

ДОВІДКА
про результати публічного громадського обговорення
проекту професійного стандарту «Інженер з безпеки руху»

м. Київ

дата 02.04.2026

Суб'єкт перевірки Професійна спілка працівників автомобільного транспорту та шляхового господарства України

Розробником Всеукраїнською громадською організацією «Громадський комітет транспортної безпеки» відповідно до Порядку розроблення, введення в дію та перегляду професійних стандартів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 31.05.2017 р. № 373 (далі – Порядок), завершено процес публічного громадського обговорення проекту професійного стандарту «Інженер з безпеки руху»

№ з/п	Положення проекту професійного стандарту	Зауваження / пропозиція*			Результат розгляду
		зміст	обґрунтування	автор пропозиції (найменування юридичної особи або власне ім'я та прізвище, посада, місце роботи)	
1	п.3 – «Інженер з безпеки руху – 3152»	У проекті допущено помилку у назві професії («Інженер з безпеки руху» замість «Інженер з безпеки руху»), а також потребує перевірки відповідність коду 3152 конкретній назві професії згідно з ДК 003:2010	Професійний стандарт має повністю відповідати формулюванням та кодам чинного класифікатора професій. Будь-яке відхилення у назві або коді створює правову невизначеність щодо застосування стандарту та присвоєння кваліфікації. (Інспектор (код 3152): технічний фахівець рівень «фахівці» (не «професіонали»). Інженер у ДК зазвичай належить до групи 214 (професіонали в галузі інженерії). Тобто це різні кваліфікаційні	Холодова Ольга, гарант ОПП «Транспортні технології на автомобільному транспорті», доцент кафедри організації і безпеки дорожнього руху Харківський національний автомобільно-дорожній університет	Враховано. За результатами перевірки встановлено відповідність коду 3152 конкретній назві професії згідно з Класифікатором професій ДК 003:2010. У Додатку Б до Класифікатора професій ДК 003:2010 (Абетковий показник професійних назв робіт) зазначено: Код КП: 3152 Код ЗКППТР: 22241 Випуск ДКХП: 87 Професійна назва роботи: <u>Інженер з безпеки руху</u> Таким чином, використання коду 3152 для професійної назви «Інженер з безпеки руху» є правомірним і відповідає чинному класифікатору.

2	п.6 – Рівні професійної кваліфікації згідно з НРК	Наявне суттєве протиріччя між визначеними рівнями НРК та освітніми вимогами	<p>рівні)</p> <p>У проекті зазначено:</p> <ul style="list-style-type: none"> - початковий рівень – 5 рівень НРК; - водночас передбачено підготовку на другому (магістерському) рівні вищої освіти. <p>Відповідно до Національна рамка кваліфікацій:</p> <ul style="list-style-type: none"> 5 рівень – фаховий молодший бакалавр; 6 рівень – бакалавр; 7 рівень – магістр. <p>Яким чином, одна й та сама кваліфікація одночасно віднесена до 5 та 7 рівнів НРК, що є прямою невідповідністю нормативній базі. Необхідно привести рівні НРК у відповідність до заявлених освітніх вимог.</p>		<p>Враховано.</p> <p>Освітні вимоги приведено у відповідність рівням РНК задля забезпечення юридичної коректності та узгодженості проекту професійного стандарту з нормативною базою.</p>
3	п.7 – документи, що підтверджують професійну кваліфікацію	Перелік освітніх рівнів і спеціальностей сформульований некоректно та не відповідає чинному переліку спеціальностей.	<p>У переліку відсутній бакалаврський рівень, хоча він передбачений НРК як 6 рівень.</p> <p>Частина зазначених «спеціальностей» фактично є назвами освітніх програм, а не офіційними кодами спеціальностей.</p> <p>Перелік спеціальностей не узгоджено з чинним переліком галузей</p>	Холодова Ольга, гарант ОПП «Транспортні технології на автомобільному транспорті», доцент кафедри організації і безпеки дорожнього руху Харківський національний автомобільно-дорожній університет	<p>Враховано частково.</p> <p>Формулювання пункту 7 приведено у відповідність до Національної рамки кваліфікацій та чинних нормативних актів у сфері освіти й професійних кваліфікацій щодо узгодження рівнів НРК із відповідними освітніми ступенями.</p> <p>Стосовно кодів та назв спеціальностей слід врахувати, що постановою Кабінету Міністрів України від 29 квітня 2015 р. № 266 «Про затвердження переліку галузей знань і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої</p>

			<p>знань та спеціальностей, затвердженим нормативними актами у сфері освіти. Професійний стандарт не повинен оперувати умовними або довільними назвами освітніх програм, оскільки це створює неоднозначність під час підтвердження кваліфікації.</p>	<p>та фахової передвищої освіти» (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 21.02.2025 № 188) встановлює лише цифрові коди спеціальностей. Використання літери G — це: колонка відповідності ISCED-F 2013 (міжнародна класифікація), довідковий міжнародний код, а не український код галузі знань. У самій таблиці постанови № 266 це окремий інформаційний стовпець, який не є частиною національної класифікації. Таким чином, у професійних стандартах не допускається написання літературних позначень. Постанова №266 встановлює виключно цифрові коди. Літерні позначення (A, B, G) — це міжнародна довідкова класифікація ISCED. Юридично чинною в Україні є числова кодифікація. Приклад: Мінекономіки України в уже затверджених професійних стандартах записує 275 (живі приклади без зауважень експертизи). Крім того, слід врахувати, що коди та назви спеціальностей у різні роки неодноразово змінювалися. Тому редакція пункту передбачає можливість атестації фахівців із дипломами попередніх років та за спеціальностями, які нині вже відсутні у чинному переліку. Це дозволяє уникнути дискримінації та правової невизначеності для осіб, які здобули освіту раніше.</p>
4	п.2 – визначення КВЕД (49.31; 49.41)	Відбувається необґрунтоване звуження сфери застосування професії до окремих КВЕД.	<p>Зазначені коди наведені згідно з ДК 009:2010. Однак професія «Інженер з безпеки руху» може здійснювати діяльність не лише в межах КВЕД 49.3 та 49.4, а також: у державних органах; в логістичних центрах; у</p>	<p>Не враховано. Зауваження не може бути враховано, оскільки відповідно до Структури професійного стандарту, передбаченою Додатком 2 до Порядку розроблення, введення в дію та перегляду професійних стандартів, затвердженого постановою КМУ від 31.05.2017 № 373 (зі змінами) (далі – <i>Порядок № 373</i>) професійний стандарт повинен містити конкретні види</p>

			<p>міжнародних транспортних компаніях; у сфері міського транспорту; у консалтингових структурах.</p> <p>Закріплення лише двох КВЕД штучно обмежує сферу застосування професії та суперечить універсальному характеру інженерної діяльності у сфері безпеки руху.</p>		<p>економічної діяльності згідно з ДК 009:2010.</p> <p>При цьому, класифікація видів економічної діяльності не призначена для визначення професій або обмеження сфер працевлаштування працівників, а використовується виключно для статистичної та економічної ідентифікації діяльності суб'єктів господарювання. Зазначення секції Н та класів 49.31, 49.41 відображає основну сферу застосування професійної діяльності інженера з безпеки руху та відповідає вимогам нормативної бази. Розширення переліку КВЕД на підставі потенційних місць працевлаштування суперечить методології ДК 009:2010 та Порядку розроблення професійних стандартів.</p>
5	Розділ 5 – Опис трудових функцій	Надмірне та методологічно необгрунтоване розширення меж професії.	<p>Проект включає функції, що виходять за межі типової професійної діяльності інженера з безпеки руху, зокрема: стратегічне управління підприємством; повноцінний внутрішній аудит; медичне забезпечення та проведення медичних оглядів; самостійне прийняття рішення щодо допуску водія до роботи; впровадження ІТ-систем із функцією монтажу обладнання; управління сертифікацією та екологічним контролем. Частина цих функцій</p>	Холодова Ольга, гарант ОПП «Транспортні технології на автомобільному транспорті», доцент кафедри організації і безпеки дорожнього руху Харківський національний автомобільно-дорожній університет	<p>Враховано частково.</p> <p>Зауваження враховано в частині деталізації та розмежування типів професійної діяльності. Утім самі функції залишено у складі професійного стандарту, оскільки відповідно до Порядку №373 професійний стандарт визначає трудові функції та професійні компетентності у межах узагальненого виду професійної діяльності, а не посадові межі чи виключний перелік операцій. Включені функції відображають координаційні, організаційні та контрольні повноваження інженера з безпеки руху, передбачені законодавством у сфері автомобільного транспорту та нормативними актами з безпеки перевезень.</p> <p>Зазначені функції не передбачають виконання діяльності інших професій (медичної, аудиторської, ІТ тощо), а характеризують участь фахівця у забезпеченні комплексної системи безпеки</p>

			<p>належить до компетенцій: керівника підприємства; медичного працівника; інженера з охорони праці; ІТ-фахівця; аудитора або спеціаліста з сертифікації. Професійний стандарт повинен визначати межі професії, а не об'єднувати функції різних посад і спеціальностей. Надмірна універсалізація розмиває професійну ідентичність та створює ризики правової відповідальності.</p>		<p>руху. Отже, підстави вважати їх методологічно необґрунтованим розширенням меж професії відсутні. Варто підкреслити, що, наприклад, управлінські функції можуть бути покладені на інженера 7-го рівня НРК, який має у підпорядкуванні працівників та здійснює аудит дотримання вимог безпеки руху на підприємстві. А функції, пов'язані з медичним забезпеченням у стандарті слід трактувати як організаційно-контрольну функцію: інженер має повноваження у сфері медичного забезпечення безпеки руху, але не здійснює самостійно медичні огляди чи оформлення медичної документації. Його роль полягає у забезпеченні взаємодії з медичними працівниками та контролі виконання вимог МОЗ. Функції у сфері ІТ-рішень та сертифікації також відображають участь інженера у впровадженні систем безпеки та взаємодії з відповідними спеціалістами, а не виконання їхніх професійних функцій. Таким чином, підстави вважати включені функції методологічно необґрунтованим розширенням меж професії відсутні. Вони характеризують участь інженера у комплексній системі безпеки руху, а не дублювання діяльності інших професій.</p>
6	Розділ К – Організація та здійснення заходів щодо медичного забезпечення безпеки руху	Функції медичного характеру не відповідають інженерній професійній кваліфікації.	Організація та проведення медичних оглядів, оформлення медичної документації, прийняття рішень щодо допуску водія до роботи належать до компетенції медичних працівників відповідно до законодавства у	Холодова Ольга, гарант ОПП «Транспортні технології на автомобільному транспорті», доцент кафедри організації і безпеки дорожнього руху Харківський національний автомобільно-дорожній університет	<p>Враховано частково.</p> <p>Зауваження враховано частково, оскільки відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 31.05.2017 № 373 професійний стандарт визначає трудові функції та компетентності працівника, включаючи організаційні й контрольні дії, необхідні для забезпечення професійної діяльності, а не виконання</p>

			<p>сфері охорони здоров'я. Інженер з безпеки руху може здійснювати організаційний контроль, але не може виконувати функції медичного працівника без відповідної медичної освіти та ліцензування. Необхідно розмежувати організаційні та медичні функції.</p>		<p>виключно спеціалізованих процедур інших професій. Закон України «Про автомобільний транспорт» та підзаконні нормативні акти у сфері безпеки перевезень покладають на перевізника обов'язок забезпечення медичного контролю водіїв, що реалізується через відповідальних посадових осіб, зокрема фахівців із безпеки руху, які організовують і контролюють проходження медичних оглядів. При цьому професійний стандарт не передбачає здійснення інженером медичної практики, проведення медичних оглядів чи прийняття медичних висновків, що відповідно до законодавства у сфері охорони здоров'я належать виключно медичним працівникам. Отже, визначені функції мають організаційно-контрольний характер і відповідають чинній нормативній базі, тому підстави для їх виключення відсутні.</p>
7	<p>Розроблений стандарт є вкрай актуальним з огляду на необхідність системного підходу до забезпечення безпеки дорожнього руху, зниження рівня аварійності, впровадження ризик-орієнтованих методів управління та гармонізації національної практики із європейськими нормами.</p> <p>Позитивно відзначаємо:</p> <ul style="list-style-type: none"> • системність опису професійних функцій; • акцент на аналітичній складовій діяльності інженера; • визначення компетентностей у сфері оцінювання ризиків; • інтеграцію вимог щодо моніторингу технічного стану транспортних засобів; • орієнтацію на профілактику дорожньо-транспортних пригод. <p>Стандарт комплексно визначає роль інженера з безпеки руху як ключового фахівця, відповідального за організацію внутрішнього контролю безпеки, проведення аналізу причин ДТП, розроблення превентивних заходів та впровадження систем управління безпекою перевезень. Вважаємо, що затвердження цього стандарту:</p> <ul style="list-style-type: none"> • сприятиме підвищенню рівня безпеки на автомобільному 	Український транспортний союз	Враховано.		

	<p>транспорті;</p> <ul style="list-style-type: none"> • забезпечить чітке розмежування відповідальності в межах підприємств; • покращить якість професійної підготовки та атестації фахівців; • посилить превентивну складову управління безпекою руху. <p>ГО «Український транспортний союз» підтримує проект стандарту та вважає його своєчасним і таким, що відповідає потребам галузі.</p>				
8	<p>Загальна мета професійного стандарту</p>	<p>Доцільно чітко зафіксувати, що стандарт спрямований на формування прикладної професійної кваліфікації, безпосередньо затребуваної на ринку праці транспортної галузі</p>	<p>Відповідає підходам НРК та EQF, де професійний стандарт розглядається як інструмент узгодження результатів навчання з реальними потребами роботодавців</p>	<p>Столярчук Віталій ДП “КБ “Південне” імені М. К. Янгеля, Експерт НАЗЯВО / НАК.</p>	<p>Враховано.</p>
9	<p>Сфера професійної діяльності</p>	<p>Рекомендується конкретизувати сегменти ринку праці (автомобільний транспорт, залізничний транспорт, міський транспорт, логістичні оператори, органи управління безпекою руху)</p>	<p>Чітка сегментація підвищує прикладну цінність стандарту для роботодавців та полегшує використання стандарту під час формування штатних розписів</p>	<p>Столярчук Віталій ДП “КБ “Південне” імені М. К. Янгеля, Експерт НАЗЯВО / НАК.</p>	<p>Не враховано.</p> <p>Зауваження не враховано, оскільки відповідно до Порядку № 373 професійний стандарт визначає узагальнений вид професійної діяльності та трудові функції працівника без прив’язки до конкретних сегментів ринку праці чи організаційних форм роботодавців. Деталізація за окремими видами транспорту або суб’єктами господарювання не передбачена типовою структурою професійного стандарту та може призвести до необґрунтованого звуження сфери його застосування, що суперечить принципу універсальності професійних стандартів, закріпленому також у Національній рамці кваліфікацій, затвердженій постановою КМУ від 23.11.2011 № 1341 (у редакції постанови КМУ від 25.06.2020 № 519). Професійний стандарт застосовується роботодавцями</p>

					незалежно від галузевої специфіки через адаптацію посадових інструкцій і штатних розписів, тому додаткова сегментація не є нормативно необхідною.
10	Узагальнені трудові функції	Запропонувати розмежування функцій на аналітичні, інженерно-проектні, організаційно-управлінські та контрольні	Такий підхід відповідає європейській практиці competency-based standards і дозволяє формувати різні професійні траєкторії в межах однієї кваліфікації		<p>Не враховано.</p> <p>Зауваження щодо розмежування функцій на аналітичні, інженерно-проектні, організаційно-управлінські та контрольні не враховано у стандарті, бо:</p> <p>1. В нормативних документах України немає вимоги чи зобов'язання поділяти трудові функції саме такими категоріями.</p> <p>2. Стандарт має містити реальний перелік трудових функцій і компетентностей, які безпосередньо відповідають предмету діяльності «Інженер з безпеки руху», а не розширені категорії, які не закріплені нормативно.</p> <p>3. Методологія розроблення стандартів не передбачає обов'язкового розмежування функцій за типами (аналітика/інженер/менеджмент/контроль). Відповідно до ст. 4-2 Кодексу законів про працю України, професійний стандарт містить вимоги до компетентностей, обов'язків та кваліфікацій працівників, і порядок його розроблення, затверджений Кабінетом Міністрів України, формує зміст через трудові функції та компетентності, а не через розмежування за типами діяльності, яких немає в нормативних вимогах щодо структури стандарту.</p>
11	Професійні компетентності	Доцільно посилити блок компетентностей, пов'язаних з управлінням ризиками, аналізом даних ДТП, використанням	Ринок праці демонструє зростаючий попит на фахівців, здатних працювати з даними, ризик-менеджментом та цифровими системами безпеки	Столярчук Віталій ДП "КБ "Південне" імені М. К. Янгеля, Експерт НАЗЯВО / НАК.	<p>Не враховано.</p> <p>Зауваження щодо посилення блоку компетентностей з управлінням ризиками, аналізом даних ДТП та використанням цифрових інструментів моніторингу безпеки не було враховано, оскільки професійний стандарт має відображати загальні вимоги до компетентностей,</p>

		цифрових інструментів моніторингу безпеки			необхідних для виконання трудових функцій конкретної професії, а деталізація та додаткові спеціалізовані компетентності визначаються роботодавцем та внутрішніми процедурами організації; відповідно до п.6 Методичних рекомендацій щодо розроблення професійних стандартів, стандарт формує зміст через трудові функції та базові компетентності, а не через розширені або прогностні вимоги ринку праці, які не є обов'язковими для включення у затверджений стандарт.
12	Рівень кваліфікації	Рекомендується чітко співвіднести професійний стандарт із рівнями НРК та EQF, із зазначенням можливості горизонтальної та вертикальної мобільності	Це сприятиме визнанню кваліфікації, прозорості для роботодавців і можливості подальшого професійного розвитку		Не враховано. Зауваження щодо чіткого співвідношення професійного стандарту з рівнями НРК та EQF та вказання можливості горизонтальної та вертикальної мобільності не було враховано, оскільки чинне законодавство України встановлює, що професійний стандарт визначає кваліфікаційні вимоги та трудові функції для конкретної професії, а деталізація відповідності рівням НРК/EQF та мобільності не є обов'язковою для включення у стандарт; відповідно до п.4 Порядку розроблення професійних стандартів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України № 780 від 22 серпня 2018 р., стандарт формує зміст через трудові функції та компетентності, а узгодження з міжнародними рамками та мобільність визначається окремими методичними документами і рекомендаціями, а не структурою самого стандарту.
13	Вимоги до освіти та навчання	Доцільно передбачити можливість набуття кваліфікації через різні освітні	Такий підхід відповідає сучасним європейським тенденціям та реальним умовам ринку праці	Столярчук Віталій ДП "ЖБ "Південне" імені М. К. Янгеля, Експерт НАЗЯВО / НАК.	Враховано. Пропозиція врахована, оскільки відповідні можливості вже передбачені у тексті п.3.2 Проекту професійного стандарту. Вона підтверджує актуальність закладених

		траєкторії (формальну, неформальну, інформальну освіту)	транспортної галузі		положень та узгоджується з принципами забезпечення гнучкості освітніх траєкторій.
14	Оцінювання результатів професійної діяльності	Рекомендується конкретизувати показники ефективності діяльності інженера з безпеки руху	Це дозволить роботодавцям об'єктивно оцінювати відповідність фахівця вимогам стандарту	Столярчук Віталій ДП "КБ "Південне" імені М. К. Янгеля, Експерт НАЗЯВО / НАК.	Не враховано. Зауваження щодо конкретизації показників ефективності діяльності інженера з безпеки руху не було враховано, оскільки професійний стандарт визначає вимоги до трудових функцій та компетентностей працівника, а не конкретні критерії оцінки його ефективності на робочому місці, які регламентуються внутрішніми процедурами та політиками роботодавця. Більше того, включення показників ефективності у текст стандарту призвело б до надмірної деталізації та обмеження гнучкості його застосування, що суперечить меті професійного стандарту як нормативного документа загального характеру.
15	Професійні кваліфікації	Доцільно прямо передбачити можливість присвоєння часткових та повних професійних кваліфікацій у межах стандарту	Відповідає логіці НРК та практиці ЄС, де професійні стандарти використовуються для гнучкого підтвердження кваліфікацій залежно від функціоналу та досвіду	Столярчук Віталій ДП "КБ "Південне" імені М. К. Янгеля, Експерт НАЗЯВО / НАК.	Не враховано. Зауваження щодо можливості присвоєння часткових та повних професійних кваліфікацій у межах стандарту не було враховано, оскільки професійний стандарт визначає повний обсяг трудових функцій та компетентностей для конкретної професії, а питання часткових кваліфікацій регламентується окремими нормами Національної рамки кваліфікацій та внутрішніми процедурами організацій, і не є обов'язковим елементом стандарту; стандарт формує зміст через трудові функції та компетентності, а механізми гнучкого підтвердження кваліфікацій залишаються на рівні НРК та роботодавця
16	Рівні професійної сертифікації	Рекомендується визначити можливість	Такий підхід підвищує мотивацію фахівців до професійного	Столярчук Віталій ДП "КБ "Південне" імені М. К. Янгеля, Експерт НАЗЯВО / НАК.	Не враховано. Зауваження щодо можливості багаторівневої сертифікації (базовий /

		багаторівневої сертифікації (базовий / просунутий / експертний рівень)	зростання та відповідає запитам роботодавців на диференціацію компетентностей		просунутий / експертний рівень) не було враховано, оскільки професійний стандарт визначає вимоги до трудових функцій та компетентностей для конкретної професії, а організація сертифікації та її рівнів не є обов'язковою частиною стандарту, а регламентується окремими нормативними документами та процедурами сертифікаційних органів; стандарт формує зміст через трудові функції та компетентності, а питання багаторівневої сертифікації залишаються поза його структурою.
17	Органи сертифікації	Доцільно зазначити, що сертифікація може здійснюватися уповноваженими галузевими органами або незалежними центрами оцінювання	Це узгоджується з європейською практикою та знижує ризики формалізації процесу підтвердження кваліфікацій	Столярчук Віталій ДП "КБ "Південне" імені М. К. Янгеля, Експерт НАЗЯВО / НАК.	Не враховано. Зауваження щодо зазначення, що сертифікація може здійснюватися уповноваженими галузевими органами або незалежними центрами оцінювання, не було враховано, оскільки професійний стандарт визначає вимоги до трудових функцій та компетентностей для конкретної професії, а питання органів, що здійснюють сертифікацію, регламентується окремими нормативними документами та процедурами сертифікаційних органів і не є обов'язковою складовою стандарту; стандарт формує зміст через трудові функції та компетентності, а визначення уповноважених органів сертифікації залишається поза його структурою.
18	Періодичність підтвердження кваліфікації	Рекомендується передбачити регулярне підтвердження або оновлення сертифікації	Забезпечує актуальність компетентностей з урахуванням змін нормативної бази, технологій та умов ринку праці. Це дозволить роботодавцям об'єктивно оцінювати	Столярчук Віталій ДП "КБ "Південне" імені М. К. Янгеля, Експерт НАЗЯВО / НАК.	Не враховано. Зауваження щодо регулярного підтвердження або оновлення сертифікації не було враховано, оскільки професійний стандарт визначає вимоги до трудових функцій та компетентностей для конкретної професії, а питання періодичності підтвердження кваліфікації регламентується окремими нормативними документами та процедурами

			відповідність фахівця вимогам стандарту		сертифікаційних органів і не є обов'язковою складовою стандарту; стандарт формує зміст через трудові функції та компетентності, а визначення періодичності підтвердження кваліфікації залишається поза його структурою.
19	Мета діяльності за професією	Уточнити мету через орієнтацію на <i>керування ризиками, попередження, системне зниження аварійності</i> , а не лише “запобігання подіям”	У ЄС безпека руху базується на risk-based safety management (ISO 39001, EU Road Safety Framework). Формулювання “запобігання” є декларативним без інструментів	Столярчук Віталій ДП “КБ “Південне” імені М. К. Янгеля, Експерт НАЗЯВО / НАК.	Не враховано. Зауваження щодо уточнення мети діяльності за професією через орієнтацію на керування ризиками, попередження та системне зниження аварійності не було враховано, оскільки відповідно до Методичних рекомендацій щодо розроблення професійних стандартів, прийнятих рішенням Національного агентства кваліфікацій №1 (протокол 3 (103) від 25.01.2023 (далі – Методичні рекомендації) професійний стандарт визначає загальну мету діяльності через забезпечення виконання трудових функцій та компетентностей працівника, а деталізація методів управління ризиками або посилання на конкретні міжнародні стандарти (ISO 39001, EU Road Safety Framework) не є обов'язковою складовою стандарту; стандарт формує зміст через трудові функції та компетентності, а конкретизація методології забезпечення безпеки руху залишається поза його структурою.
20	Назва професії та код КП	Уточнити коректність формулювання «Інженер з безпеки руху» → «Інженер з безпеки руху»	Лінгвістична та нормативна коректність, уникнення технічної помилки у стандарті національного рівня		Враховано.
21	Типові посади	Запропонувати додати: <i>Інженер з управління ризиками дорожнього руху, Safety Manager</i>	Відповідає європейській практиці (EU, UK, DE), де функція безпеки часто інтегрована в safety		Не враховано. Зауваження щодо додавання типових посад, таких як Інженер з управління ризиками дорожнього руху або Safety Manager (Road Safety), не було враховано,

		(Road Safety)	management		оскільки відповідно до Методичних рекомендацій професійний стандарт визначає загальні трудові функції та компетентності для професії «Інженер з безпеки руху», а конкретні назви посад залежать від структури та організації роботодавця і не є обов'язковою складовою стандарту. Більше того, перелік посад у професійному стандарті має узгоджуватися з чинним Класифікатором професій ДК 003:2010, який є обов'язковим для застосування в Україні. Запропоновані назви посад не передбачені чинним класифікатором, а їх включення до стандарту без офіційного внесення змін до класифікатора суперечило б вимогам законодавства. Професійний стандарт може описувати функції та компетентності, які відповідають європейській практиці (зокрема, управління ризиками та safety management), але назви посад повинні залишатися у межах затвердженого класифікатора.
22	Кваліфікаційні рівні (5–7 НРК)	Чітко розмежувати: – 5 рівень: операційна діяльність – 6 рівень: аналітична + управлінська – 7 рівень: стратегічна, політики, системи	НРК та EQF вимагають диференціації відповідальності, автономії та складності, а не лише стажу		Врахована.
23	Професійні компетентності	Додати окремий блок: ризик-менеджмент, аналіз ДТП, safety audit, safety performance indicators	Відповідає ISO 39001, практиці Vision Zero, підходам Європейської комісії		Враховано частково. Компетенції щодо аналізу ДТП та управління ризиками наявні в трудових функціях. Тоді як зауваження щодо додавання окремого блоку компетентностей: ризик-менеджмент,

				аналіз ДТП, safety audit, safety performance indicators, не було враховано, оскільки відповідно до Методичних рекомендацій професійний стандарт визначає вимоги до трудових функцій та базових компетентностей для професії «Інженер з безпеки руху», а деталізація спеціалізованих методик або міжнародних підходів (ISO 39001, Vision Zero, практики Європейської комісії) не є обов'язковою складовою стандарту. Запропоновані елементи (ризик-менеджмент, safety audit, SPI) можуть бути інтегровані у практику роботи підприємств як інструменти реалізації функцій інженера, але вони не є обов'язковими складовими професійного стандарту.
24	Знання	Конкретизувати знання через стандарти: ISO 39001, директиви ЄС з безпеки транспорту, UNECE	Європейські професійні стандарти завжди прив'язані до нормативних рамок, а не загальних формулювань	Не враховано. Зауваження щодо конкретизації знань через стандарти ISO 39001, директиви ЄС з безпеки транспорту та UNECE не було враховано, бо керуючись вимогами Методичних рекомендацій, професійний стандарт визначає загальні вимоги до знань, необхідних для виконання трудових функцій та компетентностей працівника, а деталізація через конкретні міжнародні стандарти або нормативні рамки не є обов'язковою частиною стандарту; стандарт формує зміст через трудові функції та компетентності, а включення конкретних нормативних документів залишається поза його структурою.
25	Уміння	Додати: аналіз даних ДТП, використання цифрових систем моніторингу, аудит безпеки маршрутів	Цифровізація та data-driven safety — базовий елемент сучасної транспортної безпеки в ЄС	Не враховано. Зауваження щодо додавання умінь, таких як аналіз даних ДТП, використання цифрових систем моніторингу та аудит безпеки маршрутів, не було враховано, оскільки професійний стандарт визначає загальні вимоги до умінь для виконання трудових функцій та компетентностей

					працівника, а деталізація через конкретні цифрові інструменти чи методики не є обов'язковою частиною стандарту; стандарт формує зміст через трудові функції та компетентності, а включення спеціалізованих умінь із цифрових систем залишаються поза його структурою
26	Комунікація та взаємодія	Закріпити взаємодію зі стейкхолдерами: органи влади, поліція, громади, перевізники	ESG-підхід і європейська модель governance базуються на multi-stakeholder interaction		<p>Не враховано.</p> <p>Зауваження щодо закріплення взаємодії зі стейкхолдерами (органи влади, поліція, громади, перевізники) не було враховано, оскільки професійний стандарт визначає вимоги до комунікації та взаємодії в контексті виконання трудових функцій та компетентностей працівника, а конкретизація окремих категорій стейкхолдерів не є обов'язковою складовою стандарту; відповідно до Методичних рекомендацій стандарт формує зміст через трудові функції та компетентності, а деталізація взаємодії зі специфічними стейкхолдерами залишаються поза його структурою.</p>
27	Етика та відповідальність	Виділити окремо професійну етику та відповідальність за рішення у сфері безпеки	У країнах ЄС safety decisions мають етичний вимір (відповідальність за життя)		<p>Не враховано.</p> <p>Зауваження щодо виділення окремо професійної етики та відповідальності за рішення у сфері безпеки не було враховано, оскільки професійний стандарт визначає вимоги до компетентностей і трудових функцій працівника, а деталізація через окремий блок етики та персональної відповідальності не є обов'язковою частиною стандарту; відповідно до Методичних рекомендацій стандарт формує зміст через трудові функції та компетентності, а питання етичного виміру рішень залишаються поза його структурою</p>

28	Безперервний професійний розвиток	Включити вимогу CPD (continuous professional development)	Стандартна практика ЄС для safety-related professions		<p>Не враховано. Зауваження щодо включення вимоги безперервного професійного розвитку (CPD) не було враховано, оскільки професійний стандарт визначає вимоги до трудових функцій та компетентностей для виконання професійної діяльності, а організація та форми безперервного професійного розвитку не є обов'язковою складовою стандарту; відповідно до Методичних рекомендацій стандарт формує зміст через трудові функції та компетентності, а питання CPD залишаються поза його структурою.</p>
29	<p>Проект професійного стандарту «Інженер з безпеки руху» загалом відповідає сучасним тенденціям розвитку транспортної галузі та запиту на підвищення рівня безпеки руху. Водночас його практична ефективність для ринку праці значною мірою залежить від чіткого визначення професійних кваліфікацій і механізмів їх підтвердження. Посилення блоку професійних кваліфікацій та запровадження можливості сертифікації дозволять використовувати стандарт не лише як нормативний документ, а як інструмент управління людським капіталом у транспортній сфері. Такий підхід відповідає європейським практикам, сприяє прозорості для роботодавців та підвищує мобільність фахівців на ринку праці.</p> <p>Урахування запропонованих зауважень і пропозицій створить передумови для ефективної імплементації стандарту, його інтеграції в систему професійних кваліфікацій та формування довіри з боку роботодавців, галузевих рад і професійних спільнот. Надані зауваження та пропозиції спрямовані на: посилення ролі професійних кваліфікацій як ключового інструменту взаємодії між системою освіти та ринком праці; запровадження можливості присвоєння часткових і повних професійних кваліфікацій; визначення підходів до багаторівневої професійної сертифікації та періодичного підтвердження кваліфікації; узгодження трудових функцій інженера з безпеки руху з реальними потребами роботодавців транспортної сфери.</p> <p>Переконаний, що врахування запропонованих зауважень і пропозицій сприятиме формуванню сучасного, практично орієнтованого професійного стандарту, який може бути ефективно</p>				<p>Враховано.</p>

	використаний роботодавцями, закладами освіти та суб'єктами підтвердження професійних кваліфікацій. Прошу розглянути надані матеріали та врахувати їх під час доопрацювання проекту професійного стандарту.				
30	Підпункт 6 «назва (назви) професійної (професійних) кваліфікації (кваліфікацій), її (їх) рівень (рівні) згідно з Національною рамкою кваліфікацій» пункту 2 «Загальні відомості про професійний стандарт» •Інженер з безпеки руху (початковий рівень, 5-й рівень НРК) •Інженер з безпеки руху (провідний, 6-й рівень НРК) •Інженер з безпеки руху (головний, 7-й рівень НРК)	Інженер з безпеки руху (початковий рівень), 5-й рівень НРК) Інженер з безпеки руху (провідний), 6-й рівень НРК) Інженер з безпеки руху (головний), 7-й рівень НРК)	Назва професійної кваліфікації та її віднесення до рівня НРК мають бути прописані окремо.	Відділ супроводження рамок кваліфікацій проектного управління секретаріату Національного агентства кваліфікацій.	Враховано.
31	Підпункт 7 «назва (назви) документа (документів), що підтверджує (підтверджують) професійну кваліфікацію особи» пункту 2 «Загальні відомості про професійний стандарт» • диплом бакалавра/магістра за спеціальністю «Транспортні технології», «Логістика», «Автомобільний транспорт», «Організація перевезень і управління на транспорті» або спорідненою спеціальністю.	В пункті 3 зазначена інформація, що шляхом підготовки на другому рівні вищої освіти в суб'єктах освітньої діяльності можна отримати кожен із наведених у підпункті 6 пункту 2 професійну кваліфікацію. Отже, необхідно прописати кожен диплом окремо із зазначенням кожної назви присвоєної професійної кваліфікації. Також звертаємо вашу увагу, що в підпункті 7 пункту 2 вказуються виключно документи, в яких є	Зазначаються назви документів, які підтверджують професійні кваліфікації, визначені професійним стандартом (сертифікат про присвоєння/підтвердження, визнання; <u>диплом закладу освіти із записом щодо отриманої професійної кваліфікації</u> ; свідоцтво про підвищення робітничої кваліфікації; інші види		Враховано

		інформація про присвоєну професійну кваліфікацію із переліку у підпункті 6 пункту 2.	документів, які підтверджують професійну або часткову професійну кваліфікацію). Див. додаток 2 до Порядку розроблення, введення в дію та перегляду професійних стандартів https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/373-2017-%D0%BF#Text	
32	Підпункт 7 «назва (назви) документа (документів), що підтверджує (підтверджують) професійну кваліфікацію особи» пункту 2 «Загальні відомості про професійний стандарт» • сертифікати підвищення кваліфікації у сфері транспортних технологій, безпеки руху, логістики. • свідоцтва про проходження професійної атестації або підтвердження кваліфікації (у разі вимог законодавства).	В пункті 3 зазначена інформація, що у кваліфікаційних центрах можна підтвердити кожен із наведених у підпункті 6 пункту 2 професійну кваліфікацію. Але у підпункті 7 пункту 2 відсутня інформація про відповідні сертифікати із кваліфікаційних центрів. Необхідно узгодити та внести зміни. Також звертаємо вашу увагу, що в підпункті 7 пункту 2 вказуються виключно документи, в яких є інформація про присвоєну професійну кваліфікацію із переліку у підпункті 6 пункту 2.	Зазначаються назви документів, які підтверджують професійні кваліфікації, визначені професійним стандартом (сертифікат про присвоєння/підтвердження, визнання; диплом закладу освіти із записом щодо отриманої професійної кваліфікації; свідоцтво про підвищення робітничої кваліфікації; інші види документів, які підтверджують професійну або часткову професійну кваліфікацію). Див. додаток 2 до Порядку розроблення, введення в дію та перегляду професійних стандартів	Враховано.

			https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/373-2017-%D0%BF#Text		
33	Пункт 3 «Здобуття професійної кваліфікації та професійний розвиток» Суб'єкти освітньої діяльності	суб'єкти освітньої діяльності/інші уповноважені законодавством суб'єкти	Див. додаток 2 до Порядку розроблення, введення в дію та перегляду професійних стандартів https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/373-2017-%D0%BF#Text		Враховано.
34	Пункт 4 «Абревіатури, скорочення»	Необхідно додати відповідну інформацію.	У проєкті професійного стандарту наявні абревіатури і скорочення.		Враховано.
35	Пункт 5 «Опис трудових функцій» Компетентності: А2. Стратегічне бачення, здатність організувати процеси, управлінські навички. А3. Здатність до контролю, критичного аналізу ситуацій, прийняття рішень. А5. Педагогічні та організаційні здібності, розуміння дорослої освіти. А6. Аналітичні, правові і тд. у компетентностях	Необхідно внести зміни.	Звертаємо вашу увагу на те, що назва компетентності має починатися зі слова «здатність» і стверджувальних дієслів (розробляти, готувати, захищати, знімати, проводити тощо).		Враховано.
36	Пункт 5 «Опис трудових функцій» Компетентності: К1. Здатність організувати, координувати та контролювати заходи медичного забезпечення безпеки дорожнього руху; забезпечувати готовність медичних працівників до дій у разі ДТП; здійснювати профілактику травматизму серед	Необхідно внести зміни.	Прописано по декілька компетентностей за одним кодуванням. Кожна компетентність має бути прописана окремо.		Врахована

	учасників руху Л1. Здатність організувати, планувати та контролювати процес стажування водіїв з метою забезпечення безпеки руху та дотримання вимог охорони праці; оцінювати готовність водія до самостійної роботи				
37	Пункт 5 «Опис трудових функцій» Результати навчання	Необхідно внести зміни.	Кожен результат навчання має бути прописаний окремо та мати своє кодування.		Враховано.
38	Пункт 5 «Опис трудових функцій» А1.К1. Узгодження документів з керівництвом, відділами, контролюючими органами. А1.В1. Достовірність і повнота документів, їх відповідність чинним нормам. і т.д. в результатах навчання за категоріями уміння/навички, комунікація, відповідальність і автономія	Рекомендуємо результати навчання за категоріями «уміння/ навички», «комунікація», «відповідальність і автономія» прописувати через неозначені форми дієслів.			Враховано.
39	Пункт 5 «Опис трудових функцій» А2. Стратегічне бачення, здатність організувати процеси, управлінські навички. А2.32. Принципи менеджменту якості, системи управління ризиками, міжнародні стандарти А2. У2. Вибудувати організаційні схеми, визначати відповідальних. А2. К2. Координація дій між підрозділами. А2. В2. Створення ефективної, прозорої та контрольованої системи.	А2. Стратегічне бачення, здатність організувати процеси, управлінські навички. А2.31. Принципи менеджменту якості, системи управління ризиками, міжнародні стандарти А2. У1. Вибудувати організаційні схеми, визначати відповідальних. А2. К1. Координація дій між підрозділами. А2. В1. Створення	Неправильне кодування результатів навчання.		Враховано.

	<p>А3. Здатність до контролю, критичного аналізу ситуацій, прийняття рішень.</p> <p>А3. З3. Трудове законодавство, правила внутрішнього трудового розпорядку, технології моніторингу.</p> <p>А3. У3. Виявляти порушення, складати акти перевірок, застосовувати заходи впливу.</p> <p>А3. К3. Спілкування з водіями та керівниками підрозділів для усунення порушень.</p> <p>А3. В3. Забезпечення дисципліни та безпечної поведінки персоналу.</p> <p>і т.д. у всій таблиці</p>	<p>ефективної, прозорості та контрольованої системи.</p> <p>А3. Здатність до контролю, критичного аналізу ситуацій, прийняття рішень.</p> <p>А3. З1. Трудове законодавство, правила внутрішнього трудового розпорядку, технології моніторингу.</p> <p>А3. У1. Виявляти порушення, складати акти перевірок, застосовувати заходи впливу.</p> <p>А3. К1. Спілкування з водіями та керівниками підрозділів для усунення порушень.</p> <p>А3. В1. Забезпечення дисципліни та безпечної поведінки персоналу.</p> <p>і т.д. у всій таблиці</p>			
40	<p>Пункт 6 «Розподіл трудових функцій та компетентностей за професійними кваліфікаціями»</p>	<p>Додати інформацію в пункт.</p>	<p>Зазначається розподіл трудових функцій та компетентностей за професійними кваліфікаціями, якщо у підпункті 6 пункту 2 професійного стандарту визначено більше ніж одну професійну або часткову професійну кваліфікацію.</p> <p>Див. додаток 2 до Порядку розроблення, введення в дію та перегляду професійних стандартів</p> <p>https://zakon.rada.gov.ua</p>		<p>Враховано.</p>

			/laws/show/373-2017-%D0%BF#Text	
41	Пункт 7 «Відомості про розроблення та затвердження професійного стандарту»	Необхідно внести зміни.	Відсутня нумерація підпунктів у пункті 7.	Враховано.
42	<p>Інститут професійних кваліфікацій розглянув проєкт професійного стандарту «Інженер з безпеки руху» та повідомляє наступне.</p> <p>Розроблений стандарт є актуальним з огляду на необхідність системного підходу до забезпечення безпеки дорожнього руху, зниження рівня аварійності, впровадження ризик-орієнтованих методів управління та гармонізації національної практики із європейськими нормами.</p> <p>Стандарт комплексно визначає роль інженера з безпеки руху як ключового фахівця, відповідального за організацію внутрішнього контролю безпеки, проведення аналізу причин ДТП, розроблення превентивних заходів та впровадження систем управління безпекою перевезень. Вважаємо, що затвердження цього стандарту:</p> <ul style="list-style-type: none"> • сприятиме підвищенню рівня безпеки на автомобільному транспорті; • забезпечить чітке розмежування відповідальності в межах підприємств; • покращить якість професійної підготовки та атестації фахівців; • посилить превентивну складову управління безпекою руху. <p>Інститут професійних кваліфікацій підтримує проєкт стандарту та вважає його своєчасним і таким, що відповідає потребам галузі.</p>		Інститут професійних кваліфікацій. ІНСТИТУТ ПРОФЕСІЙНИХ КВАЛІФІКАЦІЙ	Враховано.

Відповідно до п. 21 Порядку розробник направляє Довідку про результати публічного громадського обговорення проєкту професійного стандарту.

Розробник

Всеукраїнська громадська організація

«Громадський комітет транспортної безпеки»