з безпечного водіння та контраварійної підготовки вміщує низка підзаконних актів, зокрема такі як:

Типовий навчальний план підготовки кваліфікованих робітників Державного стандарту професійно-технічної освіти професії водій автотransпортних засобів¹¹ за спеціалізацією водіння автотransпортних засобів усіх категорії (в межах професійно-практичної підготовки на *«удосконалення техніки керування»* для водіння автомобіля категорії «В» відведено 7 навчальних годин);

Типова навчальна програма підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів¹² вміщує «Тему 6. Удосконалення навичок керування транспортним засобом» в межах якої передбачено зокрема підтему «контраварійна підготовка». В межах підготовки водіїв ТЗ двох найпоширеніших категорій: «В» - передбачено 7 навчальних годин та «С» - 8 навчальних годин. Водночас вказана Типова програма вміщує перелік вправ віднесених до контраварійної підготовки (*розгін, термінове гальмування і маневрування на слизькій ділянці автомобільної дороги тощо*).

Проте поза наведеним вище, у законодавстві України є також низка нормативних актів, у яких наявні окремі положення щодо КАП.

2). Державний стандарт з професії «інструктор з індивідуального навчання водінню».

Державний стандарт з професії «інструктор з індивідуального навчання водінню» (КП 5149) вміщує контраварійну підготовку (далі в тексті – **КАП**) практично у розумінні положень «вимог для тестів на отримання посвідчення водія (Додатки II та III)» Директиви про посвідчення водія. КАП включено до Тематичного плану і програми «Основи безпеки дорожнього руху та перша домедична допомога при ДТП» (Тема №4. *Особливості керування транспортними засобами*), а саме:

«Удосконалення майстерності водіння автомобіля з елементами контраварійної підготовки.

Прийоми безпечного керування автомобілем під час різних дорожньо-транспортних ситуацій з підвищеною небезпекою.»

¹⁰ Постійна адреса: <http://sum.in.ua>

¹¹ Наказ Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України №802 від 10.07.2012 р. ДСПТО 8322.01.00.60.24-2012.

¹² Постанова Кабінету міністрів України № 229 від 02.03.2010 р.

Водночас Тематичний план предмета «Методика професійного навчання. Основи психології та педагогіки» вміщує предмет «Удосконалення майстерності водіння автомобіля», який зокрема вміщує положення щодо «вивчення і практичного виконання вправ на автодромі:

- відновлення керованості автомобіля при помилках гальмування;
- занос - вирівнювання;
- розгін - переривчасте гальмування;
- гальмування при різних коефіцієнтах зчеплення коліс з дорогою;
- «змійка» швидкісна;
- екстрений об'їзд перешкод;
- повороти на слизькій дорозі;
- розворот - вирівнювання.»

При цьому, у примітці зазначено що вищевказані «прави виконуються як практичні заняття (при наявності можливостей) на автодромі (закритому майданчику)...».

Слід зазначити що раніше наведені вище вимоги не стосувалися виключно професії «інструктор з індивідуального навчання водінню». Ці вимоги вміщували Типові навчальні плани і програми підготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів (Наказ Міністерства освіти України від 5.01.1995 №8, що втратив чинність згідно з наказом Міністерства освіти і науки України 18.07.2014 №942)¹³, при цьому вони застосовувалися для підготовки водіїв ТЗ категорій «В» та «С» (для перших навіть при підготовці «за скороченими термінами навчання»).

Водночас вказані Типові навчальні плани вміщували також таке положення:

«Перелік вправ контраварійної підготовки може бути розширеним. При цьому кількість годин може бути збільшена за рахунок резерву годин, передбаченого навчальним планом. Навчально-виховним закладам використовувати методичні рекомендації з контраварійної підготовки водіїв автотранспортних засобів, розроблених Міністерством транспорту України.»

3). Методичні рекомендації з питань безпеки автомобільних перевезень (Наказ Мінтрансу України N111 від 19.09.2003)¹⁴ щодо Підвищення професійної майстерності водіїв транспортних засобів (п.8.6.3.) вміщує зокрема такі положення:

«Рекомендується при складанні програми занять використовувати методичні рекомендації з контраварійної підготовки водіїв автобусів, таксі, автопоїздів; збірник типових небезпечних дорожньо-транспортних ситуацій.»

4). Вимоги до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку¹⁵ (Розділ II, п.2.3.) вміщує зокрема таке положення: «Додатково рекомендується мати клас контраварійної підготовки водіїв транспортних засобів.». Також вказаними Вимогами встановлюється, що спеціалісти, які здійснюють підготовку, перепідготовку водіїв транспортних засобів для проведення занять з навчання керуванню транспортними засобами повинні в тому числі мати освіту не нижче професійно-технічної.

5). Таким чином, можна зробити висновок, що хоча саме поняття «контраварійної підготовки» в розумінні як у ДПВ наявне у нормативно-правовому полі України, проте належне застосування відповідних положень унеможливується їх теоретичним спрямуванням та/або рекомендаційним характером.

При цьому положення ДПВ повністю співпадають з рекомендаціями вітчизняних фахівців сфери БДР, контраварійну підготовку слід вважати важливим компонентом ключових компетентностей водія. Наприклад: «...без практичного відпрацювання навчальної їзди з імітацією складних дорожніх умов та небезпечних ситуацій які можуть виникнути,

¹³ <https://ips.ligazakon.net/document/REG556?an=153307>

¹⁴ <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0111551-03?find=1&text=%F2%E8%EF%EE%E2>

¹⁵ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0947-09#Text>

водій не може обійтись теоретичними знаннями і правильно реагувати на небезпечні ситуації, що раптово виникають.»¹⁶

На даний час, не зважаючи на відсутність належного науково-методичного забезпечення питань безпечного водіння та КАП, окремі компоненти КАП включають до програм підготовки окремих підрозділів Сил оборони України:

«Контраварійне керування транспортними засобами є важливим елементом комплексу підготовки працівників органів безпеки та оборони, органів правопорядку та інших осіб Забезпечення проведення відповідних занять ... дозволить запобігти виникненню ряду нестандартних небезпечних ситуацій, що може врятувати життя багатьох людей.»¹⁷

Водночас фахівцями зазначається, що:

«Отримання навичок контраварійного керування має здійснюватися шляхом набуття практичних знань та відпрацювання практичних вмінь та навичок в умовах наближених до реальних ситуацій.»

«Високий рівень опанування навичок контраварійного керування транспортним засобом, ... досягається шляхом проведення постійних тренувань ..»¹⁸

При цьому, нормативною базою передбачається, що вправи КАП виконуються як практичні заняття на автодромі, цілком зрозуміло, що за умови їх наявності («за наявності»).

Таким чином, наявна система підготовки водіїв орієнтована на основні дії водія у простій (безпечній) дорожній обстановці та, відповідно, на здобуття ним теоретичних знань, відпрацювання практичних навичок керування автомобілем і норм поведінки в оптимальному режимі дорожнього руху. Результатами такої підготовки є формування водія початкового рівня кваліфікації, а питання пов'язані з адекватними діями у аварійно-небезпечних ситуаціях залишаються за межами підготовки.

Зазначене стало можливим, зокрема, з причини рекомендаційного характеру положень нормативних актів щодо КАП, та їх невідповідності Директиві про права водія. Рекомендаційний характер нормативних актів щодо КАП, не лише стримує осучаснення системи підготовки водіїв, але й унеможливує створення в Україні відповідної інфраструктури, зокрема спеціальних «автодромів» для проходження курсу безпечного водіння та здійснення контраварійної підготовки. Це обумовлює гостру потребу включення цих питань до програм підготовки водіїв, що може бути досягнуто за умови імплементації у повному обсязі, без обмежень та вилучень, вимог Додатків II і III ДПВ.

5.1.4. Центр безпечного водіння. Міжнародний досвід навчання з безпечного водіння та контраварійної підготовки.

1). Аналіз нормативних актів країн ЄС з питань організації практичних занять з «безпечного водіння» на спеціальному «автодромі» та комплексу відповідних вправ з «контраварійної підготовки» надає можливість зробити такі висновки:

для організації та проведення таких практичних занять у багатьох країнах ЄС використовуються так звані «Центри безпечного водіння» (*Driving Safety Centre; Fahrsicherheitszentrum*), що мають значною мірою уніфікований склад конструктивних елементів та інфраструктури;

¹⁶ Котелюх М. О., Смола Р. М., 2020. Особливості та підготовка до керування оперативним транспортним засобом зі встановленими спеціальними звуковими і світловими сигнальними пристроями. Підготовка поліцейських в умовах реформування системи МВС України, 2020

¹⁷ Р.О. Кушніренко, К.В. Бутенко, М.П. Чмих. Вдосконалення майстерності керування з елементами контраварійної підготовки та безпеки водія в умовах війни. Підготовка правоохоронців в системі МВС України в умовах воєнного стану. Вінниця, 2023

¹⁷ Постійна адреса: <https://mon.gov.ua/storage/app/media/pto/standarty/vodiy-avtotransportnikh-zasobiv-kategorii-vvesllessed1-dle-d-de.doc>

¹⁸ Р.О. Кушніренко, К.В. Бутенко, М.П. Чмих. Вдосконалення майстерності керування з елементами контраварійної підготовки та безпеки водія в умовах війни. Підготовка правоохоронців в системі МВС України в умовах воєнного стану. Вінниця, 2023

зазначені Центри безпечного водіння спеціально облаштовані зокрема для відпрацювання комплексу контраварійних вправ у реальних і безпечних умовах шляхом моделювання основних типових аварійно-небезпечних ситуацій (так званий - *real life training*, «*behind the wheel*»).

2). Вимоги до Центру безпечного водіння на прикладі Австрії.

Вимоги до Центрів безпечного водіння у Австрії вміщує Розпорядження Федерального Міністра науки та транспорту про імплементацію Закону про водійські права (Указ про застосування Закону про водійські права).¹⁹

Відповідно до п.(5) «*Навчання з безпеки водіння можна проводити лише на тренувальному полігоні, ... безпека якого виключає будь-яку небезпеку для людей, не пов'язаних з навчальною діяльністю, або будь-яку шкоду такому майну...*»

Водночас положеннями вказаного Розпорядження встановлюються основні мінімальні вимоги до розмірів та обладнання такого тренувального полігону (далі в тексті – Центр). Ураховуючи відсутність аналогічних вимог у нормативних актах України сфери БДР в межах підготовки цього документу було визнано за доцільне виконати переклад та навести повний текст таких вимог:

1. *Наявність простору довжиною щонайменше 150 метрів та шириною щонайменше 40 метрів (корисна площа не менше 6000 м²);*

2. *Наявність постійної слизької поверхні довжиною щонайменше 40 метрів та шириною щонайменше чотири метри для можливості гальмування на швидкості не менше 50 км/г на початку ковзання. Перед слизькою поверхнею має бути смуга для проїзду довжиною щонайменше 50 метрів і шириною щонайменше 3 метри, при цьому 30 метрів смуги для проїзду безпосередньо перед слизькою поверхнею мають являти собою її пряме продовження. Від початку цієї слизької поверхні має бути вимощена (асфальтована або бетонована) безпекова зона шириною щонайменше 3 метри з обох сторін, яка розширюється щонайменше до 8 метрів через максимум 15 метрів і поширюється на всю ширину майданчика (ширина слизької поверхні та безпекової зони з обох боків) і тягнеться уздовж слизької поверхні та до 30 метрів після її завершення;*

3. *Наявність слизької поверхні на круговій доріжці з сектором не менше 90 градусів, зовнішньому радіусі не менше 20 метрів і шириною щонайменше чотири метри для того, щоб мати можливість виконувати вправи на поворотах та гальмування на поворотах із швидкістю не менше 30 км/г на початку слизької поверхні. Від початку цієї слизької поверхні має бути вимощена (заасфальтоване або бетоноване) безпекова зона з обох сторін шириною не менше 2 метрів, яке розширюється щонайменше до 8 метрів на зовнішній стороні кривої через максимум 10 метрів і розширюється по всій ширині (ширина слизької поверхні та безпекової зони з обох боків) уздовж слизької поверхні та до 15 метрів після її закінчення. Ця слизька поверхня не потрібна, якщо вправи відповідно до ... можна виконувати із застосуванням Skid-car;*

4. *Для навчання з безпеки водіння ТЗ категорії А в зоні тренування необхідна неслизький, вимощений (асфальтобетонна або бетонна) майданчик не менше 1500 м² з мінімальною довжиною 120 метрів, що дозволяє безпечно виконувати вправи, передбачені пунктом 3 Z2;*

5. *Наявність зрошувальної системи, що забезпечує постійний полив слизької поверхні, при цьому використання хімічних мастил не допускається;*

6. *Наявність системи вимірювання швидкості з великим дисплеєм, що дає змогу учаснику та інструктору зчитувати швидкість проходження на початку слизької поверхні;*

7. *Наявність радіозв'язку в кожному транспортному засобі учасника та інструктора;*

8. *Наявність кімнати для проведення семінарів та відповідних санітарних приміщень для проведення теоретичної частини та групової дискусії з питань психології дорожнього*

¹⁹ StF: Вісник Федерального закону II № 320/1997 [номер CELEX: 391L0439, 396L0047, 397L0026]

руху загальною кількістю 14 осіб, обладнаних для демонстрації нерухомих та рухомих зображень;

9. Наявність відповідного навчального матеріалу та

10. Наявність щонайменше 30 дорожніх конусів та жердин-слаломів (для розмітки майданчика – примітка автора). Під час проведення практичних занять з навчання безпеки водіння заборонено проводити будь-які інші заходи на території, призначеній для цього навчання. Зміст і обсяг навчання з безпеки водіння повинні бути вивішені біля входних дверей, щоб його можна було прочитати зовні.»

Поза вказаними вище конструктивними параметрами Центрів безпечного водіння це Розпорядження вміщує положення щодо порядку встановлення придатності такого Центру для проведення навчання з безпечного водіння (на комісійній основі) та відповідності вимогам щодо розмірів та обладнання («Рішення щодо дозволів може прийматися лише на період десяти років»).

Також Розпорядження встановлює деякі вимоги до належного функціонування Центрів безпечного водіння зокрема щодо «кількості груп, які можуть одночасно проходити практичну частину навчання».

3). Навчання з безпеки водіння в Центрі безпечного водіння на прикладі Австрії.

Вимоги до навчання з безпеки водіння («*Fahrsicherheitstraining*») у Центрі безпечного водіння у Австрії вміщує згадане вище Розпорядження Федерального Міністра науки та транспорту про імплементацію Закону про водійські права.

Ураховуючи відсутність аналогічних вимог у нормативних актах України сфери БДР в межах підготовки цього документу було визнано за доцільне виконати переклад та навести повний текст таких вимог:

«§ 136. (1) У рамках навчання з безпеки водіння учасникам необхідно продемонструвати важливість фізичних обмежень водіння з огляду на ризик аварій, що виникає внаслідок цього. Співвідношення між швидкістю та гальмівним шляхом, залежно від стану транспортного засобу та стану дороги, має бути наочно продемонстровано (в оригіналі – «praktisch vor Augen zu führen»). Позатим, необхідно дати індивідуальні вказівки щодо найважливіших екстрених реакцій (особливо екстреного гальмування). Інструктор повинен розглянути індивідуальні недоліки окремих учасників, пов'язані з безпекою водіння. У рамках навчання з безпеки водіння слід уникати вправ, які можуть призвести до надмірної впевненості з боку учасника. Навчання з безпеки водіння має проводитись у групах не менше шести та не більше дванадцяти учасників та складатися з шести навчальних розділів.

2) навчання з безпеки водіння для ТЗ категорії В складається з теоретичної частини, що триває максимум одну академічну годину та практичної частини, що триває п'ять академічних годин, і має містити наступний зміст:

1. Теоретична частина:

- a) основи фізики водіння,
- b) техніка гальмування,
- c) можливі реакції автомобіля та їх причини під час руху в повороті,
- d) причини, що призводять до надмірної та недостатньої керованості автомобіля,
- e) пристрої пасивної та активної безпеки в автомобілі та на ньому;
- f) Перевезення пасажирів, особливості забезпечення належної безпеки дітей.

2. Практична частина:

- a) Перевірка правильного положення сидіння та виконання керування,
- b) вправи гальмування (аварійне гальмування «*Gefahrenbremsung*», екстрене гальмування «*Notbremsung*» та порівняння гальмівного шляху),
- c) вправа на ухилення від гальмування,
- d) гальмування на слизькій з одного боку дорозі,
- e) правильне проходження поворотів та гальмування в поворотах та
- f) корегування (виправлення) автомобіля з надмірною та недостатньою керованістю;
- g) забезпечення правильної безпеки дітей.

5.2. Поетапне отримання водійського посвідчення водіями-початківцями.

5.2.1. Міжнародний досвід поетапного отримання водійського посвідчення водіями-початківцями на прикладі Австрії.

З 2003 року проходження водієм-початківцем курсу навчання з безпеки водіння в Центрі безпечного водіння стало обов'язковим протягом 3–9 місяців після отримання посвідчення водія категорії А або В у рамках запровадження дворівневої системи підготовки. Після запровадження дворівневої системи, кількість ДТП серед водіїв-початківців, а також летальних випадків та травм зменшилося на понад 30%²⁰.

Вищевказані вимоги унормовує нормативний акт «Повне правове регулювання закону про водійські права»²¹. Ураховуючи відсутність аналогічних вимог у нормативних актах України сфери БДР в межах підготовки цього документу було визнано за доцільне виконати переклад найбільш суттєвого за змістом пункту та навести його повний текст:

«§ 4 Посвідчення водія для початківців (в оригіналі – «Probeführerschein»)»

§ 4b Другий етап навчання - конкретний зміст

(1) Другий етап навчання для власника водійського посвідчення класу В повинен ... включати наступний зміст у зазначеному порядку:

1. бездоганне водіння протягом двох-чотирьох місяців після отримання посвідчення водія;

2. навчання з безпеки водіння та групове обговорення психології дорожнього руху, обидві з яких необхідно провести в один день, протягом трьох-дев'яти місяців після отримання водійського посвідчення та

3. Ще один період бездоганного водіння протягом шести-дванадцяти місяців після отримання посвідчення водія.

Таким чином, повноцінна участь водія-початківця можлива лише за двох умов: відсутність адміністративних правопорушень у сфері БДР та обов'язкове навчання з безпечного водіння після отримання посвідчення водія для початківців.

5.5.2. Наявний стан отримання водійського посвідчення водіями-початківцями в Україні.

З 2023 року в Україні почав діяти оновлений алгоритм отримання першого водійського посвідчення. Зміни до Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами було затверджено Постановою Кабінету Міністрів України № 885 від 10.11.2017 р., відповідно з якими:

«Посвідчення водія, видане особі вперше, дійсне протягом двох років з дня його видачі з обмеженим правом керування транспортним засобом.»

«Обмеженим правом керування транспортним засобом є заборона перевищувати швидкість 70 кілометрів на годину.»

«Обмін посвідчення водія, виданого особі вперше, після закінчення строку його дії проводиться без складення іспитів за умови вчинення особою протягом двох років з дня видачі такого посвідчення не більше двох адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.»

«У разі вчинення особою протягом двох років з дня видачі вперше посвідчення водія трьох і більше адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху обмін такого посвідчення здійснюється із складенням теоретичного та практичного іспитів у сервісному центрі МВС.»

Таким чином, повноцінна участь водія-початківця у дорожньому русі можлива лише за умовою вчинення протягом двох років не більше двох адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

²⁰ Постійна адреса: <http://www.alphadrivingcenter.com>

²¹ Gesamte Rechtsvorschrift für Führerscheingesezt, Fassung vom 08.08.2021

6. Досвід попередніх ініціатив щодо унормування сфери БДР. Проекти нормативних актів України сфери БДР, що не набули чинності.

6.1. Законопроект № 4683 від 17.05.2016 р.

Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України У сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу».

Метою законопроекту, як зазначається у Пояснювальній записці до нього, є *«вдосконалення законодавчого урегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні, задоволення потреб суспільства і економіки у перевезенні пасажирів та вантажів, безпеки перевезень, ефективного споживання ресурсів та зменшення техногенного впливу автомобільних транспортних засобів шляхом адаптації норм законодавства України до норм актів ЄС згідно Угоди про асоціацію Україна – ЄС».*

Проте на 198 сторінках тексту законопроекту взагалі відсутні питання пов'язані із належним впровадженням вимог положень Додатків II і III до ДПВ.

6.2. Законопроект № 5184 від 26.09.2016 р.

У Пояснювальній записці до проекту Закону України "Про дорожній рух та його безпеку" (№ 5184 від 26.09.2016) зокрема зазначено що *«Законопроект забезпечує: сучасний рівень допуску водіїв до керування транспортними засобами; підвищені вимоги до підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, приймання іспитів на отримання права керування; належний медичний контроль за фізичним та психічним станом водіїв транспортних засобів.»*

Проте на 198 сторінках тексту законопроекту так і не знайшлося місця для належного приведення у повному обсязі вимог Додатків II і III до ДПВ. При цьому, на чотирьох сторінках Ст. 77. Законопроекту (*Вимоги до проведення тестів на навички і поведінку водія*) лише в одному місці (п.8) згадується про необхідність набуття кандидатом належних «ключових компетентностей», а саме:

«8. Під час оцінювання екзаменатори звертають особливу увагу на те, чи виявляє кандидат у водіїв контраваріюну і соціальну поведінку при керуванні. Це повинно відобразитись у загальному стилі керування, і екзаменатор повинен враховувати загальне враження про кандидата. Воно включає пристосоване до реального дорожнього руху і безпечне керування транспортним засобом із врахуванням дорожніх і погодних умов та інших транспортних засобів, інтересів інших учасників дорожнього руху (зокрема, найбільш вразливих), а також передбачення розвитку дорожніх ситуацій.»

При цьому, привертає увагу, що такі поняття як «контраваріюна», «безпечне керування транспортним засобом» та «передбачення розвитку дорожніх ситуацій» наведено у цьому законопроекті лише один раз й при цьому у спільному контексті в межах одного пункту.

Зазначене надає можливість зробити припущення, що фахівці які здійснювали розроблення проекту закону були обізнані в тому, що «безпечне керування транспортним засобом» та «передбачення розвитку дорожніх ситуацій» є складовою відповідної контраваріюної підготовки. Водночас текст вказаного пункту також переконливо свідчить про необізнаність колективу авторів щодо наявності вимог Додатків II і III до ДПВ.

Символічно, що висновок на проект Закону України «Про дорожній рух та його безпеку» Головного науково-експертного управління Верховної ради України також не вміщує зауважень щодо невідповідності ст.77 законопроекту вимогам Директиви 2006/126/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 грудня 2006 р. про посвідчення водія, при цьому посилання на вимоги цієї Директиви неодноразово наводяться у тексті висновку.

Таким чином, з триєдиного комплексу знань, навичок й поведінки водіїв всіх механічних транспортних засобів, що встановлені у Додатку II Директиви, можна стверджувати що дотично, було згадано лише один компонент і то, лише у разі якщо «передбачення розвитку дорожніх ситуацій» наведено у тексті законопроекту можна вважати складовою компоненту здатностей водія «розпізнавати небезпечні дорожні ситуації та оцінювати ступінь їхньої серйозності» наведеного у Додатку II ДПВ.

7. Стан впровадження вимог положень Директиви про посвідчення водія в частині забезпечення надання першої допомоги потерпілим під час ДТП.

7.1. Стислий аналіз вимог положень Директиви про посвідчення водія в частині забезпечення надання першої допомоги потерпілим під час ДТП.

У положеннях Розділу А. Теоретичний іспит. Мінімальні вимоги до іспитів на право керування транспортними засобами наведено такі вимоги:

«2. Зміст теоретичного іспиту для всіх категорій транспортних засобів

2.1.5. Загальні норми і правила та інші питання:

загальні правила, що визначають поведінку водія у випадку аварії (ввімкнення пристроїв попереджувальної сигналізації і подача сигналів тривоги) і заходи, яких він може вжити для допомоги постраждалим у дорожньо-транспортній пригоді, якщо необхідно»

Позатим, у Спеціальних положеннях стосовно категорій С, СЕ, СІ, СІЕ, О, БЕ, БІ і БІЕ Розділу А. Теоретичний іспит вказано необхідність «обов'язкової перевірки загальних знань» (п.4.1.) про:

«4.1.4. Поведінку у випадку аварії; знання заходів, яких повинно бути вжито після аварії або подібної події, у тому числі дії в надзвичайних ситуаціях, таких як евакуація пасажирів, а також базові знання про надання першої медичної допомоги;»

У Розділі В. Іспит з навичок і поведінки, в положеннях стосовно категорій С, СЕ, СІ, СІЕ, О, БЕ, БІ і БІЕ встановлено наступні вимоги:

«8.1.8. Здатність уживати спеціальних заходів безпеки транспортних засобів, контролювати кузов, сервісні дверцята, аварійні виходи, засоби надання першої медичної допомоги, вогнегасники та інше обладнання для забезпечення безпеки (лише категорії Б, БЕ, БІ, БІЕ);»

Основний висновок:

вимогами положень Директиви про посвідчення водія категорії В щодо забезпечення надання першої допомоги потерпілим під час ДТП не передбачено обов'язкової наявності у кандидата умінь та навичок з надання першої допомоги потерпілим у ДТП;

вимогами положень Директиви про посвідчення водія інших категорій передбачається наявність базових знань про надання першої медичної допомоги, перевірка яких здійснюється під час теоретичного іспиту.

7.2. Основні рекомендації профільних глобальних міжнародних організацій забезпечення надання першої допомоги потерпілим під час ДТП.

Глобальний план десятиліття дій з забезпечення безпеки дорожнього руху 2021–2030 у розділі Дії в разі ДТП (Вставка 4 Частини II) вміщує такі рекомендації:

«Необхідно перш за все організувати навчання співробітників екстрених служб, які не надають медичну допомогу, таких як поліцейські та пожежники, а також інші особи, які за родом своєї діяльності часто опиняються на місці дорожньо-транспортних пригод, наприклад, професійні водії, в тому числі таксиста та водії громадського транспорту.

При цьому Вставка 5 Частини II Рекомендовані дії, спрямовані на більш ефективне надання допомоги постраждалим внаслідок ДТП вміщує такі рекомендації щодо розширення спроможності надання допомоги серед неспеціалістів (осіб, що не є медичними працівниками) через реалізацію таких заходів:

« Забезпечити базову підготовку (EMS) осіб, що не є працівниками екстрених служб, таких як водії таксі та громадського транспорту, поліцейські, пожежники тощо.

Прийняти «закони доброго самаритянина»²² для забезпечення правового захисту неспеціалістів, що надають першу допомогу».

Основний висновок:

²² «В США ініціатива отримала назву закону "про доброго самаритянина". Він передбачає, що не можна притягнути до відповідальності за неправильно надану першу допомогу, якщо вона надавалась сумлінно, у межах знань та досвіду особи, що її надавала.»

Глобальний план десятиліття дій з забезпечення безпеки дорожнього руху 2021–2030 не вміщує рекомендацій щодо доцільності впровадження обов'язкової наявності у кандидата на отримання посвідчення категорії В умінь та навичок з надання першої допомоги потерпілим у ДТП. Водночас рекомендовано забезпечити можливість для такої підготовки для професійних водіїв, в тому числі таксистам та водіям громадського транспорту.

7.3. Законодавче забезпечення надання першої допомоги потерпілим під час ДТП в Україні.

Підготовка водіїв наданню домедичної допомоги постраждалим в ДТП є обов'язковою для підприємств усіх форм власності. Вимоги щодо набуття водіями та іншими учасниками дорожнього руху необхідних знань і практичних навичок з надання домедичної допомоги постраждалим внаслідок ДТП визначені ст.48 Закону України Про дорожній рух:

Стаття 48. Медична підготовка водіїв, поліцейських і посадових осіб військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України.

Позатим також Законами України Про охорону праці, Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування», Про екстрену медичну допомогу, Кодексом цивільного захисту України від 02.10.2012 р. № 5403-VI, постановою Кабінету Міністрів України від 21.11.2012 року № 1115 Про затвердження Порядку підготовки та підвищення кваліфікації осіб, які зобов'язані надавати домедичну допомогу, наказом МОЗ України від 16.06.2014 р. № 398 Про затвердження порядків надання домедичної допомоги особам при невідкладних станах. Водії транспортних засобів, поліцейські і відповідні посадові особи військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України зобов'язані володіти практичними навичками з надання домедичної і медичної допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод, періодично проходити відповідну підготовку за програмами, що затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я.»²³

Проте, слід наголосити, що відповідний Порядок надання домедичної допомоги постраждалим при ДТП відсутній, так як втратив чинність на підставі Наказу Міністерства охорони здоров'я № 441 від 09.03.2022 р. Про затвердження порядків надання домедичної допомоги особам при невідкладних станах. При цьому, у нових порядках Порядок надання домедичної допомоги постраждалим при ДТП відсутній, наявний лише для постраждалих з травмою.

Водночас, відповідно до Наказу МОЗ №339 від 28.11.1997 р., діє Порядок медичної підготовки водіїв та кандидатів у водії транспортних засобів, відповідно до якого:

4. Медична підготовка водіїв та кандидатів у водії здійснюється за програмою, затвердженою МОЗ України, що складається з шести навчальних мікромодулів (практичних та психологічних навчальних тренінгів) загальною тривалістю 2 год. 30 хв.

4.1. Навчальний мікромодуль 1. Загальні принципи та практичні методи серцево-легеневої реанімації (тривалість тренінгу - 25 хв.);

4.2. Навчальний мікромодуль 2. Вибрані питання десмургії, накладання різних видів пов'язок, джгутів, іммобілізація, проведення протишокових заходів, транспортування травмованих внаслідок дорожньо-транспортних пригод (30 хв.);

4.3. Навчальний мікромодуль 3. Експертиза станів сп'яніння (20 хв.);

4.4. Навчальний мікромодуль 4. Вплив наркотиків та алкоголю на життя людини. Наслідки їх вживання (25 хв.);

4.5. Навчальний мікромодуль 5. Індивідуальна схильність до зловживання алкоголем та наркотиками. Різниця між вживанням та зловживанням алкоголем та наркотиками (25 хв.);

4.6. Навчальний мікромодуль 6. Алкоголь, наркотики і залежність від них. Індивідуальні профілактичні програми дій (25 хв.).

²³ Постійна адреса: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>

Програма медичної підготовки підлягає періодичному оновленню з урахуванням новітніх методів надання першої медичної допомоги та сучасних міжнародних програм з профілактики негативних наслідків вживання алкоголю та наркотиків.

7.3. Стислий аналіз підзаконних актів України сфери БДР в частині забезпечення надання першої допомоги потерпілим під час ДТП.

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

Розділ «Завдання та обов'язки»:

«Надає домедичну допомогу потерпілим в дорожньо-транспортних пригодах»

Розділ «Повинен знати»:

«правила надання першої домедичної допомоги потерпілим під час дорожньо-транспортних пригод.»

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

Освітньо-кваліфікаційна характеристика.

Повинен знати: правила надання першої допомоги потерпілим під час дорожньо-транспортних пригод;

Повинен уміти: Надає першу допомогу потерпілим під час дорожньо-транспортних пригод.

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

Критерії кваліфікаційної атестації випускників (п.12. Плану) за професією 8322 Водій автотранспортних засобів за спеціалізацією водіння автотранспортних засобів усіх категорій передбачають наявність у водіїв не лише знань щодо *«правил надання першої допомоги потерпілим під час дорожньо-транспортних пригод»* а й володіння відповідними уміннями з її надання.

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

У положеннях Стратегії наявний такий основний напрям реалізації як *«медичне забезпечення безпеки дорожнього руху»*, що передбачає зокрема:

«- приведення стандартів навчання навичкам надання домедичної допомоги у всіх закладах, які здійснюють підготовку кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, у відповідність з програмами, затвердженими МОЗ;»

7.4. Окремі аспекти щодо «закону доброго самаритянина» в Україні.

На даний час в Україні з одного боку, законодавство зобов'язує надати допомогу постраждалому (стаття 135 Кримінального кодексу України «залишення у небезпеці»), а з іншого – карає за допомогу, яка зашкодила та призвела до тяжких наслідків (стаття КК 119 «вбивство з необережності»).

Як наслідок, значна частина наочних свідків ДТП намагається не втручатися до питань надання першої допомоги потерпілим.

«Дослідження свідчать, що більшість людей бояться надавати першу допомогу через ризик завдати шкоди постраждалому. Їхні побоювання зрозумілі: щиро прагнучи допомогти, в разі непередбачуваних наслідків добровільні рятувальники без медичної освіти можуть отримати проблеми із законом»²⁴.

У 2018 році МОЗ підготував законопроект, яким передбачалося запровадити *«імунітет від відповідальності»*. Документ передбачав перелік випадків, у яких потерпілому в критичному стані може надавати першу допомогу особа без медичної освіти. Ініціативу залишили без розгляду.

Основний висновок:

²⁴ Постійна адреса: <https://www.pravda.com.ua/rus/columns/2021/12/15/7317465/>

вимоги щодо набуття водіями (незалежно від категорії ТЗ) та іншими учасниками дорожнього руху необхідних знань і практичних навичок з надання домедичної допомоги постраждалим внаслідок ДТП вміщує низка нормативно-правових актів України, що суттєво перевищує вимоги, вміщені як у Директиві про посвідчення водія так і рекомендації профільних міжнародних організацій;

основні заходи щодо подальшого підвищення ефективності функціонування системи першої допомоги потерпілим під час ДТП доцільно зосередити у напрямі впровадження в Україні «закону доброго самаритянина».

8. Імплементация у нормативно-правове поле України положень вимог Директиви про посвідчення водія.

8.1. Перелік основних нормативних актів України що можуть потребувати внесення змін та доповнень щодо впровадження положень вимог Директиви про посвідчення водія.

1. Довідник кваліфікаційних характеристик професій працівників (ДКХП, випуск 69 «Автомобільний транспорт». Розділ 1 «Діяльність автотранспортних підприємств, автобусних станцій, вантажних станцій, транспортно-експедиторських підприємств». – К.: ДП «ДержавтотрансДНПроект», 2006. – 150 с.);

2. Стандарт професійної (професійно-технічної) освіти за професією водій автотранспортних засобів за спеціалізацією водіння автотранспортних засобів категорії «В», «ВЕ», «С1», «С1Е», «С», «СЕ», «D1», «D1Е», «D», «DE». ДСПТО 8322.ОІ.00.60.24-2012 (Наказ Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України №802 від 10.07.2012 р.)

3. Державний стандарт професійно-технічної освіти ДСПТО 5149-інструктор з індивідуального навчання водінню - ДСПТО 5149.01.00.66.22-2013 (Наказ Міністерства освіти і науки України №860 від 27.06.2013 р.)

4. Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами (Постанова Кабінету Міністрів України №340 від 08.05.1993 р.)

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

6. Про затвердження Вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку (Спільний наказ МВС, МОН, Мінінфраструктури, Мінсоцполітики № 255/369/132/344 від 05.04.2016 р.)

7. Порядок державної акредитації закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та атестації їх спеціалістів (Постанова Кабінету Міністрів України №490 від 20.05. 2009 р.)

8. Типовий навчальний план підготовки кваліфікованих робітників Державного стандарту професійно-технічної освіти професії водій автотранспортних засобів за спеціалізацією водіння автотранспортних засобів усіх категорії. (Наказ Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України №802 від 10.07.2012 р.) ДСПТО 8322.ОІ.00.60.24-2012.

9. 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.)

10. Інструкція про порядок приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами та видачі посвідчень водія (Наказ МВС №515 від 07.12.2009 (у редакції наказу МВС № 408 від 22.05.2020 р.)

11. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року (Розпорядження Кабінету Міністрів України №1360-р від 21.10.2020 р.)

12. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року (Постанова Кабінету Міністрів України № 1287 від 21.12.2020 р.)

13. Інструкція про організацію та здійснення моніторингу за підготовкою, перепідготовкою і підвищенням кваліфікації водіїв транспортних засобів. (Наказ МВС № 515 від 07.12. 2009 р (у редакції наказу МВС № 1110 від 27.12.2019 р.)

14. Про затвердження Порядку підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів для надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів (Наказ Міністерства інфраструктури №789 від 18.11.2020 р)

15. Правила дорожнього руху (Постанова Кабінету Міністрів України № 1306 від 10.10.2001 р.).

8.2. Пропозиції щодо внесення змін та доповнень в окремі нормативні акти сфери безпеки дорожнього руху, спрямовані на впровадження положень вимог Директиви про посвідчення водія.

8.2.1. Довідник кваліфікаційних характеристик професій працівників (ДКХП, випуск 69 «Автомобільний транспорт».

1). «Водій автотранспортних засобів категорії В» (Код КП – 8322).

а) Доповнити перший абзац Розділу «Завдання та обов'язки» наступним реченням:
«Володіє навичками безпечного водіння, запобігання створенню аварійно-небезпечних ситуацій та скоєнню дорожньо-транспортних пригод (контраварійна підготовка)»

б) Внести зміни у Розділ «Повинен знати», а саме:

Наявна редакція	Пропонована редакція
<i>Повинен знати: закони, розпорядчі документи центральних органів виконавчої влади і місцевого самоврядування про автомобільний транспорт і дорожній рух; правила дорожнього руху; правила перевезення вантажів, зокрема швидкокопсувних, небезпечних, великогабаритних, великовагових, та порядок і умови перевезення пасажирів і багажу; призначення, розташування, будову, принцип дії систем, складників транспортних засобів категорії В, правила їх технічної експлуатації; <u>основи безпечного керування транспортними засобами; можливі причини дорожньо-транспортних пригод та способи запобігання їм; причини виникнення несправностей, способи їх виявлення та усунення; характер впливу кліматичних умов (дощ, туман, ожеледиця та інше) на безпеку руху; порядок проведення технічного обслуговування та щозмінної перевірки придатності до експлуатації; правила життєзабезпечення під час технічного обслуговування транспортного засобу та роботи на лінії; особливості користування експлуатаційними матеріалами (пальне,</u></i>	<i>Повинен знати: закони, розпорядчі документи центральних органів виконавчої влади і місцевого самоврядування про автомобільний транспорт і дорожній рух; правила дорожнього руху; правила перевезення вантажів, зокрема швидкокопсувних, небезпечних, великогабаритних, великовагових, та порядок і умови перевезення пасажирів і багажу; призначення, розташування, будову, принцип дії систем, складників транспортних засобів категорії В, правила їх технічної експлуатації; основи безпечного керування транспортними засобами; можливі причини дорожньо-транспортних пригод та способи запобігання їм; Прийоми безпечного водіння та контраварійного керування транспортними засобами у типових аварійно-небезпечних ситуаціях; причини виникнення несправностей, способи їх виявлення та усунення; характер впливу кліматичних умов (дощ, туман, ожеледиця та інше) на безпеку руху; порядок проведення технічного обслуговування та щозмінної перевірки придатності до експлуатації; правила життєзабезпечення під час технічного обслуговування транспортного засобу та роботи на лінії; особливості користування експлуатаційними матеріалами (пальне, оливи, мастила, електроліт, антифриз та інше);</i>

оливи, мастила, електроліт, антифриз та інше); правила зберігання транспортних засобів на відкритій стоянці і в гаражі; правила надання першої домедичної допомоги потерпілим під час дорожньо-транспортних пригод, телефони служб екстреного порятунку; правові основи і відповідальність за порушення правил дорожнього руху, правил експлуатації транспортного засобу, завдання матеріальної шкоди та шкоди довкіллю; правила життєдіяльності.	правила зберігання транспортних засобів на відкритій стоянці і в гаражі; правила надання першої домедичної допомоги потерпілим під час дорожньо-транспортних пригод, телефони служб екстреного порятунку; правові основи і відповідальність за порушення правил дорожнього руху, правил експлуатації транспортного засобу, завдання матеріальної шкоди та шкоди довкіллю; правила життєдіяльності.
---	--

в). Внести зміни у Розділ «Кваліфікаційні вимоги», а саме:

Наявна редакція	Пропонована редакція
Кваліфікаційні вимоги. Повна загальна середня освіта. Професійна (професійно-технічна) освіта (навчальний заклад з підготовки водіїв транспортних засобів). Спеціальна підготовка за типовими навчальними планами і програмами підготовки водіїв транспортних засобів категорії В, кваліфікаційна атестація. Без вимог до стажу роботи.	Кваліфікаційні вимоги. Повна загальна середня освіта. Професійна (професійно-технічна) освіта (навчальний заклад з підготовки водіїв транспортних засобів). Спеціальна підготовка за типовими навчальними планами і програмами підготовки водіїв транспортних засобів категорії В (<u>включаючи підготовку з безпечного водіння та контраварійну підготовку</u>), кваліфікаційна атестація. Без вимог до стажу роботи.

г). Доповнити розділом «Повинен уміти» наступного змісту:
«запобігати створенню аварійно-небезпечних ситуацій та скоєнню дорожньо-транспортних пригод (безпечне водіння та контраварійна підготовка)».

д). Внести аналогічні зміни до положень щодо усіх інших категорій ТЗ.

2). «Водій-інструктор» (КОД КП – 5149).

а). Доповнити розділ_«Завдання та обов'язки» таким пунктом:
«Вживає заходів з отримання водіями автотранспортних засобів необхідних знань та практичних навичок з безпечного водіння та контраварійної підготовки.»

б). Викласти речення (7) розділу_«Завдання та обов'язки» у такій редакції:

Наявна редакція	Пропонована редакція
Періодично перевіряє практичні навички водіння транспортного засобу у всіх водіїв підприємства, дотримання ними нормативно-правових актів щодо порядку, правил та умов перевезення пасажирів та вантажів, правил дорожнього руху, встановлених графіками режимів руху та надає їм методичну і практичну допомогу.	Періодично перевіряє практичні навички водіння транспортного засобу у всіх водіїв підприємства (<u>насамперед з безпечного водіння та контраварійної підготовки</u>), дотримання ними нормативно-правових актів щодо порядку, правил та умов перевезення пасажирів та вантажів, правил дорожнього руху, встановлених графіками режимів руху та надає їм методичну і практичну допомогу.

в). Доповнити розділ «Повинен знати» таким реченням:

«Прийоми безпечного водіння та контраварійного керування транспортних засобів у типових аварійно-небезпечних дорожньо-транспортних ситуаціях;»

г). Викласти Розділ «Кваліфікаційні вимоги» у такій редакції:

Наявна редакція	Пропонована редакція
<p>Кваліфікаційні вимоги Інструктор з індивідуального навчання водінню I категорії: професійна (професійно-технічна) освіта, спеціальна підготовка за встановленою програмою. Кваліфікаційний рівень аналогічно до вимог водія I класу. Стаж роботи за професією інструктора з індивідуального навчання водінню II категорії – не менше 5 років. Інструктор з індивідуального навчання водінню II категорії: професійна (професійно-технічна) освіта, спеціальна підготовка за встановленою програмою. Підвищення кваліфікації, кваліфікаційний рівень аналогічно до вимог водія 2 класу. Стаж роботи за професією інструктора з індивідуального навчання водінню – не менше 3 років. Інструктор з індивідуального навчання водінню: професійна (професійно-технічна) освіта, спеціальна підготовка за встановленою програмою. Стаж роботи за професією водія автотransпортних засобів або водія мототransпортних засобів – не менше 3 років. Позитивні висновки за всіма параметрами професійного добору.</p>	<p>Кваліфікаційні вимоги Інструктор з індивідуального навчання водінню I категорії: професійна (професійно-технічна) освіта, спеціальна підготовка за встановленою програмою. <u>Спеціальна підготовка за типовим навчальним планом і програмою підготовки водіїв з безпечного водіння та контраварійної підготовки.</u> Кваліфікаційний рівень аналогічно до вимог водія I класу. Стаж роботи за професією інструктора з індивідуального навчання водінню II категорії – не менше 5 років. Інструктор з індивідуального навчання водінню II категорії: професійна (професійно-технічна) освіта, спеціальна підготовка за встановленою програмою. <u>Спеціальна підготовка за типовим навчальним планом і програмою підготовки водіїв з безпечного водіння та контраварійної підготовки.</u> Підвищення кваліфікації, кваліфікаційний рівень аналогічно до вимог водія 2 класу. Стаж роботи за професією інструктора з індивідуального навчання водінню – не менше 3 років. Інструктор з індивідуального навчання водінню: професійна (професійно-технічна) освіта, спеціальна підготовка за встановленою програмою. <u>Спеціальна підготовка за типовим навчальним планом і програмою підготовки водіїв з безпечного водіння та контраварійної підготовки.</u> Стаж роботи за професією водія автотransпортних засобів або водія мототransпортних засобів – не менше 3 років. Позитивні висновки за всіма параметрами професійного добору.</p>

8.2.2. Стандарт 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.OI.00.60.24-2012.

а) Внести зміни у «Розділ 3.Кваліфікаційні вимоги:» (1. Професія 8322 Водій автотransпортних засобів категорії «В». 2 Спеціалізація: водіння автотransпортних засобів категорії “В”.) наступного змісту:

Наявна редакція	Пропонована редакція
Повинен знати: Законодавство України про автомобільний транспорт і дорожній рух; правила	Повинен знати: Законодавство України про автомобільний

<p>дорожнього руху; правила перевезення вантажів (в т.ч. небезпечних, негабаритних), порядок і умови перевезення пасажирів і багажу; призначення, розташування, будову, принцип дії агрегатів, складових одиниць, механізмів і систем автотранспортних засобів категорії В та правила їх технічної експлуатації; будову, правила експлуатації і технічного обслуговування причепів; основи керування автотранспортними засобами; <u>можливі причини дорожньо-транспортних пригод та способи їх запобігання</u>; причини виникнення несправностей, способи їх виявлення та усунення; характер впливу кліматичних умов (дощ, туман, ожеледиця та інше) на безпеку руху; порядок проведення технічного обслуговування; правила безпечного ведення робіт, пожежної безпеки та санітарії під час технічного обслуговування автотранспортного засобу та під час роботи на лінії; особливості користування експлуатаційними матеріалами (паливо, оливи, мастила, електроліт, антифриз та інше); правила зберігання автотранспортних засобів на відкритій стоянці і в гаражі; правила надання першої допомоги потерпілим під час дорожньо-транспортних пригод; правові основи і відповідальність за порушення правил дорожнього руху, правил експлуатації транспортного засобу, завдання матеріальної шкоди та шкоди навколишньому середовищу</p>	<p>транспорт і дорожній рух; правила дорожнього руху; правила перевезення вантажів (в т.ч. небезпечних, негабаритних), порядок і умови перевезення пасажирів і багажу; призначення, розташування, будову, принцип дії агрегатів, складових одиниць, механізмів і систем автотранспортних засобів категорії В та правила їх технічної експлуатації; будову, правила експлуатації і технічного обслуговування причепів; основи керування автотранспортними засобами; <u>можливі причини дорожньо-транспортних пригод та способи їх запобігання</u>; <u>прийоми безпечного водіння та контраварійного керування транспортними засобами у типових аварійно-небезпечних дорожньо-транспортних ситуаціях</u>;</p> <p><u>(Далі за текстом)</u></p>
<p style="text-align: center;">Наявна редакція</p> <p>Повинен уміти: керувати автомобільними транспортними засобами, які відносяться до категорії В за різних дорожніх умов. Виконує вимоги правил дорожнього руху, правил перевезень вантажів, пасажирів та багажу. Забезпечує належний технічний стан автотранспортного засобу. Буксирує автопричіп повною масою до 750 кг. Перевіряє технічний стан автотранспортного засобу перед виїздом на лінію та після повернення з рейсу. Забезпечує справність обладнання відповідно до вимог стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху і охорони навколишнього середовища. Виконує роботи з щоденного технічного обслуговування автотранспортного засобу. Подає автотранспортний засіб під навантаження та розвантаження або до місця посадки і висадки пасажирів. Контролює правильність завантаження, розміщення та кріплення вантажів у кузові автотранспортного засобу малої вантажопідйомності, а також порядок розміщення пасажирів в легкових автомобілях. Усуває технічні несправності, які виникають під час роботи автотранспортного засобу на лінії і не потребують розбирання механізмів. Виконує регульовальні роботи. Заправляє автомобільні транспортні засоби паливом</p>	<p style="text-align: center;">Пропонована редакція</p> <p>Повинен уміти: керувати автомобільними транспортними засобами, які відносяться до категорії В за різних дорожніх умов. Виконує вимоги правил дорожнього руху, правил перевезень вантажів, пасажирів та багажу. <u>Володіє навичками безпечного водіння, запобігання створенню аварійно-небезпечних ситуацій та скоєнню дорожньо-транспортних пригод (контраварійна підготовка)</u>.</p> <p><u>(Далі за текстом)</u></p>

та іншими експлуатаційними матеріалами. Оформляє дорожню документацію. Надає першу допомогу потерпілим під час дорожньо-транспортних пригод.	
Наявна редакція	Пропонована редакція
<p>Загальнопрофесійні вимоги:</p> <p>Повинен:</p> <p>а) раціонально та ефективно організовувати працю на робочому місці;</p> <p>б) дотримуватись норм технологічного процесу;</p> <p>в) не допускати браку в роботі;</p> <p>г) знати і виконувати вимоги нормативних актів про охорону праці та навколишнього середовища, дотримуватися норм, методів і прийомів безпечного ведення робіт;</p> <p>д) використовувати в разі необхідності засоби попередження і усунення природних і непередбачених негативних явищ (пожежі, аварії, повені тощо);</p>	<p>Загальнопрофесійні вимоги:</p> <p>Повинен:</p> <p>а) раціонально та ефективно організовувати працю на робочому місці;</p> <p>б) дотримуватись норм технологічного процесу;</p> <p>в) не допускати браку в роботі;</p> <p>г) знати і виконувати вимоги нормативних актів про охорону праці та навколишнього середовища, дотримуватися норм, методів і прийомів безпечного ведення робіт;</p> <p>д) володіти навичками безпечного водіння, запобігання створенню аварійно-небезпечних ситуацій та скоєнню дорожньо-транспортних пригод (контраварійна підготовка);</p> <p>ж) використовувати в разі необхідності засоби попередження і усунення природних і непередбачених негативних явищ (пожежі, аварії, повені тощо);</p>

б) Внести зміни у Розділ Професійно-практична підготовка. «Водіння автомобіля категорії «В». № з/п 6 Тема Удосконалення техніки керування. наступного змісту:

Наявна редакція	Пропонована редакція
<p>Тема 6. Удосконалення техніки керування.</p> <p>Удосконалення техніки керування автомобілем.</p> <p>Удосконалення навичок маневрування в обмежених проїздах, маневрування заднім ходом.</p> <p>Складне і термінове маневрування. Терміновий розгін і гальмування.</p> <p>Удосконалення навичок керування автомобілем на дорогах.</p> <p>Рух і маневрування в інтенсивному транспортному потоці. Взаємодії з пішоходами та іншими учасниками дорожнього руху.</p> <p>Перестроювання, об'їзд, обгін, зупинка, рушення з місця зупинки.</p> <p>Тренування в умінні керуватися дорожніми знаками і розміткою.</p> <p>Прогнозування розвитку аварійних</p>	<p>Тема 6. Удосконалення техніки керування.</p> <p>Удосконалення техніки керування автомобілем.</p> <p>Удосконалення навичок маневрування в обмежених проїздах, маневрування заднім ходом.</p> <p>Складне і термінове маневрування. Терміновий розгін і гальмування.</p> <p>Удосконалення навичок керування автомобілем на дорогах.</p> <p>Рух і маневрування в інтенсивному транспортному потоці. Взаємодії з пішоходами та іншими учасниками дорожнього руху.</p> <p>Перестроювання, об'їзд, обгін, зупинка, рушення з місця зупинки.</p> <p>Тренування в умінні керуватися дорожніми знаками і розміткою. Прогнозування розвитку аварійних обставин дії водія щодо їх</p>

<p>обставин дії водія щодо їх попередження. Прийоми економічного водіння автомобіля: повільне рушання з місця, енергійний розгін, вибір оптимальної швидкості руху і передачі, прогнозування характеру руху транспортного потоку, використання сил інерції. Відпрацювання вправ із контраварійної підготовки: розгін та прийоми термінового гальмування і маневрування на слизькому покрові. 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.</p>	<p>попередження. Прийоми економічного водіння автомобіля: повільне рушання з місця, енергійний розгін, вибір оптимальної швидкості руху і передачі, прогнозування характеру руху транспортного потоку, використання сил інерції. Відпрацювання вправ із контраварійної підготовки: розгін та прийоми термінового гальмування і маневрування на слизькому покрові. 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. Спеціальна підготовка із запобігання створенню аварійно-небезпечних ситуацій та скоєнню дорожньо-транспортних пригод за типовим навчальним планом і програмою підготовки водіїв з безпечно водіння та контраварійної підготовки.</p>
---	---

в) Внести аналогічні зміни для всіх інших категорій ТЗ.

8.2.3. Державний стандарт професійно-технічної освіти ДСПТО 5149-інструктор з індивідуального навчання водінню - ДСПТО 5149.01.00.66.22-2013.

а). Викласти Примітку** до Теми 11. «Удосконалення майстерності водіння транспортного засобу» у такій редакції:

Наявна редакція	Пропонована редакція
**Вправи виконуються як практичні заняття (при наявності можливостей) на автодромі (закритому майданчику) на навчальному транспортному засобі.	**Вправи виконуються як практичні заняття (при наявності можливостей) на автодромі (закритому майданчику) на навчальному транспортному засобі. <u>в Центрі безпечно водіння.</u>

б). Внести відповідні зміни у фонди навчального часу та лабораторно-практичних занять, а також Типовий навчальний план, а саме у такі Навчальні предмети:

«2.4 Основи безпеки дорожнього руху та перша долікарняна допомога постраждалим при ДТП»;

«2.6 Методика професійного навчання. Основи психології та педагогіки»;

«2.7 Водіння в якості інструктора».

8.2.4. Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами.

а). Викласти шостий абзац пункту 2 Розділу Загальні положення у такій редакції:

Наявна редакція	Пропонована редакція
------------------------	-----------------------------

<p>Посвідченням водія, виданим вперше, є документ, що підтверджує право його власника на керування транспортним засобом, оформлений та виданий засобами Єдиного державного реєстру єдиної інформаційної системи МВС (далі - Єдиний державний реєстр МВС) і виготовлений на бланку та/або в електронній формі, після проходження особою, яка раніше не мала посвідчення водія, медичного огляду в порядку, встановленому МОЗ, а також підготовки відповідно до планів і програм та після складення теоретичного і практичного іспитів в уповноважених підрозділах територіальних органів з надання сервісних послуг МВС - територіальних сервісних центрах МВС (далі - територіальні сервісні центри МВС).</p>	<p>Посвідченням водія, виданим вперше, є документ, що підтверджує право його власника на керування транспортним засобом, оформлений та виданий засобами Єдиного державного реєстру єдиної інформаційної системи МВС (далі - Єдиний державний реєстр МВС) і виготовлений на бланку та/або в електронній формі, після проходження особою, яка раніше не мала посвідчення водія, медичного огляду в порядку, встановленому МОЗ, а також підготовки відповідно до планів і програм та після складення теоретичного і практичного іспитів <u>(включаючи спеціальну підготовку за типовим навчальним планом і програмою підготовки водіїв з безпечного водіння та контраварійної підготовки)</u> в уповноважених підрозділах територіальних органів з надання сервісних послуг МВС - територіальних сервісних центрах МВС (далі - територіальні сервісні центри МВС).</p>
---	---

б). Викласти сьомий абзац пункту 2 Розділу Загальні положення у такій редакції:

Наявна редакція	Пропонована редакція
<p>Обмеженням правом керування транспортним засобом є заборона перевищувати швидкість 70 кілометрів на годину.</p>	<p>Обмеженням правом керування транспортним засобом є заборона перевищувати швидкість 70 кілометрів на годину <u>у разі не проходження спеціальної підготовки за типовим навчальним планом і програмою підготовки водіїв з безпечного водіння та контраварійної підготовки)</u></p>

8.2.5. Порядок підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів.

а). Пункт 2. Терміни, що вживаються у цьому Порядку, мають таке значення: доповнити новим абзацом такого змісту:

«контраварійна підготовка водіїв - забезпечення спеціальними закладами, які здійснюють підготовку з безпечного водіння, одержання громадянами, за відповідними програмами додаткових знань і навичок спрямованих на запобігання дорожньо-транспортним пригодам шляхом оволодіння уміннями і навичками розпізнавати небезпеки для руху, оцінювати їх серйозність, не створювати аварійно-небезпечних ситуацій та належним чином реагувати у разі їх виникнення.»

б). Викласти четвертий абзац пункту 2. Терміни, що вживаються у цьому Порядку, мають таке значення: у такій редакції:

Наявна редакція	Пропонована редакція
<p>перепідготовка водіїв - забезпечення закладами, які здійснюють підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів (далі - заклад), його філіями (іншими відокремленими підрозділами), одержання громадянами, що мають</p>	<p>перепідготовка водіїв - забезпечення закладами, які здійснюють підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів (далі - заклад), його філіями (іншими відокремленими підрозділами), <u>спеціалізованими Центрами безпечного водіння, одержання громадянами,</u></p>

посвідчення водія, за відповідними програмами додаткових знань і навичок для допуску їх до керування транспортними засобами інших категорій;	що мають посвідчення водія, за відповідними програмами додаткових знань і навичок для допуску їх до керування транспортними засобами інших категорій;
--	---

в). Викласти п'ятий абзац пункту 2. Терміни, що вживаються у цьому Порядку, мають таке значення: у такій редакції:

Наявна редакція	Пропонована редакція
підвищення кваліфікації водіїв - забезпечення закладами за відповідними програмами одержання громадянами, що мають посвідчення водія, додаткових знань з удосконалення майстерності керування транспортними засобами, зокрема в ускладнених умовах, транспортними засобами спеціального або спеціалізованого призначення, а також тими, що використовуються для перевезення небезпечних, великовагових і великогабаритних вантажів;	підвищення кваліфікації водіїв - забезпечення закладами за відповідними програмами одержання громадянами, що мають посвідчення водія, додаткових знань з удосконалення майстерності керування транспортними засобами, зокрема в ускладнених умовах, і навичок з безпечного водіння та запобігання створенню аварійно-небезпечних ситуацій та скоєнню дорожньо-транспортних пригод (контраварійна підготовка), транспортними засобами спеціального або спеціалізованого призначення, а також тими, що використовуються для перевезення небезпечних, великовагових і великогабаритних вантажів;

г). Доповнити пункт 5 четвертим абзацом, а саме:

«Навчання з безпечного водіння транспортного засобу та контраварійної підготовки повинні проводитися за типовою програмою у спеціалізованих Центрах безпечного водіння, які відповідають встановленим вимогам».

8.2.6. Про затвердження Вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку

а). Викласти Розділ I. Загальні вимоги у такій редакції, доповнивши його другим абзацом:

Наявна редакція	Пропонована редакція
1. Заклад, що проводить підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів (далі - заклад), для здійснення підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів повинен мати кабінети (класи), навчальні посібники і наочне приладдя, майданчик для навчання з початкового керування транспортними засобами (далі - майданчик) та транспортні засоби.	1. Заклад, що проводить підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів (далі - заклад), для здійснення підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів повинен мати кабінети (класи), навчальні посібники і наочне приладдя, майданчик для навчання з початкового керування транспортними засобами (далі - майданчик) та транспортні засоби. <u>Заклади що проводить підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів з питань</u>

	<u>безпечного водіння та контраварійної підготовки повинен відповідати вимогам до Центрів безпечного водіння згідно з додатком 4* до цих Вимог.</u>
--	---

* Примітка: додаток 4 відповідає наведеному у п. 8.2.14 цього документу.

б). внести зміни у розділ II. Перелік кабінетів (класів), майданчиків у закладі, а саме:

Наявна редакція	Пропонована редакція
3. Додатково рекомендується мати клас контраварійної підготовки водіїв транспортних засобів.	3. Додатково рекомендується мати клас контраварійної підготовки водіїв транспортних засобів.

8.2.7. Порядок державної акредитації закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та атестації їх спеціалістів.

а). Викласти п4) ст. 19. «Для атестації особа подає до регіонального сервісного центру МВС:» у такій редакції:

Наявна редакція	Пропонована редакція
для проведення занять з навчання керування транспортними засобами - документ, що підтверджує навички керування транспортним засобом відповідної категорії більше трьох років протягом останнього часу	для проведення занять з навчання керування транспортними засобами - документи, що підтверджують : - навички керування транспортним засобом відповідної категорії більше трьох років протягом останнього часу; <u>проходження курсу безпечного водіння та контраварійної підготовки на транспортному засобі відповідної категорії в Центрі безпечного водіння.</u>

8.2.8. Типовий навчальний план підготовки кваліфікованих робітників Державного стандарту професійно-технічної освіти професії водій автотransпортних засобів за спеціалізацією водіння автотransпортних засобів усіх категорій. ДСПТО 8322.01.00.60.24-2012.

а). Викласти тему «б. Удосконалення техніки керування» п.10 Плану Професійно-практичної підготовки. «Водіння автомобіля категорії «В» у такій редакції:

Наявна редакція	Пропонована редакція
«Прогнозування розвитку аварійних обставин дії водія щодо їх попередження»; «...прогнозування характеру руху транспортного потоку, ...»; «Відпрацювання вправ із контраварійної підготовки: розгін та прийом 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. Відпрацювання швидкісного і	«Прогнозування розвитку аварійних обставин дії водія щодо їх попередження»; «...прогнозування розвитку дорожньої ситуації та характеру руху транспортного потоку, ...»; Спеціальна підготовка із запобігання створенню аварійно-небезпечних ситуацій та скоєнню дорожньо-транспортних пригод; «Відпрацювання вправ із контраварійної підготовки за спеціальним типовим навчальним планом; : розгін та прийом термінового гальмування і маневрування на слизькому покритті. Керування під час занесення. Об'їзд раптово виниклої перешкоди. Дії водія під час осліплення.

<u>термінового маневрування. Термінове гальмування. Вивчення і практичне виконання прав швидкісного керування рульових колесом.»</u>	Прийоми і дії водія під час занесення автомобіля. Відпрацювання швидкісного і термінового маневрування. Термінове гальмування. Вивчення і практичне виконання прав швидкісного керування рульових колесом.»
--	--

б). внести аналогічні зміни для усіх інших категорій ТЗ.

в). Викласти розділ «Критерії кваліфікаційної атестації випускників (п.12. Плану) за професією 8322 Водій автотранспортних засобів за спеціалізацію - водіння автотранспортних засобів категорії "В" при оцінюванні:» у такій редакції:

Бали	Наявна редакція	Пропонована редакція
	<u>Знає</u>	<u>Знає</u>
8	орієнтується у можливих причинах дорожньо-транспортних пригод; основні причини виникнення несправностей;	орієнтується у можливих причинах дорожньо-транспортних пригод; <u>орієнтується у основних прийомах безпечного водіння та контраварійного керування транспортними засобами у типових аварійно-небезпечних дорожньо-транспортних ситуаціях;</u> основні причини виникнення несправностей;
9	можливі причини дорожньо-транспортних пригод та основні способи їх попередження; основні причини виникнення несправностей; характер впливу природних умов (дощ, туман, ожеледиця та інше) на безпеку руху;	можливі причини дорожньо-транспортних пригод та основні способи їх попередження; <u>основні прийоми безпечного водіння та контраварійного керування транспортними засобами у типових аварійно-небезпечних дорожньо-транспортних ситуаціях;</u> основні причини виникнення несправностей; характер впливу природних умов (дощ, туман, ожеледиця та інше) на безпеку руху;
10	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;	можливі причини дорожньо-транспортних пригод та способи їх попередження; <u>прийоми безпечного водіння та контраварійного керування транспортними засобами у типових аварійно-небезпечних дорожньо-транспортних ситуаціях;</u> причини виникнення несправностей, способи їх виявлення та усунення; характер впливу природних умов (дощ, туман, ожеледиця та інше) на безпеку руху;
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;	можливі причини дорожньо-транспортних пригод та способи їх попередження; <u>прийоми безпечного водіння та контраварійного керування транспортними засобами у типових аварійно-небезпечних дорожньо-транспортних ситуаціях;</u> причини виникнення несправностей, способи їх виявлення та усунення; характер впливу природних умов (дощ, туман, ожеледиця та інше) на безпеку руху;
12	можливі причини дорожньо-транспортних пригод та способи їх попередження; причини виникнення несправностей, способи їх виявлення та усунення;	можливі причини дорожньо-транспортних пригод та способи їх попередження; <u>прийоми безпечного водіння та контраварійного керування транспортними засобами у типових аварійно-небезпечних дорожньо-транспортних ситуаціях;</u>

<i>характер впливу природних умов (дощ, туман, ожеледиця та інші) на безпеку руху;</i>	<i>причини виникнення несправностей, способи їх виявлення та усунення; характер впливу природних умов (дощ, туман, ожеледиця та інші) на безпеку руху;</i>
--	--

	Наявна редакція	Пропонована редакція
	Уміє	Уміє
8	<i>виконує правильно прийоми і вправи з практичного водіння автотранспортного засобу категорії «В».</i>	<i>виконує правильно прийоми і вправи з практичного водіння автотранспортного засобу категорії «В» <u>включаючи прийоми безпечного водіння та контраварійного керування у типових аварійно-небезпечних дорожньо-транспортних ситуаціях.</u></i>
9	<i>правильно виконує прийоми і вправи з практичного водіння автотранспортного засобу категорії «В».</i>	<i>правильно виконує прийоми і вправи з практичного водіння автотранспортного засобу категорії «В» ” <u>включаючи прийоми безпечного водіння та контраварійного керування у типових аварійно-небезпечних дорожньо-транспортних ситуаціях.</u></i>
10	<i>Керує автотранспортними засобами, які відносяться до категорії «В» за різних дорожніх умов.</i>	<i>Керує автотранспортними засобами, які відносяться до категорії «В” <u>включаючи прийоми безпечного водіння та контраварійного керування у типових аварійно-небезпечних дорожньо-транспортних ситуаціях за різних дорожніх умов.</u></i>
11	<i>самостійно і в повному обсязі виконує всі вправи та прийоми з практичного водіння автотранспортного засобу категорії «В» за різних дорожніх умов.</i>	<i>самостійно і в повному виконує всі вправи та прийоми з практичного водіння автотранспортного засобу категорії «В» <u>включаючи прийоми безпечного водіння та контраварійного керування у типових аварійно-небезпечних дорожньо-транспортних ситуаціях за різних дорожніх умов.</u></i>
12	<i>самостійно і в повному виконує всі вправи та прийоми з практичного водіння автотранспортного засобу категорії «В» за різних дорожніх умов.</i>	<i>самостійно і в повному виконує всі вправи та прийоми з практичного водіння автотранспортного засобу категорії «В» <u>включаючи прийоми безпечного водіння та контраварійного керування у типових аварійно-небезпечних дорожньо-транспортних ситуаціях за різних дорожніх умов.</u></i>

8.2.9. Типова навчальна програма підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів

а). Доповнити теми глави «Безпека дорожнього руху» Навчального розділу 4. Теоретичного модулю програми таким реченням:

«прийоми запобігання створенню аварійно-небезпечних ситуацій та скоєнню дорожньо-транспортних пригод;»

б). Викласти пункт Тема 6. Удосконалення навичок керування транспортним засобом. Навчального розділу 1. «Практичне керування транспортними засобами категорії В» Практичного модулю програми у такій редакції:

Нааявна редакція	Пропонована редакція
<p>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 рушення 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.»</p>	<p>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 рушення з місця, терміновий розгін, вибір оптимальної швидкості руху і передачі, прогнозування характеру руху транспортного потоку, використання сили інерції). Контраварійна підготовка <u>за спеціальним типовим навчальним планом. 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.»</u></p>

в). Аналогічні зміни необхідно виконати у навчальних розділах «Практичне керування транспортними засобами» усіх інших категорій наведених у тексті нормативного акту.

8.2.10. Інструкція про порядок приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами та видачі посвідчень водія.

а). Доповнити п.8. Розділу I «Документами, що засвідчують підготовку і перепідготовку водіїв транспортних засобів, є:» абзацом п'ятим наступного змісту:

«свідоцтво про закінчення практичної підготовки з безпечного водіння та контраварійної підготовки за формою, установленною додатком 3 до Порядку, що внесене закладом до ЄДР МВС засобами єдиної інформаційної системи Міністерства внутрішніх справ України;»

б). Внести зміни у другий абзац п.10. розділу I, а саме:

Наявна редакція	Пропонована редакція
<i>Факт видачі свідоцтва про закінчення теоретичної підготовки та свідоцтва про закінчення практичної підготовки перевіряється за ЄДР МВС, а документа про професійну (професійно-технічну) освіту державного зразка за Єдиною державною електронною базою з питань освіти.</i>	<i>Факт видачі свідоцтва про закінчення теоретичної підготовки, та свідоцтва про закінчення практичної підготовки перевіряється <u>та свідоцтва про закінчення практичної підготовки з безпечного водіння та контраварійної підготовки</u> за ЄДР МВС, а документа про професійну (професійно-технічну) освіту державного зразка за Єдиною державною електронною базою з питань освіти.</i>

8.2.11. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року.

а). Викласти п. 4 розділу «Основними причинами виникнення проблеми є:» у такій редакції:

Наявна редакція	Пропонована редакція
<i>низький рівень підготовки водіїв; відсутність механізму здійснення ефективного контролю за діяльністю автошкіл; (далі за текстом)</i>	<i>низький рівень підготовки водіїв <u>спричинений насамперед відсутністю складової безпечного водіння та практичної контраварійної підготовки у системі підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв в Україні</u>; відсутність механізму здійснення ефективного контролю за діяльністю автошкіл; (далі за текстом)</i>

б). Викласти п.8 підрозділу «безпека перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом, що передбачає:» розділу «Основними напрямками реалізації цієї Стратегії є:» у такій редакції:

Наявна редакція	Пропонована редакція
<i>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;</i>	<i>запровадження програм тренування для корпоративних компаній з власним автомобільним парком - <u>безпечне водіння, водіння взимку, захищене водіння, прогнозування дорожніх ситуацій, удосконалення майстерності водіння, практичне відпрацювання прийомів безпечного водіння та контраварійного керування автомобілем у типових аварійно-небезпечних дорожньо-транспортних ситуаціях</u>, транспортування небезпечних вантажів, домедична допомога тощо;</i>

8.2.12. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року.

а). Додати до розділу «Очікувані результати, ефективність Програми. Виконання програми дасть змогу:» п. 2 такого змісту: «підвищити рівень підготовки водіїв, шляхом включення програм безпечного водіння та контраварійної підготовки до системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв в Україні.»

б). Завдання і заходи з виконання Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року (Додаток 2 до Програми)²⁵.

1). Завдання 1. Удосконалення державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Внести зміни у розділ «Найменування заходів», а саме:

1.1.) Захід «4) проведення наукових і науково-технічних досліджень у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема:»:

а). Доповнити пунктом: «розроблення вимог щодо проектування Центрів безпечного водіння».

б). Доповнити пунктом: «розроблення методичних рекомендацій з безпечного водіння та контраварійної підготовки водіїв і збірника типових аварійно-небезпечних дорожньо-транспортних ситуацій.»

1.2.) Доповнити заходом такого змісту:

«б) забезпечення функціонування Центрів безпечного водіння, призначених для практичного відпрацювання комплексу контраварійних вправ у реальних і безпечних умовах шляхом моделювання основних типових аварійно-небезпечних дорожньо-транспортних ситуацій».

2). Завдання 3. Забезпечення безпеки на дорогах та безпеки дорожньої інфраструктури.

в). Доповнити розділ «Найменування заходів» заходом такого змісту:

«13) влаштування Центрів безпечного водіння, у тому числі: проектування – « »; будівництво – « »; кількість об'єктів – « »

8.2.13. Інструкція про організацію та здійснення моніторингу за підготовкою, перепідготовкою і підвищенням кваліфікації водіїв транспортних засобів.

а) Внести зміни у п.4 Розділу I. Загальні положення, а саме доповнити третім абзацом такого змісту:

«Центри безпечного водіння розробляють на основі типових навчальних програм, затверджених Кабінетом Міністрів України, робочі програми і плани з підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, що погоджуються з регіональними сервісними центрами МВС (далі - РСЦ МВС) за місцезнаходженням центрів.»

8.2.14. Про затвердження Порядку підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів для надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів.

а). (Варіант 1).

Викласти підпункти 2);3) та 4) п. 3. Наказу («До заяви додаються») у такій редакції:

Наявна редакція	Пропонована редакція
2) копія посвідчення водія на право керування транспортними засобами відповідної категорії;	2) копія посвідчення водія на право керування транспортними засобами відповідної категорії;
3) власноруч засвідчені копії паспорта громадянина України або іншого документа, що посвідчує особу;	3) <u>копія свідоцтва про проходження курсу безпечного водіння та контраварійної підготовки в Центрі безпечного водіння.</u>
4) згода суб'єкта персональних даних на обробку його персональних даних (додаток 2).	4) власноруч засвідчені копії паспорта громадянина України або іншого документа, що посвідчує особу;
	5) згода суб'єкта персональних даних на обробку його персональних даних (додаток 2).

²⁵ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text>

(Варіант 2).

Викласти п. 17. Наказу у такій редакції:

Наявна редакція	Пропонована редакція
<i>17. До складання іспиту допускаються суб'єкти звернення, які пройшли навчальні курси (були присутні на теоретичних та практичних заняттях, обсяг яких у сукупності становить не менше ніж 65 % обсягу затвердженої програми навчального курсу) у навчальному центрі, за наявності паспорта або іншого документа, що посвідчує особу, відповідно до Закону України "Про Єдиний державний демографічний реєстр та документи, що підтверджують громадянство України, посвідчують особу чи її спеціальний статус".</i>	<i>17. До складання іспиту допускаються суб'єкти звернення, які пройшли: _навчальні курси (були присутні на теоретичних та практичних заняттях, обсяг яких у сукупності становить не менше ніж 65 % обсягу затвердженої програми навчального курсу) у навчальному центрі; - курс безпечного водіння та контраварійної підготовки в Центрі безпечного водіння. за наявності паспорта або іншого документа, що посвідчує особу, відповідно до Закону України "Про Єдиний державний демографічний реєстр та документи, що підтверджують громадянство України, посвідчують особу чи її спеціальний статус".</i>

б). Вимоги до Центрів безпечного водіння.

Внести зміни та доповнення до Наказу Міністерства інфраструктури України №789 від 18.11.2020 Про затвердження Порядку підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів для надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів.

1). Додати після Розділу «V. Вимоги до навчального центру», новий Розділ «VI. Вимоги до Центру безпечного водіння», такого змісту:

1. Центр безпечного водіння повинен мати Свідоцтво та відповідати таким вимогам:

1) для забезпечення проведення практичних курсів безпекового водіння та контраварійної підготовки у розпорядженні Центру безпекового водіння повинні бути навчальні приміщення, що відповідають ДБН В.2.2-3-97 "Державні будівельні норми України. Будинки і споруди. Будинки та споруди навчальних закладів", майданчики, що відповідають вимогам до Центрів безпекового водіння (додаток 12)

2. До складу навчально-методичної бази повинні входити:

- 1) нормативно-правові акти та нормативні документи з питань БДР;
- 2) порядок проведення курсів в Центрі;
- 3) посібники, інша навчально-методична література;
- 4) програми та навчально-тематичні плани проведення курсів;
- 5) матеріали для проведення занять.

в). Додати після додатку 11 (підпункт 1 пункту 1 розділу V) «Вимоги до майданчика для індивідуального керування» новий Додаток 12 (підпункт 1 пункту 1 розділу VI) «Вимоги до Центру безпечного водіння», такого змісту:

Основними обов'язковими елементами Центру є:

1). Майданчик довжиною щонайменше 150 метрів та шириною щонайменше 40 метрів (корисна площа не менше 6000 м²).

2). Майданчик «Слизька поверхня», що надає можливість для практичного відпрацювання комплексу контраварійних вправ на прямій ділянці дороги.

Майданчик «Слизька поверхня» вміщує слизьку поверхню довжиною щонайменше 40 метрів та шириною щонайменше чотири метри для можливості гальмування на швидкості не менше 50 км/г на початку ковзання. Перед слизькою поверхнею має бути смуга для проїзду довжиною щонайменше 50 метрів і шириною щонайменше 3 метри, при цьому 30

метрів смуги для проїзду безпосередньо перед слизькою поверхнею мають являти собою її пряме продовження. Від початку цієї слизької поверхні має бути вимощена (асфальтована або бетонована) безпекова зона шириною щонайменше 3 метри з обох сторін, яка розширюється щонайменше до 8 метрів через максимум 15 метрів і поширюється на всю ширину майданчика (ширина слизької поверхні та безпекової зони з обох боків) і тягнеться уздовж слизької поверхні та до 30 метрів після її завершення;

3). Майданчик «Коло», що надає можливість для практичного відпрацювання комплексу контраварійних вправ на повороті дороги.

Майданчик «Коло» вміщує слизьку поверхню на круговій доріжці з сектором не менше 90 градусів, зовнішньому радіусі не менше 20 метрів і шириною щонайменше чотири метри для того, щоб мати можливість виконувати вправи на поворотах та гальмування на поворотах із швидкістю не менше 30 км/г на початку слизької поверхні. Від початку цієї слизької поверхні має бути вимощена (заасфальтоване або бетоноване) безпекова зона з обох сторін шириною не менше 2 метрів, яке розширюється щонайменше до 8 метрів на зовнішній стороні кривої через максимум 10 метрів і розширюється по всій ширині (ширина слизької поверхні та безпекової зони з обох боків) уздовж слизької поверхні та до 15 метрів після її закінчення.

4). «Динамічний майданчик», що надає можливість відпрацювати комплекс вправ п.2) і 3) на більшій швидкості та більшим зчепленням коліс з дорогою. При цьому динамічні елементи майданчика повинні бути обладнані дистанційним управлінням.

5). Для навчання з безпеки водіння ТЗ категорії А в зоні тренування необхідна неслизький, асфальтобетонний або бетонний майданчик не менше 1500 м² з мінімальною довжиною 120 метрів;

6). Наявність зрошувальної системи, що забезпечує постійний полив слизьких поверхонь, при цьому використання хімічних матеріалів не допускається;

7). Наявність системи вимірювання швидкості з великим дисплеєм, що дає змогу учаснику та інструктору зчитувати швидкість проходження на початку слизької поверхні;

8). Наявність радіозв'язку в кожному транспортному засобі, що знаходиться в межах тренувальних майданчиків Центру;

В межах Центру рекомендується також мати майданчик «Узвіз», що надає можливість для відпрацювання контраварійних вправ на узвозі дороги, а також облаштовані майданчики для безпечного водіння та контраварійної підготовки на позашляховиках та двоколісних транспортних засобах. Позатим рекомендується також мати можливості для моделювання різних дорожніх ситуацій, типів розв'язок, циклів руху, дорожніх знаків, проїзду перехресть тощо.

8.2.15. Правила дорожнього руху (Постанова Кабінету Міністрів України № 1306 від 10.10.2001 р.).

1). Додати до підпункт у24.4. Розділу 24. Навчальна їзда другий абзац такого змісту «Навчання з безпечного водіння транспортного засобу та контраварійної підготовки повинні проводитися у спеціалізованих Центрах безпечного водіння, які відповідають встановленим вимогам».

Автор: Атоян А.К.