

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВИКОРИСТАННЯ АВТОМАТИЗОВАНИХ ТА АВТОНОМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

Михайло Володимирович ЗАВАЛЬНИЙ,

*доктор юридичних наук,
старший науковий співробітник,
директор НДІ публічної
політики і соціальних наук;
доцент кафедри адміністративного
права і процесу факультету №1
Харківського національного
університету внутрішніх справ
<https://orcid.org/0000-0003-4191-061X>*

Вітчизняне законодавство в сфері забезпечення безпеки руху не визначає прямої заборони використання на шляхах загального користування автономних транспортних засобів чи автоматизованих автомобілів. У той же час не існує жодних норм, які б безпосередньо передбачили можливість експлуатації таких транспортних засобів. Відсутність належного правового регулювання в цій сфері створює ризики для безпеки як учасників руху, так і третіх осіб.

У ст. 29 Закону України «Про дорожній рух» визначено, що до участі у дорожньому русі допускаються транспортні засоби, конструкція і технічний стан яких відповідають вимогам діючих в Україні правил, нормативів, що мають сертифікат на відповідність цим вимогам, укомплектовані у встановленому порядку, а у разі, якщо транспортний засіб підлягає обов'язковому технічному контролю, пройшов такий контроль. В Україні відсутні затверджені нормативи та стандарти, які б передбачили сертифікацію функції автопілоту в автомобілях і допущення таких транспортних засобів до експлуатації на дорогах загального користування.

У 2000 році Україна приєдналася 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, підписаної 20 березня 1958 року в м. Женеві, з поправками 1995 року [1]. Відповідно до цієї Угоди країни-учасники зобов'язуються взаємно визнавати офіційно затверджені конструкції колісних транспортних засобів, які були виготовлені в будь-якій країні-учасниці. Відповідно наявність сертифікації колісного транспортно-го засобу уповноваженим органом будь-якої країни-учасниці Угоди є правовою підставою ввезення на територію України колісних транспортних засобів, у тому числі й тих, що мають автономне управління.

Положення вищевказаної Угоди закріплені в підзаконних актах України, що стосуються сертифікації транспортних засобів. Так, відповідно до

Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів, перша державна реєстрація транспортних засобів, що перебували в експлуатації та ввезені на митну територію України з метою вільного обігу, проводиться за умови відповідності конструкції і технічного стану даної марки (моделі) транспортних засобів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, обов'язковим вимогам правил, нормативів і стандартів України, що підтверджується сертифікатом відповідності або свідоцтвом про визнання іноземного сертифіката, копію яких власники подають до сервісного центру МВС [2].

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 09.06.2011 р. № 738 «Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин на об'їздання», 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 допускаються до експлуатації автомобілі, що мають відповідну сертифікацію в будь-якій країні-учасниці Угоди ООН 1958 р.

Наступним важливим питанням, яке підлягає розгляду є вимога щодо наявності людини в якості водія транспортного засобу, а також питання притягнення таких осіб до відповідальності за порушення правил дорожнього руху.

У п. 1 ст. 8 Конвенції про дорожній рух 1968 р. чітко встановлено, що кожен транспортний засіб, що перебуває у русі, повинен мати водія. Аналіз положень даної Конвенції свідчить про те, що водієм має бути саме людина («водій повинен мати необхідні фізичні та психічні якості...»). Крім того у п. 5 цієї ж статті визначено, що водій має завжди бути в змозі керувати своїм транспортним засобом [4].

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

Відповідно до п. 2.2. Правил дорожнього руху України власник транспортного засобу, а також особа, яка використовує такий транспортний засіб на законних підставах, можуть передавати керування транспортним

засобом іншій особі, що має при собі посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії. Власник транспортного засобу може передавати такий засіб у користування іншій особі, що має посвідчення водія на право керування транспортним засобом 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 застосування функції автопілота не позбавляє її статусу «водія транспортного засобу».

В останні роки в Україні спостерігаються непоодинокі випадки зловживання водіями транспортних засобів функцією автопілота через недостатньо чітке законодавче врегулювання використання таких транспортних засобів. Такі водії перекладають відповідальність за перевищення дозволених швидкостей на виробників цих транспортних засобів [6]. В той же час правоохоронні органи Канади є більш рішучими в подібній ситуації - водію було пред'явлено обвинувачення у небезпечному водінні [7].

З цього приводу компанія Tesla на сторінці свого офіційного сайту в розділі «Autopilot» зазначає, що «поточні функції автопілота вимагають активного нагляду водія і не роблять транспортний засіб автономним» [8]. Тим самим компанія Tesla визнає, що система допомоги «Autopilot» не забезпечує повну автономність і вимагає від водія, який несе повну відповідальність за керування транспортними засобами, постійно стежити за ситуацією на дорозі, не знімаючи рук з керма.

Список використаних джерел:

1. 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-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1448-14#Text>
2. Про затвердження Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів: Постанова Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 року № 1388. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1388-98-%D0%BF#Text>
3. Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання: Постанова Кабінету Міністрів 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 Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. №1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>
6. В Україні Tesla на автопілоті спіймали на перевищенні швидкості: чи винен Маск. URL: <https://thepage.ua/ua/news/v-ukrayini-tesla-na-avtopiloti-spijmali-na-perevishenni-shvidkosti>
7. Alberta RCMP charge Tesla driver for speeding and sleeping. *Royal Canadian Mounted Police*. URL: <https://www.rcmp-grc.gc.ca/en/news/2020/alberta-rcmp-charge-tesla-driver-speeding-and-sleeping>
8. Tesla official website. URL: <https://www.tesla.com/autopilot>