

ПРАВОВІ АСПЕКТИ НАДАННЯ ПОЛІЦІЄЮ АДМІНІСТРАТИВНИХ ТА ІНШИХ ПОСЛУГ ФІЗИЧНИМ І ЮРИДИЧНИМ ОСОБАМ



УДК 342.95:351.811.1:627.7/.8

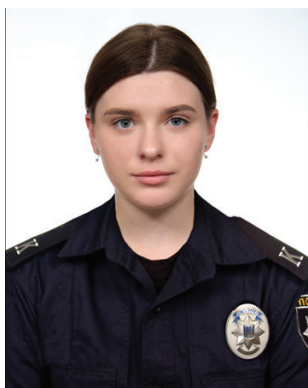
DOI <https://doi.org/10.32782/2709-9261-2024-3-11-10>

Горбач-Кудря Іванна Анатоліївна,

кандидат юридичних наук

(Національна академія внутрішніх справ, м. Київ)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8640-2486>



Буц Кіра Денисівна,

курсант

(Національна академія внутрішніх справ, м. Київ)

ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-2382-0418>

БЕЗПЕЧНА БЕЗБАР'ЄРНІСТЬ НАЦІОНАЛЬНИХ ДОРІГ

У статті проаналізовано нормативно-праве регулювання механізму отримання права керування транспортним засобом особами з інвалідністю. З'ясовано, що запровадження інклюзивного навчання потребує розробки спеціальної програми, шкали оцінювання функціональних можливостей придатності до безпечного керування та спрощення процедури отримання дозволу на переобладнання транспортного засобу. Встановлено, що побудова ефективної системи отримання особою з інвалідністю посвідчення водія потребує комплексного вирішення із перерозподілом повноважень МВС, МОЗ, Мінінфраструктури, Мінекономіки.

Ключові слова: навчання водіння, дорожній рух, інтеграція, національна стратегія, методологічна основа.

Постановка проблеми. З того часу, як у Брюсселі 17 листопада 2014 р., відбулося підписання Угоди між Україною та Європейським Союзом щодо статусу Консультативної місії Європейського Союзу з реформування сектору цивільної безпеки України (КМ ЄС в Україні) [1] і наступна ратифікація її Законом України від 04 лютого 2015 р. №142-VIII [2], кожен крок українців у євроінтеграційному марші супроводжується появою в суспільному обігу нових слів щодо раніше невирішених суспільних проблем. Безбар'єрність, гендерна рівність, доступність, об'єкти фізичного оточення, стала мобільність, універсальний дизайн є новими викликами сьогодення та термінологічним базисом Національної стратегії зі створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року, мета якої створення безперешкодного середовища для всіх груп населення,

забезпечення рівних можливостей кожній людині реалізовувати свої права, отримувати послуги на рівні з іншими шляхом інтегрування фізичної, інформаційної, цифрової, соціальної та громадянської, економічної та освітньої безбар'єрності до всіх сфер державної політики [3].

Забезпечення транспортної безпеки Міністерством внутрішніх справ, органами (підрозділами) Національної поліції України як один з основних напрямів реалізації державної політики не втрачає пріоритетності не лише через те, що Українське суспільство здригається від несправедливої збройної агресії з боку РФ. Надзусиль захищаючи життя, здоров'я, права і свободу власних громадян, Україна має непоправні наслідки інвалідизації населення. За офіційною інформацією пенсійного фонду України станом на 1 липня 2024 р., пенсії

по інвалідності отримують приблизно 1,5480 млн осіб (15,03% поміж усіх пенсіонерів) [4]. Ті, хто внаслідок різних причин, став інвалідом залишаються непоміченими тими, хто не має особливих потреб. В одному із повідомлень на офіційній сторінці соціальної мережі «Facebook» дружина Президента України Олена Зеленська зазначає, основна причина соціальної невидимості – брак можливостей [5]. Кожен новий проєкт, зокрема такий, як розширення доступу людей з обмеженими можливостями до керування транспортними засобами [6], має відкривати нові шляхи до безбар'єрності, робити видимими людей через їхні потреби [5].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Попри інтерес науковців до проблеми інтеграції людей з інвалідністю як активних учасників дорожнього руху, вона досі залишається недостатньо розробленою. Одностайно погоджуючись із невід'ємністю економічного чинника, теоретичного обґрунтування та практичного вирішення потребують питання трансформації соціального середовища, адаптації його умов до потреб особливої категорії населення та досягнення рівня безбар'єрності, за якого людина на інвалідному візку безпечно та без сторонньої допомоги керуватиме транспортним засобом.

Колодяжний М.Г. причинами численних порушень прав та свобод людини й громадянина називає невисокий рівень правової культури та правосвідомості українців, недосконалість усіх елементів складної соціальної системи «учасники дорожнього руху – транспортні засоби – дороги», репресивний характер державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, світоглядний атавізм і утопію, що знайшли відображення у положеннях чинного законодавства [7, с. 116–117]. Побудову безбар'єрності у сфері забезпечення дорожнього руху для осіб з інвалідністю дослідник вбачає в ефективному впровадженні у діяльність підрозділів патрульної поліції України додаткових заходів кримінологічного характеру, результатом від застосування яких є підвищенням рівня транспортної безпеки [7].

Кузнецов Д.С. звертає увагу, що створення інклюзивного безпечного середовища на українських дорогах потребує стійких теоретичних та практичних напрацювань за напрямом адаптації осіб з інвалідністю до повсякденного життя, особливо для керування власним транспортним засобом [8, с. 29]. Він обґрунтовує, що доцільність комплексного підходу експертів у створенні комфортного та такого, що відповідає європейським стандартам, транспортного засобу з автоматизованою системою перемикачів, швидким запуском двигуна без ключа, зосередженням контрольних перемикачів перед водієм, комп'ютеризованим поворотним кріслом для інвалідів із порушеннями опорно-рухового апарату є вагомим кроком у забезпеченні безпеки та розумної безбар'єрності на національних дорогах [8, с. 31–32].

Маслянюк С. В. наголошує на перманентності адміністративно-деліктного законодавства, форм і методів діяльності органів і підрозділів, які забезпечують безпеку дорожнього руху [9, с. 112]. Наявність значної кількості нормативно-правових колізій є причиною абсолютизацію переліку медичних заборон і розладів у здоров'ї для осіб, які мають бажання стати або стали кандидатами у водії або є водіями. Винятковість транспортного руху як найдавнішого виду діяльності людини та атрибуту розвиненої економіки країни, вважає Маслянюк С.В., потребує перегляду засадничих положень керування транспортним засобом особою з інвалідністю [9, с. 111]. Медичні огляди з метою визначення

придатності до керування транспортним засобом є не лише дієвим механізмом забезпечення безпеки дорожнього руху на автошляхах України, потенційно вони сприяють формуванню ситуації, за якої фізичні особи можуть ігнорувати наявні правила отримання посвідчення водія і поза наявні протипоказання здійснювати керування транспортним засобом, вчиняючи у такий спосіб адміністративні правопорушення [9, с. 115].

Стрижак А.О. вказує на високий рівень та інтенсивне продукування законотворчих ініціатив і реалізованих новацій у сфері забезпечення транспортної безпеки в період усвідомлення Україною власного європейського вектора розвитку та в умовах повномасштабної російської воєнної агресії. У пошуках балансу між динамічною множиною реальних безпекових ризиків, новітніми технічними й технологічними здобутками та істотними перевагами у розширенні простору офіційно дозволених можливостей (для учасників дорожнього руху та інших осіб, зміст діяльності яких залежить від унормування напряму) створення безбар'єрного безпечного середовища на національних шляхах потребує залучення чималого кола суб'єктів, що є фахівцями різних галузей знань [10, с. 297–298]. Вдале (якісне) врегулювання питань «дорожнього руху» та його «безпеки», на думку Стрижак А.О., сприятиме не лише глибоким позитивним інтеграційним зрушенням повсякденного життя кожного українця, не оминаючи осіб з інвалідністю, а й розширить об'єктивні зв'язки різних соціальних та промислових галузей, покращуючи економічний стан держави [10, с. 289].

Гвінес Л. Р. В., Алварардо З. Е. Т., Сістернас С. Ф. Д. зазначають, що успішність впровадження концепції інклюзивності у сфері транспортної безпеки залежить не лише від точного наслідування міжнародних стандартів за напрямом [11]. Її визначальними факторами є врахування національної практики технічного спрямування та удосконалення державних стандартів технології виробництва транспортних засобів, що дозволять створити комфортні умови для водіїв-інвалідів та пасажирів-інвалідів. Вироблення дизайнерського рішення автори вбачають через проходження триетапного дослідницького проєкту, у якому на першому етапі здійснюватиметься дослідження сучасного стану та зручностей міжнародної системи інклюзивних транспортних засобів, на другому – випадковий вибір найбільш використовуваних автомобілів на території держави й областей за офіційними статистичними даними та встановлення їх фізичних розмірів; на третьому – порівняння розмірів салону з окремими міжнародними рекомендаціями. Прогнозованим у такому проєкті, Гвінес Л. Р. В., Алварардо З. Е. Т., Сістернас С. Ф. Д. вважають, стане необхідність виявлення законодавчих прогалин, що стимулюватимуть розробку нових стандартів та впливатиме на направленість державної політики у сфері транспортної безпеки [11].

Ван Холштейн Е., Візель І., Бігбі К., Глісон Б., досліджуючи вплив конкурентного середовища на забезпечення доступу до послуг для людей з інтелектуальними вадами, доводять, що у процесах підвищення доступності та інклюзії ключова роль належить некомерційним організаціям. Конкуренція між постачальниками послуг для людей з інвалідністю не сприяє покращенню їх якості [12]. Фрагментарність та непрозорість системи послуг обумовлюють виникнення ситуації, за якої особливої категорії населення залишаються без підтримки, і єдиним шляхом розв'язання проблеми у створенні безпечного інклюзивного середовища залишається співп-

раця некомерційних та комерційних організацій, зусилля яких спрямовані на те, щоб зробити послуги більш доступними. Емпіричне дослідження Ван Холштейн Е., Візель І., Бігбі К., Глісон Б. на прикладах забезпечення надання послуг для людей з інтелектуальними вадами в Австралії ілюстративно підтверджує тезу про те, що державна політика у забезпеченні інклюзивності транспортної безпеки має здебільшого орієнтуватися на підтримку співпраці між різними постачальниками послуг, а некомерційні організації є більш ефективними у переконанні комерційних постачальників адаптувати власні послуги для осіб з інвалідністю [12].

Аналіз наведених досліджень вказує на наявність значних кримінологічних, технічних, технологічних, правових напрацювань, пов'язаних із пошуком шляхів розширення доступу осіб з інвалідністю до керування транспортними засобами, однак поза увагою науковців залишається вироблення дієвих підходів до формування державної політики у сфері забезпечення транспортної безпеки, пов'язаною з процедурами отримання особами з інвалідністю посвідчення водія. З огляду на викладений матеріал незаперечним є потреба у комплексному підході до окресленої проблеми.

Метою статті є дослідження нормативно-правового механізму надання права керування транспортним засобом особам з інвалідністю, закріпленому у чинному законодавстві, виділення у ньому прогалин, які потребують удосконалення, та розроблення концептуальних положень щодо можливих шляхів реалізації проєктів інклюзивного спрямування у сфері забезпечення транспортної безпеки Міністерством внутрішніх справ, органами (підрозділами) Національної поліції.

Виклад основного матеріалу. Пряма вказівка на наявність в Україні процедури отримання особами з інвалідністю права на керування транспортним засобом закріплена Порядком забезпечення осіб з інвалідністю автомобілями, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 19 липня 2006 р. №999 [13], Порядком підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 20 травня 2009 р. №487 [14], Типовою навчальною програмою підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 02 березня 2010 р. №229 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 06 жовтня 2021 р. №1045) [15], та Переліком медичних протипоказань (захворювань і вад), за наявності яких особа не може бути допущена до керування відповідними транспортними засобами, затвердженим наказом Міністерства охорони здоров'я від 7 листопада 2022 р. №1817 [16].

Пунктом 11 «Загальної частини» Порядку забезпечення осіб з інвалідністю автомобілями, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 19 липня 2006 р. №999, організацію навчання водіння автомобіля (початкове) для осіб з інвалідністю в акредитованих закладах незалежно від форми власності і підпорядкування покладено на структурні підрозділи з питань соціального захисту населення [13]. В Україні практика реалізації подібних проєктів ініційована на базі закладів вищої освіти із специфічними умовами навчання, які готують поліцейських.

Запровадження автошкіл інклюзивного навчання, як зазначають Наливайко Л.Р., Марценюк Л.В., стратегічно сприяє формуванню надання цілісної, якісної послуги з отримання права керування транспортним засобом для осіб, які мають або отримали статус особи з інва-

лідністю, та розширює функціонал Головного сервісного центру Міністерства внутрішніх справ [17, с. 88]. Водночас процес формування державної політики для України, що має забезпечити баланс між національною безпекою, охороною, захистом прав та свобод людини і громадянина та враховувати сучасні глобалізаційні процеси, потребує методологічної допомоги країн з успішним досвідом побудови безбар'єрного середовища [14, с. 88].

Порядком підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 20 травня 2009 р. №487 [14], не визначено проходження особами з інвалідністю та іншими маломобільними групами населення спеціальної програми. Передбаченим є лише обладнання кабінетів (класів) з урахуванням потреб таких осіб згідно із вимогами відповідних державних будівельних норм, стандартів і правил (абзац третій пункту 5) та використання (у разі потреби) додаткових технологій для навчання за дистанційною формою (абзац другий пункту 7) [14]. Абзацом п'ятим пункту 3 Типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 02 березня 2010 р. №229 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 06 жовтня 2021 р. №1045), врегульоване складання практичного іспиту особою з інвалідністю на транспортному засобі певного типу, яким дозволено їй керувати, або який переобладнано під неї [15]. Відповідно до абзацу другого пункту 22 за результатами складання практичного іспиту на підставі відповідного протоколу слухачу видається свідоцтво про закінчення практичної підготовки за формою, наведеною у Додатку 4 до Порядку підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 20 травня 2009 р. №487 [14]. Зміст форми свідоцтва про закінчення практичної підготовки не відображає медичну придатність особи до водіння, що є важливим для оцінки відсутності правових заперечень щодо участі її в дорожньому русі з медичних причин.

Недосконалість положень національних нормативно-правових норм, що регулюють отримання освітніх послуг особами з інвалідністю, Оверчук В.А. пов'язує із постійними регуляторними змінами законодавства України, продовженням реформ у різних соціальних сферах та з обумовленими цими факторами потребами додаткових досліджень оцінки ефективності вже впроваджених заходів і кращих світових практик інклюзії [18, с. 284]. Основними шляхами подолання бар'єрів, що виникають у реалізації державної політики за цим напрямом, на думку науковця, є цільове залучення ресурсів у розробку та впровадження програми спеціальної підготовки до керування транспортним засобом для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, ефективне її використання, узгодженість дій суб'єктів, окремих установ, організацій, які є її учасниками, і нормативно-правовим їх закріпленням [18, с. 287].

Чинний Перелік медичних протипоказань (захворювань і вад), за наявності яких особа не може бути допущена до керування відповідними транспортними засобами, затверджений наказом Міністерства охорони здоров'я від 7 листопада 2022 р. №1817 [16], містить положення про те, що «допуск осіб з обмеженнями повсякденного функціонування визначається індивідуально після проведення відповідного лікування та

комплексної реабілітації» [16]. Аналіз семантичного змісту закріпленого у підзаконному акті формулювання вказує на відсутність шкали функціональних можливостей оцінювання придатності особи до безпечного керування транспортним засобом. Така оцінка здійснюється лікарем на власний розсуд, поза рекомендації та зауваження фахівців з оцінювання придатності до керування транспортним засобом або експерта з питань придатності до водіння.

Маслюк В.В., Єна А.І. наголошують на необхідності узгодження положень чинних підзаконних актів із вимогами національного законодавства та європейських стандартів, зокрема, Закону України «Про охорону праці» [19] та Директиви Європейського Парламенту і Ради 2006/126/ЄС про посвідчення водія [20], та їх удосконалення [21, с. 68–69], аргументуючи це тим, що стан здоров'я водія є одним з основоположних чинників гарантування безпеки дорожнього руху [21, с. 65]. Недостатнім є добре знати правила дорожнього руху, приписи у сфері забезпечення його безпеки, усвідомлювати чинники, що можуть впливати на поведінку особи, яка перебуває за кермом транспортного засобу, а саме: втома, приймання лікарських препаратів, стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння. Водій повинен вміти контролювати транспортний засіб під час управління ним так, щоб завжди швидко і безпомилково сприймати й усвідомлювати інформацію про стан дороги, інших учасників дорожнього руху, власного транспортного засобу тощо, спрогнозувати (передбачити) подальший розвиток дорожньої ситуації, у тому числі внаслідок власних дій. У нього повинні бути відповідні фізичні і психічні якості, а його фізичний і розумовий стан повинен дозволяти безпечно керувати транспортним засобом [21, с. 65].

Попри те, що положення підзаконних актів спрямовані на створення інклюзивного простору у сфері забезпечення транспортної безпеки, дискусійності набувають питання процедури оцінювання розладів, що впливають на придатність особи з інвалідністю до керування транспортним засобом, забезпечення диференційованого підходу у такому дослідженні (залежно від особливостей розладів, а саме: порушення у сприйнятті, когнітивних процесах, опорно-рухового апарату, свідомості, внаслідок вживання алкоголю, наркотиків), оцінки придатності особи з обмеженими можливос-

тями безпечно керувати транспортним засобом, налагодження взаємодії між інклюзивними автошколами та майстернями з переобладнання транспортних засобів, технологічних досягнень адаптаційної перебудови транспортних засобів під потреби особи з інвалідністю, підготовки екзаменаторів сервісних центрів Міністерства внутрішніх справ щодо проведення іспитів для водіїв з обмеженнями.

Рекомендації («Відповіді на запитання та рекомендації для МВС України») [22], надані експертами Центрального бюро посвідчення водія (СБР) з Королівства Нідерландів, для Міністерства внутрішніх справ містять покрокові інструкції щодо побудови ефективної системи надання права керування транспортним засобом особам з інвалідністю. Водночас запропоновані в них організаційні зміни в діяльності Головного сервісного центру Міністерства внутрішніх справ України, його кадровій структурі, законодавчі ініціативи, практичні коментарі щодо налагодження процесу оцінки придатності особи з інвалідністю до керування транспортним засобом, змісту підготовки відповідних експертів потребують значних зусиль, злагодженої роботи посадовців Міністерства внутрішніх справ, Міністерства економіки, Міністерства охорони здоров'я, Міністерства інфраструктури, органів (підрозділів) Національної поліції та обов'язкової підтримки неурядових організацій, зокрема Консультативної місії Європейського Союзу.

Висновки. Розв'язування питань, пов'язаних з інклюзією, безбар'єрністю та транспортною безпекою, в контексті євроінтеграційних процесів та безперервної російською військовою агресією мають для українського суспільства особливе значення. Амбітна мета, закріплена у Національній стратегії створення безбар'єрного простору до 2030 року, спрямована на досягнення в державі такого рівня розвитку, коли усі групи населення, без винятку, матимуть рівні можливості у реалізації особистих прав та отриманні послуг. Започатковані процеси трансформації соціального середовища, адаптації інфраструктури, безпечного керування транспортними засобами на національних дорогах до потреб осіб з інвалідністю вимагають комплексного підходу, залучення фахівців різних галузей знань. Це сприятиме розбудові інклюзивного середовища, підвищенню правової культури і покращенню роботи механізмів системи забезпечення безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел

1. Угода між Україною та Європейським Союзом щодо статусу Консультативної місії Європейського Союзу з реформування сектору цивільної безпеки України (КМ ЄС в Україні) від 17 листопада 2014 р. База даних «Законодавство України». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_012#Text (дата звернення 04.09.2024).
2. Про ратифікацію Угоди між Україною та Європейським Союзом щодо статусу Консультативної місії Європейського Союзу з реформування сектору цивільної безпеки України (КМ ЄС в Україні): Закон України від 04 лютого 2015 р. №142-VIII / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/142-19#n2> (дата звернення 04.09.2024).
3. Про схвалення Національної стратегії створення безбар'єрного простору в Україні на період 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2021 р. №366-р. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/366-2021-р#Text> (дата звернення 10.09.2024).
4. Інформація щодо чисельності пенсіонерів за видами та розмірами призначених пенсій станом на 1 липня 2024 року / Пенсійний фонд України. URL: <https://www.pfu.gov.ua/2165988-informatsiya-shhodo-chyselnosti-pensioneriv-za-vydamy-ta-rozmiramy-pryznachenyh-pensij-stanom-na-1-lipnya-2024-roku/> (дата звернення: 05.08.2024).
5. Олена Зеленська. Офіційна сторінка соціальної мережі «Facebook». Повідомлення від 29 березня 2024 року. URL: <https://www.facebook.com/olenazelenska.official/posts/pfbid02oBwwgoXUj7bRCuUSP65MirrezNsmmEm5a6oen4Jyfn61fhNgkRiTJHj6HyiKiNzl> (дата звернення: 05.08.2024/)
6. На шляху до інклюзивного водіння в Україні. / European Union External Action. URL: <https://www.euam-ukraine.eu/ua/news/on-the-way-to-inclusive-driving-in-ukraine/> (дата звернення: 25.06.2024).

7. Колодяжний М.Г. Оцінка ефективності репресивної та кримінологічної моделей забезпечення дорожнього руху. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О.Дідоренка*. 2023. №2. С.110-118. DOI: <https://doi.org/10.33766/2524-0323.102.110-120>
8. Кузнецов Д.С. Автомобіль – транспорт для керування інвалідом із порушенням опорно-рухового апарату. *Молодий вчений*. 2019. №8 (72). С. 29–32. DOI: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2019-8-72-7>
9. Маслянюк С.В. Поняття та правові підстави керування транспортними засобами в Україні. *Таврійський науковий вісник. Серія: Публічне управління та адміністрування*. 2022. №4. С. 110–116. DOI: <https://doi.org/10.32851/tnv-pub.2021.4.16>
10. Стрижак А.О. Загальна характеристика стану наукової розробленості проблеми безпеки дорожнього руху. *Вісник кримінологічної асоціації*. 2023. №29 (2). С. 289–300. DOI: <https://doi.org/10.32631/vca.2023.2.23>
11. Guíñez L. R. V., Alvarado R. E. T., Cisternas S. F. D. Habitabilidad inclusiva en los taxis de santiago: Estado del arte y consideraciones desde el diseño industrial design. *Revista 180*. 2020. № 45. p. 84–97. DOI: 10.32995/REV180.NUM-45.(2020).ART-641
12. Van Holstein E., Wiesel I., Bigby C., Gleeson B. Repairing disability access in competitive environments: drivers of inclusive service provision for people with intellectual disabilities. *Social & Cultural Geography*. 2024. DOI: 10.1080/14649365.2024.2347892
13. Деякі питання соціального захисту осіб з інвалідністю: постанова Кабінету Міністрів України від 19 липня 2006 р. №999. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/999-2006-п#Text> (дата звернення: 08.09.2024).
14. Про затвердження Порядку підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів: постанова Кабінету Міністрів України від 20 травня 2009 р. №487. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/487-2009-п#n12> (дата звернення: 28.07.2024)
15. Про затвердження типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів: постанова Кабінету Міністрів України від 2 березня 2010 р. №229. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/229-2010-п#Text> (дата звернення: 09.09.2024)
16. Про затвердження Переліку медичних протипоказань (захворювань і вад), за наявності яких особа не може бути допущена до керування відповідними транспортними засобами: наказ Міністерства охорони здоров'я від 7 листопада 2022 р. №1817. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1300-22/print> (дата звернення: 28.07.2024)
17. Наливайко Л.Р., Марценюк Л.В. «Безбар'єрна Україна»: проблеми та перспективи. *Нове українське право*. 2023. №4. С.82-93. DOI: <https://doi.org/10.51989/NUL.2023.4.11>
18. Оверчук В.А. Професійне навчання осіб з інвалідністю в Україні: реалії та можливості. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2019. №2(19). С. 283–288.
19. Про охорону праці: Закон України від 14 жовтня 1992 р. №2694-XII / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2694-12#Text> (дата звернення 10.09.2024).
20. Директива Європейського Парламенту і Ради 2006/126/ЄС про посвідчення водія від 20 грудня 2006 р. База даних «Законодавство України». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_002-06#Text (дата звернення 10.09.2024).
21. Маслюк В.В., Єна А.І. Медичні огляди водіїв у країнах Європи. *Медицина транспорту України*. 2015, № 3–4. С. 65–70.
22. Рекомендації для МВС України («Відповіді на запитання та рекомендації для МВС України») щодо системи оцінювання придатності до керування транспортним засобом (ПКТЗ): консультативний звіт. 90 с.

References

1. Uhoda mizh Ukrainoiu ta Yevropeiskym Soiuzom shchodo statusu Konsultatyvnoi misii Yevropeiskoho Soiuzu z reformuvannya sektoru tsyvilnoi bezpeky Ukrainy (KMIEs v Ukraini) (2014). [Agreement between Ukraine and the European Union on the status of the Consultative Mission of the European Union for the Reform of the Security Sector of Ukraine (CMEU in Ukraine) from November 17 2014. Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_012#Text (data zvernennia: 04.09.2024) [in Ukrainian].
2. Pro ratyfikatsiiu Uhody mizh Ukrainoiu ta Yevropeiskym Soiuzom shchodo statusu Konsultatyvnoi misii Yevropeiskoho Soiuzu z reformuvannya sektoru tsyvilnoi bezpeky Ukrainy (KMIEs v Ukraini) (2015). [On ratification of the Agreement between Ukraine and the European Union on the Status of the European Union Advisory Mission for Civilian Security Sector Reform in Ukraine (EUAM Ukraine)]: Zakon Ukrainy №142-VIII [law of Ukraine]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/142-19#n2> (data zvernennia: 04.09.2024) [in Ukrainian].
3. Pro skhvalennia Natsionalnoi stratchii stvorennia bezbariernoho prostoru v Ukraini na period 2030 roku (2021). [On Approval of the National Strategy for the Creation of Barrier-Free Space in Ukraine for the Period of 2030]: rozporiadzhennia KМУ №366-p [Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/366-2021-r#Text> (data zvernennia 10.09.2024) [in Ukrainian].
4. Informatsiia shchodo chyselnosti pensioneriv za vydamy ta rozmiramy pryznachenikh pensii (2024). [Information on the number of pensioners by type and amount of pensions granted as of 1 July 2024]. Retrieved from: <https://www.pfu.gov.ua/2165988-informatsiya-shhodo-chyselnosti-pensioneriv-za-vydamy-ta-rozmiramy-pryznachenih-pensij-stanom-na-1-lypnia-2024-roku/> (data zvernennia: 05.08.2024) [in Ukrainian].
5. Olena Zelenska. Ofitsiina storinka sotsialnoi merezhi «Facebook» (2024). [Olena Zelenska. Official Facebook page. [Message from March 29 2024]. Retrieved from: <https://www.facebook.com/olenazelenska.official/posts/pfbid02oBwwgoXUj7bRCuUSP65MirrezNsmnEm5a6oen4Jyfn61fhNgkRiTJHj6HyiKiNzl> (data zvernennia: 05.08.2024) [in Ukrainian].

6. Na shliakhu do inkluzyvnoho vodinnia v Ukraini (2024). [On the road to inclusive driving in Ukraine] Retrieved from: <https://www.euam-ukraine.eu/ua/news/on-the-way-to-inclusive-driving-in-ukraine/> (data zvernennia: 25.06.2024) [in Ukrainian].
7. Kolodyazhnyi, M. G. (2023). Otsinka efektyvnosti represyvnoi ta kryminolohichnoi modelei ubezpechennia dorozhnoho rukhu. [Evaluation of the effectiveness of repressive and criminological models of road safety.] *Visnyk Luhanskoho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh sprav imeni E.O.Didorenka. [Bulletin of Luhansk State University of Internal Affairs named after E.O. Didorenko]*, 2, 110–118. DOI: <https://doi.org/10.33766/2524-0323.102.110-120> [in Ukrainian].
8. Kuznetsov, D. S. (2019). Avtomobil – transport dlia keruvannia invalidom iz porushenniam oporno-rukhovoho aparatu. [Car – transport for driving a disabled person with a musculoskeletal disorder]. *Molodyi vchenyi. [Young scientist]*, 8 (72), 29–32. DOI: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2019-8-72-7> [in Ukrainian].
9. Maslianko, S.V. (2022). Poniattia ta pravovi pidstavy keruvannia transportnymy zasobamy v Ukraini. [The concept and legal basis of driving vehicles in Ukraine]. *Tavriiskyi naukovyi visnyk. Seriya: Publichne upravlinnia ta administruvannia [Tavriiskyi naukovyi vestnik. Series: Public management and administration]*, (4), 110–116. DOI: <https://doi.org/10.32851/tnv-pub.2021.4.16> [in Ukrainian].
10. Stryzhak, A.O. (2023). Zahalna kharakterystyka stanu naukovoї rozrobenosti problemy bezpeky dorozhnoho rukhu. [General characteristics of the state of scientific development of the problem of road safety]. *Visnyk kryminolohichnoi asotsiatsii [Bulletin of the Criminological Association]*, 29(2), 289–300. DOI: <https://doi.org/10.32631/vca.2023.2.23> [in Ukrainian].
11. Guiñez, L. R. V., Alvarado, R. E. T., & Cisternas, S. F. D. (2020). Habitabilidad inclusiva en los taxis de santiago: Estado del arte y consideraciones desde el diseño industrial design [Inclusive habitability in santiago taxis: State of the art and considerations from the industrial]. *Revista 180*. 45. 84–97. DOI: 10.32995/REV180.NUM-45. (2020).ART-641 [in Spanish]
12. Van Holstein, E., Wiesel, I., Bigby, C., & Gleeson, B. (2024). Repairing disability access in competitive environments: drivers of inclusive service provision for people with intellectual disabilities. *Social & Cultural Geography*. DOI: 10.1080/14649365.2024.2347892 [in English].
13. Deiaki pytannia sotsialnoho zakhystu osib z invalidnistiu (2009). [Some Issues of Social Protection of Persons with Disabilities]: postanova KMU №999. [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/999-2006-п#Text> (data zvernennia: 08.09.2024) [in Ukrainian].
14. Pro zatverdzhennia Poriadku pidhotovky, perepidhotovky i pidvyshchennia kvalifikatsii vodiiv transportnykh zasobiv (2009). [On Approval of the Procedure for Training, Retraining and Advanced Training of Vehicle Drivers]: postanova KMU 487. [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/487-2009-п#n12> (data zvernennia: 28.07.2024) [in Ukrainian].
15. Pro zatverdzhennia typovoi navchalnoi prohramy pidhotovky ta perepidhotovky vodiiv transportnykh zasobiv (2010). [On approval of the standard curriculum for training and retraining of vehicle drivers]: postanova KMU 229. [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/487-2009-п#n12> (data zvernennia: 09.09.2024) [in Ukrainian].
16. Pro zatverdzhennia Pereliku medychnykh protypokazan (zakhvoriuvan i vad), za naiavnosti yakykh osoba ne mozhe buty dopushchena do keruvannia vidpovidnymy transportnymy zasobamy (2022). [On Approval of the List of Medical Contraindications (Diseases and Disabilities), in the Presence of Which a Person May Not Be Allowed to Drive the Relevant Vehicles]: nakaz MOZ №1817. [Order of the Ministry of Health of Ukraine] Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1300-22/print> (data zvernennia: 28.07.2024) [in Ukrainian].
17. Nalyvayko, L.R., & Martsenyuk, L.V. (2023). «Bezbarierna Ukraina»: problemy ta perspektyvy. [‘Barrier-free Ukraine’: problems and prospects]. *Nove ukrainske parvo [New Ukrainian Law]*, 4, 82–93. DOI: <https://doi.org/10.51989/NUL.2023.4.11> [in Ukrainian].
18. Overchuk, V.A. (2019). Profesiine navchannia osib z invalidnistiu v Ukraini: realii ta mozhlyvosti. [Professional education of persons with disabilities in Ukraine: realities and opportunities]. *Skhidna Yevropa: ekonomika, biznes ta upravlinnia [Eastern Europe: economy, business and governance]*, 2(19), 283–288. [in Ukrainian].
19. Pro okhoronu pratsi (1992). [On occupational health]: Zakon Ukrainy №2694-XII [law of Ukraine]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2694-12#Text> (data zvernennia: 10.09.2024) [in Ukrainian].
20. Dyrektyva Yevropeiskoho Parlamentu i Rady 2006/126/leS pro posvidchennia vodiia (2006). [Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council on driving licences]. Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_002-06#Text (data zvernennia 10.09.2024) [in Ukrainian].
21. Masliuk, V.V., & Yena, A.I. (2015). Medychni ohliady vodiiv u krainakh Yevropy. [Medical examinations of drivers in European countries]. *Medytsyna transportu Ukrainy [Medicine of Transport of Ukraine]*, 3-4, 65–70. [in Ukrainian].
22. Rekomendatsii dlia MVS Ukrainy («Vidpovidi na zapytannia ta rekomendatsii dlia MVS Ukrainy») shchodo systemy otsiniuvannia prydatnosti do keruvannia transportnym zasobom (PKTZ) (2024). [Recommendations for the Ministry of Internal Affairs of Ukraine (‘Answers to Questions and Recommendations for the Ministry of Internal Affairs of Ukraine’) on the system of assessment of the fitness to drive (FDD)]: konsultatyvnyi zvit [a consultative report]. [in Ukrainian].

Horbach-Kudria Ivanna,

Candidate of Juridical Sciences

(National Academy of Internal Affairs, Kyiv)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8640-2486>

Buts Kira,

Cadet

(National Academy of Internal Affairs, Kyiv)

ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-2382-0418>

BARRIER-FREE SAFETY ON NATIONAL ROADS

The article examines the regulatory and legal mechanism for granting the right to drive a vehicle to persons with disabilities in Ukraine, identifies gaps that need to be improved, and develops conceptual provisions on possible ways of implementing inclusive projects in the field of transport security by the Ministry of Internal Affairs and bodies (units) of the National Police. It has been established that the practice of introducing inclusive driving schools on the basis of higher education institutions with specific training conditions for police officers requires the development of a special training programs for this category of people and other low-mobility groups. There are shortcomings in the system for assessing the suitability of a person with a disability to drive a vehicle safely. In particular, there is no scale for assessing functional capabilities and there is no legal provision for the involvement of specialists in assessing the fitness to drive, an expert on driving fitness or taking into account their recommendations.

It is concluded that the provisions of the by-laws are aimed at creating an inclusive space in the field of transport security, but the issues of the procedure for assessing disorders affecting the fitness of a person with a disability to drive a vehicle, ensuring a differentiated approach in such a study (depending on the characteristics of the disorders, namely, disorders in perception, cognitive processes, musculoskeletal system, consciousness, due to alcohol and drug use), assessing the fitness of a person with a disability to drive a vehicle are not resolved. It is proposed that an effective system of obtaining a driving licence by a person with a disability should be built in a comprehensive manner by redistributing the powers of the Ministry of Internal Affairs, the Ministry of Health, the Ministry of Infrastructure, the Ministry of Economy and involving specialists from various fields of knowledge.

Key words: driving education, road traffic, integration, national strategy, methodological framework.