

С. М. Тарабан¹
Ф. М. Брегіда¹
Ю. В. Гонтар¹
В. А. Тігоренко¹
А. О. Шило¹

ДОСТУПНІСТЬ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ: АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ

¹Державне підприємство «ДержавтотрансНДПроект», Київ

Проаналізовано поточний стан сфери виробництва та переобладнання транспортних засобів в Україні в контексті питання забезпечення доступності транспортних засобів для осіб з інвалідністю. Встановлено, що в Україні, у сегменті виробництва автомобілів, на сьогодні поодинокі присутні, головним чином, крупноузлове складання, орієнтоване на внутрішній ринок.

Розглянуто та проаналізовано відповідні нормативно-правові акти та нормативні документи, основні вимоги до виробництва і торгівлі транспортними засобами та їхніми складовими частинами, що мають ідентифікаційні номери, а також допуск транспортних засобів до участі у дорожньому русі та їхньої державної реєстрації, визначені у статтях 29, 30 та 34 Закону України «Про дорожній рух»; вимоги до переобладнання транспортних засобів, визначені частиною першої та другою статті 32 Закону України «Про дорожній рух».

Визначено пріоритети в питанні забезпечення доступності транспортних засобів для осіб з інвалідністю. Основними з них є: посилення контролю за наявністю транспортних засобів, оформлених відповідно до вимог чинного законодавства, реєстраційних документів транспортних засобів, на яких встановлено ручне керування; запровадження номерних знаків окремої серії, що надають змогу ідентифікувати такі транспортні засоби в потоці під час дорожнього руху; механізми ручного керування повинні відповідати обов'язковим вимогам правил та нормативів у частині забезпечення безпечності конструкції; стимулювання українського виробництва транспортних засобів, обладнаних механізми ручного керування; запровадження ефективної (дієвої) та прозорої системи контролю за технічним станом транспортних засобів, зокрема таких, на яких встановлено механізми ручного керування.

Ключові слова: водій з інвалідністю, виробництво, доступність, транспортний засіб, переобладнання.

Вступ

У зв'язку з тривалою широкомасштабною збройною агресією РФ проти України і, як наслідок, збільшенням кількості осіб з інвалідністю, питання забезпечення транспортними засобами осіб з інвалідністю, стає нагальною проблемою.

Відповідно до національного законодавства, право на отримання легкового автомобіля мають особи з інвалідністю, місце проживання яких зареєстровано в Україні та які є громадянами країни. Механізм забезпечення легковими автомобілями осіб з інвалідністю визначено Порядком забезпечення осіб з інвалідністю автомобілями, затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України від 19.07.2006 № 999 «Деякі питання соціального захисту осіб з інвалідністю».

Водночас, транспортні засоби для осіб з інвалідністю повинні бути обладнані засобами (приспособленнями), які дають змогу безпечно керувати саме таким особам. Вони можуть бути обладнані на етапі виробництва (безпосередньо виробником, зокрема на другому етапі виробництва — дообладнання транспортного засобу), а також під час переобладнання транспортного засобу, що перебуває в експлуатації.

Наразі ефективність державної підтримки осіб з інвалідністю у сфері транспорту, зокрема в частині забезпечення легковими автомобілями, залишається об'єктом уваги та обговорення. Отже, актуальними для нашої країни наразі є питання стимулювання українського виробництва транспортних засобів, обладнаних механізмами ручного керування для осіб з інвалідністю, та суб'єктів господарювання, які здійснюють діяльність з переобладнання транспортних засобів (з дотриманням вимог безпеки до конструкції транспортного засобу).

Метою статті є аналіз поточного стану сфери виробництва та переобладнання транспортних засобів в Україні в частині питання забезпечення доступності транспортних засобів для осіб з інвалідністю.

Основна частина

Розроблення та поставлення на виробництво в Україні нової або модернізованої нехарчової продукції, призначеної для використання як засобів виробництва (продукція виробничо-технічного призначення) або для задоволення потреб населення (товарів народного споживання), а також постачань на експорт, здійснюють згідно з ДСТУ 8634 [1].

Основні вимоги до виробництва і торгівлі транспортними засобами та їхніми складовими частинами, що мають ідентифікаційні номери, а також допуску транспортних засобів до участі у дорожньому русі та їхньої державної реєстрації визначені у статтях 29, 30 та 34 Закону України «Про дорожній рух».

Відповідно до частини першої статті 30 Закону України «Про дорожній рух», конструкція транспортних засобів, зокрема для осіб з інвалідністю, повинна відповідати вимогам сучасних правил, нормативів, встановленим рівням викидів забруднювальних речовин в атмосферу, та має бути відображена в нормативно-технічній документації на транспортні засоби, у разі зміни призначення чи параметрів конструкції транспортних засобів, що перебувають в експлуатації, шляхом установки спеціального обладнання, не передбаченого нормативно-технічною документацією на цей транспортний засіб, повинно відповідати встановленим правилам і нормативам.

Вимоги до оцінювання відповідності (сертифікації) транспортних засобів визначені постановою Кабінету Міністрів України від 09.06.2011 № 738 «Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання» та Порядком затвердження конструкції транспортних засобів, їхніх частин та обладнання, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 № 521 [2].

Згідно зі статтею 52¹ Закону України «Про дорожній рух» до повноважень Міністерства внутрішніх справ України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належить погодження конструкцій транспортних засобів у частині дотримання вимог щодо забезпечення безпеки дорожнього руху.

Відповідно до частини першої статті 4 Закону України «Про загальну безпечність нехарчової продукції» виробники зобов'язані вводити в обіг лише безпечну продукцію. Відповідно до частини першої статті 6 Закону України «Про захист прав споживачів» продавець (виробник, виконавець) зобов'язаний передати споживачеві продукцію належної якості, а також надати інформацію про цю продукцію. При цьому, «належна якість товару, роботи або послуги — властивість продукції, яка відповідає вимогам, встановленим для цієї категорії продукції у нормативно-правових актах і нормативних документах, та умовам договору зі споживачем» (пункт 13 частини першої статті 1 зазначеного Закону).

До того ж, згідно з пунктом 1.10 зазначеного вище Порядку [2], «виробником» є суб'єкт господарювання (резидент чи нерезидент), що відповідає за проектування, виготовлення та маркування продукції незалежно від того, виконуються зазначені операції самим цим суб'єктом чи від його імені, та забезпечує відповідність виробництва продукції; «продукція» — колісні транспортні засоби (КТЗ), предмети обладнання та частини, характеристики яких впливають на безпеку дорожнього руху, довкілля та енергоощадність. Згідно з пунктом 2.5 Порядку [2], у разі поетапного затвердження типу КТЗ, суб'єкти господарювання, що поставили КТЗ на виробництво в Україні, також додають технічні умови на КТЗ, узгоджені в установленому законодавством порядку у разі подання заяви на затвердження типу КТЗ на другому і подальших етапах.

Водночас, відповідно до частини першої статті 16 Закону України «Про стандартизацію» підприємства, установи та організації мають право у відповідних сферах діяльності та з урахуванням своїх господарських і професійних потреб організовувати та виконувати роботи зі стандартизації, зокрема розробляти, приймати, перевіряти, переглядати та скасовувати технічні умови і зміни до

них, установлювати процедури їхнього розроблення, прийняття, перевірки, перегляду, скасування та застосування.

Методичні рекомендації щодо розроблення, побудови, викладення, оформлення, позначення технічних умов на продукцію, процеси, послуги, а також щодо надання їм чинності, перевірки, перегляду, внесення змін та скасування викладені у СОУ КЗПС 74.9-02568182-003 [3].

Варто також зазначити, що відповідно до пункту 17 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 затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 № 1388, підставою для державної реєстрації експериментальних зразків транспортних засобів є технічне завдання виробника на розроблення, узгоджене з Головним сервісним центром МВС або ДП «ДержавтотрансНДПроект».

Згідно з 7.3 ДСТУ 3278 [4] технічна документація — це сукупність документів, необхідних і достатніх для безпосереднього використання на всіх стадіях життєвого циклу продукції.

Відповідно до статті 1 Закону України «Про стандартизацію», технічні умови — нормативний документ, що встановлює технічні вимоги, яким повинна відповідати продукція, процес або послуга, та визначає процедури, за допомогою яких може бути встановлено, чи дотримано такі вимоги.

Згідно з 4.12 ДСТУ 3321 [5], технічне завдання — документ, що встановлює основне призначення, показники якості виробу, техніко-економічні та спеціальні вимоги до нього та до обсягу, стадій розроблення і складу конструкторської документації.

Таким чином, суб'єкти господарювання, що здійснюють або планують здійснювати свою діяльність з виробництва транспортних засобів, повинні забезпечити відповідність продукції вимогам наведеного вище законодавства в частині безпечності конструкції транспортних засобів. Такі вимоги відображаються, зокрема в конструкторській документації суб'єкта господарювання, одними зі складових яких є технічні завдання і технічні умови.

Обсяг виробництва автомобілів в Україні за період 2003—2021 рр. (рис. 1) вказує на виражену тенденцію до значного зниження цього показника, особливо з 2009 року, коли обсяги знизились більше ніж у 6 разів (порівняно з останнім роком до цього).

Стосовно виробництва транспортних засобів для осіб з інвалідністю (автомобілів з ручним керуванням), за наявною в ДП «ДержавтотрансНДПроект» інформацією, на сьогодні в Україні таке виробництво відсутнє. До ДП «ДержавтотрансНДПроект», як провідної науково-дослідної установи галузі автомобільного транспорту, яка має компетенції здійснювати роботи з науково-технічної експертизи проектів нормативної документації на конструкцію КТЗ (проектів технічних умов та змін до них, технічних завдань), не надходило звернень від виробників КТЗ щодо розгляду такої документації в частині дообладнання КТЗ ручним керуванням (поетапне виробництво) або виготовлення в один етап таких КТЗ.

Вже минуло майже 10 років, як в ПрАТ «ЗАЗ» розроблено конструкторську документацію на легкові автомобілі Daewoo

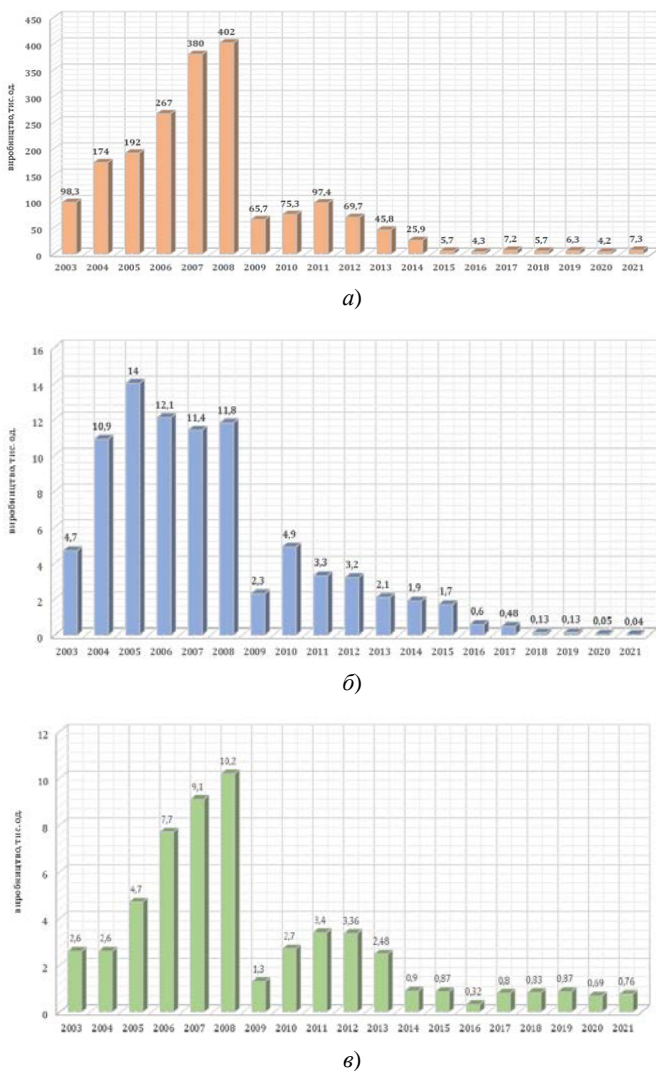


Рис. 1. Обсяг виробництва автомобілів в Україні [6]: а — легкові; б — вантажні; в — автобуси

Sens з ручним керуванням, виготовлені перші дослідні зразки цих автомобілів та проведені їхні приймальні випробування (2015—2016 рр.). Однак, через брак фінансування та відсутність державного замовлення (зокрема відповідних державних програм) виробництво таких автомобілів не здійснювалось.

В Україні у сегменті виробництва автомобілів на сьогодні поодинокі присутні, головним чином, крупновузлове складання, орієнтоване на внутрішні ринки. Зараз в Україні налічується понад 200 суб'єктів господарювання (виробників), що здійснюють свою діяльність, зокрема з виробництва транспортних засобів категорії N та M (без урахування суб'єктів господарювання на тимчасово окупованих територіях України).

Відповідно до частин першої та другої статті 32 Закону України «Про дорожній рух» переобладнанням транспортних засобів є зміна типу або марки (моделі), призначення чи параметрів конструкції транспортних засобів, що перебувають в експлуатації, шляхом установки kabіни, кузова чи їхніх деталей, спеціального обладнання і номерних агрегатів, не передбачених нормативно-технічною документацією на цей транспортний засіб.

Не дозволяється без погодження з виробниками транспортних засобів та їхніх складових частин або іншої спеціально уповноваженої на це Кабінетом Міністрів України організації переобладнання, що призводить до зміни повної маси та її розподілу по осях, розміщення центру ваги, типу двигуна, його ваги і потужності, колісної бази чи колісної формули, системи гальмового і рульового керування та трансмісії. Відповідні норми містяться також у Порядку переобладнання транспортних засобів, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 21.07.2010 № 607 [7].

У зв'язку з тим, що транспортні засоби для осіб з інвалідністю повинні бути обладнані механізмами ручного керування, можна констатувати, що таке внесення змін в конструкцію транспортних засобів (зокрема з урахуванням зміни призначення транспортного засобу) відповідно до статті 32 Закону України «Про дорожній рух» та Порядку [7] належить до переобладнання та не дозволяється без погодження з виробниками транспортних засобів та їхніх складових частин або іншої спеціально уповноваженої на це Кабінетом Міністрів України організації (зокрема це стосується транспортних засобів, призначених для підготовки з навчання керуванню на дорогах загального користування осіб з інвалідністю).

В Україні наразі все ще залишається доволі дискусійним питання щодо наявної класифікації різних типів транспортних засобів (за призначенням) для визначення типу переобладнаного або дообладнаного транспортного засобу механізмами ручного керування. Таке питання впливає на розмір оподаткування під час реєстрації таких транспортних засобів.

В цьому контексті варто зазначити, що у статті 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» подано визначення таких термінів:

– «транспортний засіб загального призначення — транспортний засіб, не обладнаний спеціальним устаткуванням і призначений для перевезення пасажирів або вантажів (автобус, легковий автомобіль, вантажний автомобіль, причіп, напівпричіп з бортовою платформою відкритого або закритого типу)»;

– «транспортний засіб спеціалізованого призначення — транспортний засіб, який призначений для перевезення певних категорій пасажирів чи вантажів (автобус для перевезення дітей, інвалідів, пасажирів певних професій, самоскид, цистерна, сідельний тягач, фургон, спеціалізований санітарний автомобіль екстреної медичної допомоги, автомобіль інкасації, ритуальний автомобіль тощо) та має спеціальне обладнання (таксі, броньований, обладнаний спеціальними світловими і звуковими сигнальними пристроями тощо)».

ДСТУ 2984 [8] містить визначення таких термінів:

– «вантажний автомобіль спеціалізований — вантажний автомобіль, обладнаний засобами саморозвантаження або іншим спеціальним устаткуванням і призначений для перевезення вантажів певних категорій»;

– «легковий автомобіль спеціалізований — легковий автомобіль, який має спеціальне обладнання (лічильник, пульт зв'язку, броню тощо)»;

– «спеціалізований автобус — автобус, який за своїми характеристиками не відповідає жодному з вище зазначених типів, має спеціальне обладнання і призначений, в основному, для перевезення пасажирів певних категорій або певних професій».

З огляду на зазначене вважаємо, що у разі обладнання транспортного засобу загального призначення механізмами ручного керування згідно зі встановленими вимогами змінюється його тип, він підпадає під визначення вказаних вище термінів та належить до транспортних засобів спеціалі-

зованого призначення.

Аналіз опрацьованих ДП «ДержавтотрансНДІпроект» заявок щодо погодження можливості переобладнання транспортних засобів в частині встановлення механізмів ручного керування (за період з 2018 р. по червень 2024 р.) за зверненнями в індивідуальному порядку подано в таблиці. Зауважимо, що переважна більшість переобладнаних транспортних засобів, на які встановлювались механізми ручного керування — це легкові автомобілі категорії М₁. На них встановлювались різні конструкції дублюючих механізмів ручного керування, які адаптовано під потреби конкретного водія.

Погодження можливості переобладнання транспортних засобів в частині встановлення механізмів ручного керування

Рік	Кількість транспортних засобів, од.		
	загальна	обладнаних ручним керуванням	з яких демонтовано ручне керування
2018	17	13	4
2019	22	17	5
2020	6	4	2
2021	12	11	1
2022	14	14	0
2023	9	8	1
2024 (I півріччя)	7	7	0

Технічні вимоги до переобладнання транспортного засобу в частині встановлення на нього механізмів ручного керування:

1) ручне керування встановлене на транспортні засоби, не повинно:

– погіршувати зручність доступу на робоче місце водія, в салон автомобіля;

– змінювати розташування штатних органів управління КТЗ;

– зменшувати робоче переміщення штатних органів управління;

– перешкоджати роботі інших органів управління (повинні бути виключені: обрив проводів рухливими деталями, труднощі повертання керма, подача звукового сигналу, переключення передач тощо);

2) у разі використання транспортного засобу водіями зі здоровими кінцівками, додаткове ручне керування повинно бути встановлено так, щоб його елементи не заважали здійснювати управління автомобілем;

3) сидіння транспортного засобу повинні бути обладнані штатними ременями безпеки відповідно до заводської конструкції певної моделі (ремені безпеки повинні відповідати Правилам ООН № 16).



a)



b)

Рис. 2. Приклади встановлення механізмів ручного керування на транспортний засіб: а — не забезпечується керування; б — забезпечується керування

У мережі інтернет доволі легко знайти оголошення щодо встановлення на транспортний засіб механізмів ручного керування для осіб з інвалідністю. Проте, більшість з них викликає великі сумніви щодо безпечності як власне конструкції, так і транспортного засобу на якому будуть встановлювати такі механізми.

На рис. 2 показано варіанти (як приклад, з мережі інтернет) встановлення на транспортний засіб механізмів ручного керування для осіб з інвалідністю, зокрема, які викликають сумніви щодо безпечності такої конструкції (рис. 2а).

Механізмом вирішення проблеми, пов'язаної із забезпеченням безпеки переобладнаних транспортних засобів (зокрема в частині встановлення механізмів ручного керування) та їхньої експлуатації, може бути запровадження ефективної (дієвої) та прозорої системи контролю за технічним станом усіх транспортних засобів, зокрема із забезпеченням можливості простеження компетентним органом ведення записів

та обміну даними щодо результатів лабораторних досліджень (випробувань).

Порядок 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 затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 № 1388. Реєстрація транспортних засобів обладнаних ручним керуванням повинна проводитися за умови відповідності конструкції і технічного стану певної марки (моделі) транспортних засобів та їхніх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, обов'язковим вимогам правил та нормативів, що підтверджується сертифікатом відповідності, виданим згідно з порядком [2].

Зауважимо, що на сьогодні існує проблема — в реєстраційних документах багатьох переобладнаних транспортних засобів, зокрема в частині встановлення механізмів ручного керування, не відображені відповідні зміни конструкції.

На Порталі відкритих даних Міністерства цифрової трансформації України розміщено відомості про транспортні засоби та їхніх власників [9]. У цих даних містяться записи щодо транспортних засобів, обладнаних інвалідними кріслами з поділом на дві категорії — автобуси і легкові автомобілі. За неповних сім років зареєстровано лише 145 транспортних засобів загалом по Україні, з них 21 % — це автобуси, що насправді є дуже низьким показником.

За інформацією Державної служби статистики України станом на 01.01.2023 в Україні лише близько 50 тис. осіб з інвалідністю мають у користуванні транспортні засоби. Це дуже низький показник, з огляду на наявність в Україні (за даними з відкритих джерел інформації [10]) більше трьох мільйонів людей з інвалідністю.

Висновки

Сьогодні в Україні потребує врегулювання низка питань в частині забезпечення доступності до керування транспортними засобами осіб з інвалідністю, а саме:

- посилення контролю за наявністю оформлених відповідно до вимог чинного законодавства реєстраційних документів транспортних засобів, на яких встановлено ручне керування;
- запровадження номерних знаків окремої серії, що надають змогу ідентифікувати такі транспортні засоби в потоці під час дорожнього руху;
- механізми ручного керування повинні відповідати обов'язковим вимогам правил та нормативів у частині забезпечення безпечності конструкції;
- стимулювання українського виробництва транспортних засобів, обладнаних механізмами ручного керування;
- запровадження ефективної (дієвої) та прозорої системи контролю за технічним станом транспортних засобів, зокрема на яких встановлено механізми ручного керування.

Водночас доцільно розглянути можливість проведення інформаційної кампанії щодо можливості отримання особами з інвалідністю посвідчення водія в спеціалізованих навчальних закладах (зокрема залучивши для цього соціальну рекламу). Також доцільно порушити питання щодо створення механізму добровільної відмови (можливо часткової) водіїв транспортних засобів (зокрема водіїв з інвалідністю) від права керування транспортними засобами у разі виникнення негативних змін у стані здоров'я, що не дають змоги безпечно керувати автомобілем (з урахуванням досвіду Великобританії [11]).

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

[1] ДСТУ 8634:2016 Система розроблення та поставлення продукції на виробництво. Настанови щодо розроблення та поставлення продукції на виробництво нехарчової продукції. [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://budstandart.ua/normativ-document.html?id_doc=65001.

[2] Міністерство юстиції України, Порядок затвердження конструкції транспортних засобів, їхніх частин та обладнання, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 № 521, зареєстрований 14.09.2012 за № 1586/21898.

[3] СОУ КЗПС 74.9-02568182-003:2016 Технічні умови України. Настанови щодо типової побудови, викладення, оформлення, позначення, прийняття та надання чинності. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://zakon.isu.net.ua/sites/default/files/normdocs/sou.pdf>.

[4] ДСТУ 3278-95 Система розроблення та поставлення продукції на виробництво. Основні терміни та визначення. [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://stu.cn.ua/wp-content/uploads/2021/04/dstu_3278.pdf.

[5] ДСТУ 3321:2003 Система конструкторської документації. Терміни та визначення основних понять. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.tsatu.edu.ua/ettp/wp-content/uploads/sites/25/3-dstu-33212003.pdf>.

[6] Державна служба статистики України, Статистична інформація. Режим доступу: <https://www.ukrstat.gov.ua>. Дата звернення: 20.09.2024.

[7] Кабінет Міністрів України, Порядок переобладнання транспортних засобів, затверджено Постановою від 21.07.2010 № 607.

[8] ДСТУ 2984-95 Засоби транспортні дорожні. Типи. Терміни та визначення. [Електронний ресурс]. Режим досту-

пу: https://dnaop.com/html/60087/doc-%D0%94%D0%A1%D0%A2%D0%A3_2984-95 .

[9] Портал відкритих даних, *Відомості про транспортні засоби та їх власників*. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://data.gov.ua/dataset/06779371-308f-42d7-895e-5a39833375f0>. Дата звернення: 20.09.2024 .

[10] Міністерство з питань реінтеграції тимчасово окупованих територій України. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://minre.gov.ua/2023/09/22/v-ukrayini-nalichuyetsya-3-miljony-lyudej-z-invalidnistyu> , дата звернення: 20.09.2024.

[11] Л. В. Горпинюк, С. М. Тарабан, Ф. Б. Брегіда, С. Г. Варюхно, і М. С. Михайлова., «Міжнародний досвід щодо забезпечення доступності до керування транспортними засобами осіб з інвалідністю», *Автошляховик України*, НВЖ, вип. 3, с. 2-11, 2024. <https://doi.org/10.33868/0365-8392-2024-3-280-2-11> .

Рекомендована кафедрою автомобілів та транспортного менеджменту ВНТУ

Стаття надійшла до редакції 8.10.2024

Тарабан Сергій Миколайович — канд. техн. наук, завідувач відділу дослідження безпеки на транспорті, питань нормування, стандартизації та метрології, e-mail: staraban@insat.org.ua ;

Брегіда Федір Миколайович — канд. техн. наук, заступник завідувача відділу дослідження безпеки на транспорті, питань нормування, стандартизації та метрології, e-mail: fbregida@insat.org.ua ;

Гонтар Юрій Валерійович — завідувач відділу оцінки відповідності переобладнання транспортних засобів та їхніх складових частин, e-mail: ygontar@insat.org.ua ;

Тіторенко Вячеслав Анатолійович — провідний інженер відділу дослідження безпеки на транспорті, питань нормування, стандартизації та метрології, e-mail: vtitorenko@insat.org.ua ;

Шило Андрій Олегович — технік відділу оцінки відповідності переобладнання транспортних засобів та їхніх складових частин, e-mail: ashilo@insat.org.ua .

Державне підприємство «ДержавтотрансНДІпроект», Київ

S. M. Taraban¹
F. M. Bregida¹
Yu. V. Gontar¹
V. A. Titorenko¹
A. O. Shylo¹

Accessibility of Vehicles for Persons with Disabilities: Current Problems and Ways to Solve them

¹State Enterprise “State Road Transport Research Institute”

The analysis of the current state of the manufacture and conversion of motor vehicles in Ukraine was carried out in the context of the issue of ensuring the accessibility of vehicles for persons with disabilities. It has been established that currently in Ukraine, in the sector of motor vehicle manufacture, there is rare manufacture organized, mainly as large-unit assembly, oriented at the domestic market.

A review of the relevant normative-and-legal acts and regulatory documents was considered. Main requirements for the manufacture and trade of motor vehicles and their components which have identification numbers, as well as for the admission of vehicles to road traffic and their state registration are defined in Articles 29, 30 and 34 of the Law of Ukraine “On Road Traffic”; the requirements for the conversion of vehicles are defined in the first and second parts of Article 32 of the Law of Ukraine “On Road Traffic”.

Priorities in the matter of ensuring the accessibility of motor vehicles for persons with disabilities have been determined. The major ones are the strengthening of inspection of the presence of registration documents of vehicles with manual control, drawn up in accordance with the requirements of current legislation; introduction of license plates of a separate series, which enable identification of such vehicles participating in road traffic; the manual control mechanisms must meet the mandatory requirements of the rules and regulations in terms of ensuring the safety of the construction; stimulation of domestic manufacture of vehicles equipped with manual control mechanisms; introduction of an effective and transparent system of inspection of the technical condition of vehicles, in particular, ones with manual control mechanisms installed.

Keywords: driver with disabilities, manufacture, accessibility, motor vehicle, conversion.

Taraban Serhii M. — Cand. Sc. (Eng.), Head of the Department of Transport Safety Research, Issues of Normalization, Standardization and Metrology, e-mail: staraban@insat.org.ua ;

Bregida Fedir M. — Cand. Sc. (Eng.), Deputy of the Department of Transport Safety Research, Issues of Normalization, Standardization and Metrology, e-mail: fbregida@insat.org.ua ;

Gontar Yurii V. — Head of the Department of Assessing the Conformity of the Conversion of Vehicles and their Components, e-mail: ygontar@insat.org.ua ;

Titorenko Vyacheslav A. — Engineer of the Department of Transport Safety Research, Issues of Normalization, Standardization and Metrology, e-mail: vtitorenko@insat.org.ua ;

Shylo Andrii O. — Technician of the Department of Assessing the Conformity of the Conversion of Vehicles and their Components, e-mail: ashilo@insat.org.ua