

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВИКОРИСТАННЯ АВТОНОМНИХ АБО АВТОМАТИЗОВАНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ НА ДОРОГАХ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

Володимир Миколайович ПАВЛІЧЕНКО,

*доктор юридичних наук, доцент, професор
кафедри правового забезпечення та
адміністрування транспортної діяльності
Українського державного університету
залізничного транспорту
<https://orcid.org/0000-0002-6740-3387>*

Автомобіль є одним із ключових елементів нового індустріального суспільства, що призвів до значних змін у розвитку людства. Його поява спричинила якісні зміни у виробництві, можливостях економіки та торгівлі, рівні життя та чисельності населення. Водночас порушення правил користування автомобілем під час руху та експлуатації призводять до значних майнових та людських втрат. Помилки водіїв залишаються найпоширенішими причинами аварій на дорогах. Традиційні підходи щодо посилення відповідальності водіїв за порушення правил дорожнього руху не дають бажаних результатів.

У сучасному світі набуває популярності ідея широкого впровадження автоматизації в керуванні транспортними засобами, що може кардинально змінити правила гри у сфері забезпечення безпеки на дорогах. Розвиток технологій та постійна модернізація транспортних засобів потребують нових правових підходів до забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту. Це вимагає посиленої уваги до можливостей створення, виробництва та впровадження безпечних автономних транспортних засобів, які максимально мінімізують вплив людського фактору на безпеку дорожнього руху.

Таким чином, впровадження автоматизації керування автомобілями є перспективним напрямком, який потребує оновленого правового регулювання для підвищення безпеки на дорогах і зменшення аварійності.

Вітчизняне законодавство щодо безпеки руху не містить явної заборони на використання автономних або автоматизованих транспортних засобів на дорогах загального

користування. Водночас відсутні положення, що прямо дозволяють експлуатацію таких транспортних засобів. Це створює ризики для безпеки учасників дорожнього руху та третіх осіб через відсутність відповідного правового регулювання.

Стаття 29 Закону України «Про дорожній рух» визначає, що до участі у дорожньому русі допускаються транспортні засоби, які відповідають діючим в Україні правилам та нормативам, мають сертифікат відповідності, укомплектовані належним чином і, якщо підлягають технічному контролю, пройшли його [1]. В Україні відсутні нормативи та стандарти, що дозволяють сертифікувати функцію автопілота в автомобілях та допускати такі транспортні засоби до експлуатації на дорогах загального користування.

У 2000 році Україна приєдналася до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, підписаної 20 березня 1958 року в Женеві, з поправками 1995 року [2]. Згідно з цією Угодою, країни-учасниці визнають офіційно затверджені конструкції колісних транспортних засобів, виготовлених в будь-якій країні-учасниці. Це означає, що сертифікація колісного транспортного засобу уповноваженим органом будь-якої країни-учасниці є підставою для ввезення його на територію України, включно з автономними транспортними засобами.

Положення цієї Угоди відображені у підзаконних актах України, які стосуються сертифікації транспортних засобів. Згідно з Порядком державної реєстрації, перша реєстрація транспортних засобів, що були у використанні та ввезені до України, здійснюється за умови відповідності їх конструкції та технічного стану обов'язковим вимогам українських правил, нормативів і стандартів, що підтверджується сертифікатом відповідності або свідоцтвом про визнання іноземного сертифіката, який подається до сервісного центру МВС.

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 09.06.2011 р. № 738 «Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин на обладнання», сертифікат відповідності видається:

- виробником або його уповноваженим представником - резидентом України на кожний транспортний засіб, тип якого відповідає вимогам єдиних технічних приписів (Правил

Європейської Економічної Комісії Організації Об'єднаних Націй, що є додатками до Угоди), що підтверджується сертифікатом типу транспортного засобу;

- уповноваженими органами або визначеними Міністерством інфраструктури органами із сертифікації, акредитованими відповідно до законодавства, на кожний новий транспортний засіб, який відповідає вимогам єдиних технічних приписів (Правил Європейської Економічної Комісії Організації Об'єднаних Націй, що є додатками до Угоди), але відповідність типу якого не підтверджена сертифікатом типу транспортного засобу, а також на той, що був у користуванні [3].

Таким чином, в Україні дозволено експлуатацію автомобілів, які мають сертифікацію в будь-якій країні-учасниці Угоди ООН 1958 року.

Наступним важливим питанням є вимога наявності людини як водія транспортного засобу та притягнення таких осіб до відповідальності за порушення правил дорожнього руху. Пункт 1 статті 8 Конвенції про дорожній рух 1968 року чітко встановлює, що кожен транспортний засіб у русі повинен мати водія. Аналіз положень цієї Конвенції показує, що водієм повинна бути саме людина («водій повинен мати необхідні фізичні та психічні якості...»). Крім того, пункт 5 цієї ж статті зазначає, що водій завжди має бути здатний керувати своїм транспортним засобом [4].

Пункт 7 Додатку до Європейської угоди, що доповнює Конвенцію про дорожній рух, деталізує це положення так: «водій має контролювати свій транспортний засіб таким чином, щоб завжди мати змогу керувати ним належним чином».

Згідно з пунктом 2.2. Правил дорожнього руху України, власник транспортного засобу, а також особа, яка використовує цей транспортний засіб на законних підставах, можуть передати керування іншій особі, яка має при собі посвідчення водія відповідної категорії. Власник транспортного засобу може передати його у користування іншій особі, яка має посвідчення водія відповідної категорії, передавши їй реєстраційний документ на цей транспортний засіб [5].

Аналіз цього положення дозволяє зробити висновок, що до керування транспортним засобом може бути допущена лише фізична особа, яка має відповідне посвідчення, а використання автопілота не позбавляє її статусу «водія транспортного засобу».

Зважаючи на вищевикладене, нормативне регулювання в Україні в сфері використання автономних транспортних засобів хоча і є аналогічним загальносвітовій практиці, але має тенденцію на відставання від трендів країн ЄС. У зв'язки з цим необхідним є ґрунтовне дослідження в цій сфері та запровадження дієвого нормативно-правового механізму.

Список використаних джерел:

1. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>
2. Про приєднання України до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року: Закон України від 10 лютого 2000 р. № 1448-ІІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1448-14#Text>
3. Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання: Постанова КМ України від 9 червня 2011 року № 738. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/738-2011-%D0%BF#Text>
4. Віденська конвенція «Про дорожній рух» від 8 листопада 1968 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text
5. Про правила дорожнього руху: Постанова КМ України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>