

УДК 656.1:316.35:376

DOI: 10.33868/0365-8392-2024-3-280-2-11

© Л. В. Горпинюк, радник заступника директора з наукової роботи,  
ORCID: 0009-0002-6344-4277,  
e-mail: lgorpinuk@insat.org.ua;  
© С. М. Тарабан, канд. техн. наук, завідувач відділу дослідження безпеки на транспорті, питань нормування, стандартизації та метрології,  
ORCID: 0000-0002-3886-7369,  
e-mail: staraban@insat.org.ua;  
© Ф. М. Брегіда, канд. техн. наук, завідувач відділу дослідження та нормативного забезпечення у сфері технічної експлуатації ДТЗ,  
ORCID: 0000-0002-9611-6205,  
e-mail: fbregida@insat.org.ua;  
© С. Г. Варюхно, провідний інженер відділу дослідження безпеки на транспорті, питань нормування, стандартизації та метрології,  
ORCID: 0000-0001-7854-7418,  
e-mail: svaruhno@insat.org.ua;  
© М. Є. Михайлова, інженер відділу дослідження безпеки на транспорті, питань нормування, стандартизації та метрології,  
ORCID: 0009-0001-5924-5630,  
e-mail: mmykhailova@insat.org.ua.  
(Державне підприємство «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут»)

© Lyudmyla Gorpyniuk, Advisor to the Deputy Director for Research,  
ORCID: 0009-0002-6344-4277,  
e-mail: lgorpinuk@insat.org.ua;  
© Serhii Taraban, PhD, head of department of transport safety research, issues of normalization, standardization and metrology,  
ORCID: 0000-0002-3886-7369,  
e-mail: staraban@insat.org.ua;  
© Fedir Bregida, PhD, head of department of research and regulatory support in the field of technical operation of road vehicles,  
ORCID: 0000-0002-9611-6205,  
e-mail: fbregida@insat.org.ua;  
© Serhii Variukhno, engineer of department of transport safety research, issues of normalization, standardization and metrology,  
ORCID: 0000-0001-7854-7418,  
e-mail: svaruhno@insat.org.ua;  
© Maryna Mykhailova, engineer of department of transport safety research, issues of normalization, standardization and metrology,  
ORCID: 0009-0001-5924-5630,  
e-mail: mmykhailova@insat.org.ua.  
(State Enterprise «State Road Transport Research Institute»)

## МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДОСТУПНОСТІ ДО КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

### INTERNATIONAL EXPERIENCE ON PROVIDING ACCESSIBILITY TO DRIVING VEHICLES FOR PEOPLE WITH DISABILITIES

**Анотація.** Проведено аналіз досвіду забезпечення доступності до керування транспортними засобами осіб з інвалідністю на прикладі таких країн, як Республіка Польща, Сполучене Королівство, Федеративна Республіка Німеччина та Сполучені Штати Америки. Розглянуто доступні на сьогодні, а також у найближчому майбутньому інноваційні технології на транспорті, що можуть підвищити мобільність людей (зокрема з інвалідністю) та розширити їхні можливості щодо пересування.

**Ключові слова:** водій з інвалідністю, доступність, керування транспортним засобом, навчання, особа з інвалідністю.

**Abstract.** An analysis of the experience of ensuring accessibility to driving vehicles for persons with disabilities was carried out on the example of countries such as the Republic of Poland, the United Kingdom, the Federal Republic of Germany and the United States of America. The stages of admission to driving vehicles, which is generally typical for all countries (not only the European Union, but also other developed countries of the world), are given - from the intention to a person obtaining the right to drive a vehicle (driver's license).

On the example of the countries of the world, the existing programs are considered, due to which a person with a disability can be partially (or fully) compensated for the costs of completing a training course to obtain the right to drive a vehicle (driver's license) and (or) conversion of a vehicle.

The features of the admission of persons with disabilities to training for obtaining a driver's license are described, which consists in establishing the ability to drive a vehicle taking into account physical limitations. This is the stage of consultation with a doctor who conducts an appropriate examination and assesses the possibility of a person being allowed to drive a vehicle. Regarding the specifics of training for persons with disabilities, it should be noted that such training is carried out in a specialized educational institution. At the same time, it is the specifics of the practical training course that give the educational insti-

*tution the status of a specialized educational institution (the instructors of such an institution have special knowledge and training, and the vehicles are adapted for training people with disabilities).*

*Innovative technologies available today in transport that can increase the mobility of people (including those with disabilities) and expand their opportunities for movement are considered.*

**Keywords:** *a driver with a disability, accessibility, driving a vehicle, training, a person with a disability.*

### **Вступ**

Можливість керувати транспортним засобом робить повсякденне життя для кожного з нас більш комфортним у досягненні власних цілей і прагнень. Для людей з інвалідністю бути самостійним є дуже важливим та чутливим аспектом їхнього повсякденного життя. Однак слід зауважити, що в частині доступності до керування транспортним засобом саме лікар приймає рішення, чи може людина бути допущена до цього процесу.

Процес керування транспортним засобом є складним і швидко повторюваним циклом, що вимагає певного рівня навичок і здатності одночасно взаємодіяти з транспортним засобом і зовнішнім середовищем.

Інформація із зовнішнього середовища надходить через органи зорового та слухового сприйняття та обробляється багатьма когнітивними процесами (зокрема короткочасною й довготривалою пам'яттю та судженнями), щоб впливати на рішення щодо поточного завдання водіння. Ці рішення приймає мозок та виконує кістково-м'язова система. Весь процес координується складною взаємодією, що охоплює поведінку, стратегічні й тактичні здібності та особистість.

Безпечне водіння вимагає серед іншого участі зорово-просторового сприйняття, уваги і концентрації, проникливості й розуміння, судження, адаптивних стратегій, відповідного часу реакції, планування та організації, здатності до самоконтролю, координації дій. З огляду на це впливає, що багато систем організму повинні бути функціональними для безпечного водіння, а травми чи захворювання можуть суттєво впливати на цей процес.

Метою статті є аналіз досвіду доступності до керування транспортними засобами осіб з інвалідністю на прикладі таких країн, як Республіка Польща, Федеративна Республіка Німеччина, Сполучене Королівство та Сполучені Штати Америки (США) з

наведенням доступних на сьогодні, а також у найближчому майбутньому інноваційних технологій на транспорті, що можуть підвищити мобільність людей (зокрема з інвалідністю) та розширити їхні можливості щодо пересування.

### **Основна частина**

Наявність інвалідності не повинна обмежувати свободи людей та їхнє прагнення до керування транспортним засобом. Оскільки поняття «особа з інвалідністю» охоплює багато факторів, нижче будуть описані лише ті, що стосуються рухових дисфункцій. Варто зазначити, що йтиметься про інвалідність, яка не впливає на когнітивні чи розумові здібності, а лише про ту, за якої обмежена функціональність верхніх, нижніх кінцівок або хребта.

*Республіка Польща.* У Польщі особа з інвалідністю може бути водієм за умови:

- досягнення відповідного віку;
- отримання медичної довідки щодо відсутності протипоказань за станом здоров'я до керування транспортним засобом;
- проходження відповідної підготовки (навчання), що відповідає цій категорії навчання, та досягнення позитивного результату з державного іспиту.

У разі наявності медичної довідки з відміткою про здатність керувати транспортним засобом після пристосування його до виду захворювання необхідно надати для огляду транспортний засіб, який буде адаптований до типу захворювання особи з інвалідністю (Dz. U. Nr 217 poz. 1834, §19 pkt. 3 [1]).

Законодавство Польщі, що врегулює права осіб з інвалідністю у дорожньому русі, охоплює зокрема такі нормативно-правові акти:

- Закон від 20 червня 1997 р. «Про дорожній рух» [2];
- Закон від 27 серпня 1997 р. «Про професійну та соціальну реабілітацію та працевлаштування інвалідів» [3];

- Закон від 5 січня 2011 р. «Про водіїв транспортних засобів»;

- Постанова Міністра праці та соціальної політики від 25 червня 2014 р. про зразок і порядок видачі та повернення паркувальних карток [4];

- Постанова Міністра праці та соціальної політики від 24 червня 2014 року про розмір плати за видачу паркувальної картки та умови розповсюдження чистих бланків паркувальних карток [5];

- Постанова Міністра інфраструктури від 27 жовтня 2005 р. про підготовку, іспит та отримання посвідчень водіями транспортних засобів, інструкторами та екзаменаторами [1].

Відповідно до встановлених вимог претендувати на отримання посвідчення водія може особа, яка має щонайменше дві функціональні кінцівки, однією з яких є кисть. Це означає, що відсутність верхньої кінцівки не позбавляє можливості отримання посвідчення. Однак у такому разі необхідно адаптувати транспортний засіб з урахуванням наявних фізичних обмежень людини.

Слід також зазначити, що лише деякі види інвалідності перешкоджають людині отримати право на керування транспортним засобом, і залежить це насамперед від ступеня та виду інвалідності.

Оволодіння навичками з водіння транспортним засобом здійснюється у відповідних навчальних центрах, де особа може пройти спеціалізований курс навчання. Тривалість курсу становить 30 годин теоретичних занять і 30 годин практичних. Варто зауважити, що до початку курсів автомобіль, на якому особа з інвалідністю буде практикувати свої навички з водіння, повинен мати відповідне обладнання й бути адаптованим під потреби особи з інвалідністю. Це означає, що, наприклад, у разі відсутності в людини нижньої кінцівки транспортний засіб повинен мати автоматичну коробку передач та встановлений механізм, який дозволить натискати педаль газу й гальм за допомогою руки.

Наявність навчальних центрів у Польщі, які мають транспортні засоби, адаптовані для навчання осіб з інвалідністю, залежить від місця проживання людини. Чим

більше місто, тим більша вірогідність наявності такого центру. Інформацію щодо центрів підготовки водіїв, що також здійснюють і спеціалізоване навчання людей з різними вадами, можна отримати в Промисловому інституті моторизації (пол. Przemysłowy Instytut Motoryzacji, PIMOT) [6].

У контексті навчання також важливо наголосити: якщо лікар, який видає відповідну медичну довідку, зазначив, що автомобіль для особи з інвалідністю має бути відповідним чином пристосований у зв'язку з наявною інвалідністю, спеціалізований навчальний центр зобов'язаний надати такий автомобіль на час навчання та випускних іспитів. На жаль, на практиці дуже часто це виявляється нездійсненним через велику кількість обмежень та можливих пристосовань автомобіля. Внаслідок цього особи з інвалідністю часто складають іспити на орендованому автомобілі, на якому вони практикували навички водіння під час навчання. У такому разі вони звільняються від плати за іспит, але покривають витрати на оренду автомобіля на час іспитів [7].

Звільнення від сплати практичного іспиту для осіб з інвалідністю, якщо іспит проводиться на орендованому або власному спеціально пристосованому транспортному засобі, введено в Польщі з 2018 року. Такі норми є більш сприятливими, оскільки раніше, крім плати за практичний іспит, особа з інвалідністю мала сплачувати також за надання навчальним центром транспортного засобу для складання іспиту, що призводило до додаткових витрат [6].

Для осіб з інвалідністю також запроваджені програми, завдяки яким можуть бути компенсовані частково (або повністю) витрати на проходження курсу навчання для отримання посвідчення водія та переобладнання (дообладнання) транспортного засобу.

Як приклад, програма PFRON «Aktywny samorząd» («Активне місцеве самоврядування»), максимальний обсяг фінансування за Модулем I програми (усунення транспортних бар'єрів) становить [6]:

- на придбання та встановлення на транспортний засіб пристосовань для людини з порушенням рухового апарату – 10 000 злотих;

- на отримання посвідчення водія – 4800 злотих, враховуючи витрати на курси та іспити для отримання посвідчення водія на право керування транспортним засобом категорії «В» – 2100 злотих, для інших категорій – 3500 злотих (необхідний мінімальний власний внесок – 25% вартості курсу);

- на отримання посвідчення водія, якщо курси навчання проходять поза місцем проживання (витрати на проживання, харчування, транспортування під час курсу) – 800 злотих;

- на послуги сурдоперекладача – 500 злотих;

- на придбання та встановлення на транспортний засіб пристосувань для людей із вадами слуху – 4000 злотих.

Також Асоціація допомоги водіям з інвалідністю реалізує програму субсидії на отримання посвідчення водія та придбання автомобіля. Співфінансування курсу навчання становить до 1600 злотих (80% вартості). Передусім фінансування отримують люди з порушеннями функцій опорно-рухового апарату, тобто люди, які пересуваються на інвалідному візку чи милицях. Придбання нового автомобіля – до 6000 злотих, але вартість придбаного автомобіля не може перевищувати 60 000 злотих [6].

Питання технічного пристосування транспортного засобу до потреб осіб з інвалідністю в польському законодавстві регулюється дуже загально. Транспортний засіб, який бере участь у дорожньому русі, має бути сконструйований, обладнаний та обслуговуватися у такий спосіб, щоб його використання:

- не загрожувало безпеці особі, яка керує ним, пасажиром та іншим учасникам дорожнього руху;

- не порушувало порядку дорожнього руху та не завдавало нікому шкоди;

- не порушувало громадського спокою, спричиняючи шум, що перевищує рівень, зазначений у конкретних нормативних документах;

- не спричиняло викиду шкідливих речовин в обсязі, що перевищує рівні, визначені спеціальними нормативними документами;

- не спричиняло пошкодження дороги;

- забезпечувало достатнє поле огляду для водія та легке, комфортне і безпечне користування пристроями рульового керування, гальмування, сигналізації та освітлення з одночасним спостереженням за дорогою;

- не спричиняло радіоперешкод у межах, що перевищує визначені спеціальними нормативними документами.

Залежно від індивідуальних обмежень (інвалідності) людини налаштовуються адаптивні пристрої, які мають відповідати конструктивним особливостям транспортного засобу. Зауважимо, що вимогами детально регламентовано, які саме коди обмежень можна використовувати. Проте інформації щодо допустимих технічних змін немає.

Згідно з Додатком № 1 до Розпорядження Міністра транспорту, будівництва та морського господарства від 02 серпня 2012 року про зразки документів, що підтверджують посвідчення водія (пол. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 sierpnia 2012 r. w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami), у полі документа «Водійське посвідчення» у графі, позначеній цифрою 12, вказуються цифрові коди та субкоди, що визначають відповідні обмеження або додаткову інформацію. Наприклад, код «03» означає, що для кінцівок потрібен протез або ортопедична шина, код «10» – необхідні зміни в системі перемикавання передач, код «20» – необхідні зміни в гальмівній системі.

Підтримка людей з інвалідністю передбачає створення дорожньої інфраструктури та правових положень, які надають їм додаткові права. Одним із таких рішень є паркувальна картка (пол. «Kartę parkingową», форму наведено на **рис. 1**), документ, завдяки якому її власник може, серед іншого, паркуватися в так званих «конвертах».

Що дуже важливо з точки зору далеких подорожей – паркувальні картки діють не лише в Польщі, а й зокрема у країнах Європейського Союзу.

Крім права паркуватися на спеціально відведених паркувальних місцях, так званих

«конвертах» (рис. 2), водії з інвалідністю також мають право не виконувати вимог окремих дорожніх знаків.

Нанесення «конверту» на дорожньому знаку має форму білого прямокутника з по-

значеними діагоналями. Таке позначення зустрічається на різних стоянках, зокрема в міських зонах для паркування, в житлових масивах, перед торговими центрами, медичними закладах та в інших місцях.



Рис. 1. Паркувальна картка



Рис. 2. Дорожній знак щодо паркування (з нанесенням «конверта»)

Варто зазначити, що в більшості великих міст Польщі паркування в «конвертах» є безкоштовним, а в деяких містах, за наявності відповідного посвідчення, також у всій зоні платного паркування (не тільки в «конвертах»).

У межах Стратегії Європейського Союзу щодо прав людей з інвалідністю на 2021-2030 роки виконавча Комісія запроваджує два види карток – посвідчення та паркувальні карти для осіб з інвалідністю. Ці документи є уніфікованими для всіх громадян країн-членів Європейського Союзу та слугуватимуть засобом для вільного пересування

в межах Шенгенської зони та отримання додаткових послуг.

*Федеративна Республіка Німеччина.* За видачу посвідчення водія та адаптацію транспортних засобів для осіб з інвалідністю в Німеччині відповідає Федеральне міністерство транспорту та цифрової інфраструктури.

Згідно з Законом про дорожній рух (Straßenverkehrsgesetz, StVG), особи, які відповідають певним фізичним і розумовим вимогам, мають право керувати транспортними засобами. Якщо особа визнається лише обмежено придатною до керування тра-

нспортними засобами через фізичні чи розумові вади, орган видає посвідчення водія з обмеженнями чи умовами, якщо це гарантує безпечне керування транспортним засобом.

У Німеччині також прийнято нормативний акт федерального законодавства, який регулює отримання дозволу та вимоги до посвідчення особи для учасників дорожнього руху (Fahrerlaubnis-Verordnung, FeV). Цим документом передбачено, що особи з фізичними або розумовими вадами можуть керувати транспортним засобом, лише якщо вжиті запобіжні заходи задля уникнення небезпечних ситуацій. Обов'язок щодо необхідності дотримання таких запобіжних заходів, а саме: обладнання транспортних засобів відповідними пристроями, використання протезів, супровід або носіння бейджів покладається на самих учасників дорожнього руху або на особу, яка за них відповідає.

Допуск до навчання здійснюється на підставі медичної оцінки особи з інвалідністю щодо її придатності до можливості керування транспортним засобом. У цьому контексті медичний висновок відповідно до параграфу 11 підрозділу 2 розділу 2 Федерального закону «Постанова про допуск осіб до дорожнього руху» підтверджує, що з медичної точки зору особа може бути допущена до керування транспортним засобом. Водночас перед початком практичної підготовки необхідно скласти відповідний звіт.

Медичний висновок видає спеціаліст із відповідною кваліфікацією.

Після отримання позитивного медичного висновку у навчальному закладі співробітник із медичною освітою проводить індивідуальні тести особи з інвалідністю, під час яких визначається рухомість кінцівок або протезів (ортезів), повний чи неповний параліч, повертання голови, гострота зору та слуху, вага, зріст та сила, які можуть бути комфортними та достатніми для управління транспортним засобом.

Зазначені вихідні дані є підставою для визначення застосувань, які в подальшому будуть використані в навчальному (або особистому) транспортному засобі для забезпечення можливості задовольнити потреби особи з інвалідністю під час про-

дження практичного навчання водінню транспортного засобу.

Складається звіт про технічну придатність, який стосується технічного оснащення такого автомобіля. У цьому звіті зазначаються, які зміни необхідно внести до конструкції транспортного засобу, щоб ним можна було безпечно керувати.

Результати навичок практичного навчання та перепідготовки водіїв, зокрема осіб з інвалідністю, зазначають в остаточному тесті, а необхідні вимоги або обмеження (із відповідним кодуванням) вносять до посвідчення водія.

Узагальнюючи, слід зазначити, що в Німеччині доступність до керування транспортними засобами осіб з інвалідністю передбачає специфічні вимоги саме в частині допуску до навчання.

*Сполучене Королівство.* У Великобританії питання доступності до керування транспортними засобами осіб з інвалідністю в частині, що стосується етапності, від наміру до отримання посвідчення водія, принципово не відрізняється від країн, розглянутих вище. Нижче наводиться узагальнена інформація, підготовлена за результатами аналізу інформаційно-аналітичних матеріалів, розмічених на веб-сайті Агентства з ліцензування водіїв і транспортних засобів ([www.gov.uk](http://www.gov.uk)), що відображає особливості порушеного питання порівняно з іншими країнами.

Функцію щодо ведення реєстрів водіїв і транспортних засобів покладено на Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA) [8].

У Великобританії отримання тимчасового посвідчення водія передуює отриманню повноцінного посвідчення водія. Заявку на отримання такого посвідчення подають до DVLA онлайн.

Важливо, що до навчання особа допускається лише після отримання тимчасового посвідчення водія.

Серед особливостей Великобританії в частині порушеного питання доступності до керування транспортними засобами осіб з інвалідністю слід зазначити таке. Якщо особа має посвідчення водія, але її стан здоров'я погіршився, або якщо особа отримала інвалідність, про це необхідно обов'язково повідомити DVLA. Особу можуть оштрафу-

вати на суму до 1000 фунтів стерлінгів, якщо вона не повідомить DVLA про стан, який може вплинути на її здатність безпечно керувати автомобілем.

Сповідненню підлягає все, що може вплинути на здатність безпечно керувати транспортним засобом. Сюди можуть входити такі захворювання:

- діабет або прийом інсуліну;
- синкопальні стани (втрата свідомості);
- захворювання серця;
- апное сну;
- епілепсія;
- інсульт (порушення мозкового кровообігу);
- глаукома.

У Великій Британії не встановлено граничного віку, досягнувши який необхідно припинити водіння. Незалежно від того, чи причиною є захворювання чи щось інше, особа самостійно вирішує, коли відмовитися від посвідчення водія та на який термін.

Особа може добровільно відмовитися від посвідчення, якщо:

- лікар рекомендує припинити водіння на 3 місяці або більше;
- стан впливає на здатність безпечно керувати автомобілем і триває 3 місяці або більше;
- стан не відповідає необхідним медичним стандартам для безпечного водіння.

У Великобританії існує широкий спектр фінансової підтримки, пов'язаної з інвалідністю, зокрема пільги, податкові кредити, виплати, гранти та пільги. Також особа з інвалідністю може оформити заяву на звільнення від сплати податку на транспортний засіб.

Отже, особливість законодавства Великобританії полягає в тому, що на DVLA покладено, окрім іншого, функцію здійснення належного контролю за станом здоров'я всіх тих, кому було надано право керувати транспортним засобом.

**США.** Водіння в США є можливим та доступним для багатьох людей з інвалідністю. Правила водіння визначаються федеральними законами та законами штату, особливо увагу приділяють доступності та недискримінації, як зазначено в Законі про американців з інвалідністю (англ. The Americans

with Disabilities Act, скорочена назва – ADA). Департамент автомобільних транспортних засобів штату (DMV) удосконалює ці правила, охоплюючи вимоги до посвідчення водія, доступні дозволи на паркування та вказівки щодо модифікації транспортних засобів і адаптивного обладнання.

ADA гарантує свободу, рівність та гідність осіб з інвалідністю та захищає їхні права. Законом заборонена дискримінація осіб з інвалідністю в різних сферах, зокрема тих, що стосуються зайнятості, громадського житла, транспорту, телекомунікацій, державних послуг. Закон вимагає, щоб розумні пристосування дозволяли людям з інвалідністю повноцінно брати участь у різних сферах життя.

Департамент автотранспорту (англ. Department of Motor Vehicles) не може відмовити особі в її бажанні отримати посвідчення водія лише на підставі наявності в особи інвалідності.

ADA забороняє страховикам стягувати з водіїв більшу плату за страхування тільки на підставі наявності в особи інвалідності. Однак страхування модифікованих (переобладнаних) транспортних засобів може бути дорожчим, зважаючи на вартість заміни компонентів та інші фактори [9].

Внесення змін до конструкції (модифікація) транспортного засобу обумовлює обставини, за яких водіям з інвалідністю іноді доводиться платити за страхування транспортного засобу більше, незважаючи на захист ADA.

Законодавство Сполучених Штатів не вимагає, щоб страховики здешевлювали страхові внески для водіїв з інвалідністю. Це важлива концепція, оскільки страхові внески можуть бути досить високими для модифікованих транспортних засобів. Підвищення ставок не пов'язане з інвалідністю водія. Натомість, це зумовлено підвищенням вартості транспортного засобу та його модифікацій.

Модифікації транспортних засобів для водіїв з інвалідністю є доволі вартісними. Деякі зміни конструкції коштують до 80 тис. доларів [9]. Проте в США існує кілька варіантів покриття витрат на внесення змін до конструкції автомобіля. Крім федеральних грантів, водії часто можуть скористати-

ся програмами державного рівня, які покривають частину витрат. Крім того, витрати на зміну конструкції транспортного засобу також можуть допомогти покрити медичні страхові компанії та приватні організації.

Що стосується державних грантів, то більшість таких (серед них – фінансова допомога на модифікацію транспортних засобів) надходять із субсидій державного рівня (зокрема державні ветеранські організації та агенції чи ради з питань інвалідності та доступності).

Деякі федеральні агенції можуть запропонувати підтримку особам, які бажають покрити витрати на позику. Адміністрація у справах ветеранів пропонує неоподатковувати кошти в розмірі 22 355 доларів для колишніх військових, які потребують модифікованих транспортних засобів [9]. Medicare Part B може покривати деякі типи модифікації транспортного засобу, такі як підйомник для інвалідних візків, ручне керування або спеціальне автомобільне обладнання для безпеки. Medicare Part B покриває 80% необхідного обладнання, яке може охоплювати деякі адаптації транспортних засобів [9].

Щоб отримати посвідчення водія в США, люди з інвалідністю повинні відповідати певним вимогам, які можуть залежати від штату. Такі вимоги можуть передбачати зокрема медичний огляд, під час якого подається медична документація для оцінки придатності до водіння, особливо щодо умов, що впливають на здатність керувати автомобілем. Крім того, може знадобитися сертифікація адаптивного обладнання, що підтверджує безпечне використання спеціалізованих засобів допомоги водієві.

Нижче стисло надається опис етапів отримання посвідчення водія в США.

Перший етап для осіб з інвалідністю на шляху отримання ними посвідчення водія полягає у встановленні можливості керування транспортним засобом з урахуванням фізичних обмежень. Це етап консультації з лікарем, який проводить відповідне обстеження та оцінює можливість людини бути допущеною до керування та керувати в майбутньому транспортним засобом. Лікар проводить огляд, оцінює загальний фізич-

ний, когнітивний і психологічний стан людини, а також такі аспекти:

- можливі наявні фізичні вади;
- вміння користуватися своїми ураженими кінцівками;
- дрібна і велика моторика;
- інші.

Наступним етапом (після обстеження), у разі отримання особою з інвалідністю позитивного відгуку (результатів обстеження) щодо її можливості керувати транспортним засобом є етап консультації з відповідним фахівцем з питань підбору додаткового обладнання, яке, враховуючи фізичний стан та обмеження людини, може бути встановлено в автомобілі. На цьому етапі оцінюється зокрема м'язова слабкість людини, її координація, спритність, гнучкість, час реакції, навички прийняття рішень та інші специфічні аспекти, що безпосередньо впливають на здатність керувати автомобілем.

За результатами такої оцінки майбутній водій отримує розгорнуту (детальну) інформацію – як саме потрібно дообладнати (або, можливо, переобладнати) транспортний засіб для забезпечення можливості керування ним.

Третій етап – проходження навчання, який можна умовно поділити на теоретичну та практичну частини, що завершується складанням іспиту та отриманням посвідчення водія. Навчання осіб з інвалідністю здійснюється в спеціалізованому навчальному закладі, для проходження курсу в якому можна звернутися безпосередньо за місцем проживання. В навчальному закладі здобуваються теоретичні знання щодо правил дорожнього руху, визначених державою та регіоном, в якому проживає людина. Теоретичний курс навчання у спеціалізованому закладі нічим не відрізняється від курсу навчання в інших навчальних закладах, чого не можна сказати про практичний курс підготовки.

Проте саме особливості практичного курсу навчання осіб з інвалідністю керуванню транспортними засобами надає навчальному закладу статус спеціалізованого (інструктори такого закладу мають спеціальні знання та підготовку, а транспортні

засоби адаптовані для навчання осіб з інвалідністю).

Результатом успішного проходження курсу підготовки в спеціалізованому навчальному закладі є отримання особою посвідчення водія, яке надає право керувати транспортним засобом. Для осіб з інвалідністю наявна можливість придбати як новий транспортний засіб, заздалегідь оснащений додатковим допоміжним обладнанням з урахуванням фізичних обмежень людини, так і дообладнати (або переобладнати) вживаний автомобіль.

Модифікації та адаптивне обладнання відіграють вирішальну роль у гарантуванні безпечного водіння для людей з інвалідністю. Дотримання відповідних норм, правил та рекомендацій має особливе значення під час процесу модифікації. До загального адаптивного обладнання відносять елементи ручного керування, подовжувачі педалей, допоміжні засоби керування, варіанти сидінь для переміщення, пристрої для транспортування з електроприводом та транспортні засоби, доступні для інвалідних візків [10].

*Інноваційні технології на транспорті.* Сьогодні багато транспортних засобів мають технології допомоги водієві, які дають змогу рятувати життя та запобігати травмам на дорогах. У той час, як деякі технології допомоги водієві розроблені, щоб попередити про небезпеку аварії, інші призначені для вжиття заходів, щоб уникнути аварії. Ці технології є важливим доповненням до конструкції транспортних засобів, а особливо для транспортних засобів, якими користуються особи з інвалідністю.

Постійний розвиток автомобільних технологій, зокрема технологій допомоги водієві та автоматизованих систем водіння, спрямований на забезпечення ще більшої безпеки. У сфері безпеки конструкції транспортного засобу можна умовно виділити п'ять періодів [11]:

- 1) 1950 – 2000 роки:
  - функції безпеки/зручності;
  - круїз-контроль;
  - ремені безпеки;
  - антиблокувальні гальма.
- 2) 2000 – 2010 роки:
  - розширені функції безпеки;

- електронний контроль стійкості;
- виявлення сліпих зон;
- попередження про лобове зіткнення;
- попередження про виїзд зі смуги руху.

3) 2010 – 2016 роки:

- розширені функції допомоги водієві;
- відеосистеми заднього огляду;
- автоматичне екстрене гальмування;
- попередження про поперечний рух

ззаду;

- система допомоги при центруванні смуги руху.

4) 2016 – 2025 роки:

- частково автоматизовані функції безпеки;

- асистент утримання в смузі руху;

- адаптивний круїз-контроль;

- асистент у заторах.

5) 2025 р. +:

- повністю автоматизовані функції безпеки.

На сьогодні споживачам доступні системи активної безпеки. Це типи вдосконалених систем допомоги водієві, що можуть допомогти водієві уникнути небезпеки на дорогах.

Технології допомоги водієві мають потенціал для зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод (ДТП) і допомагають рятувати тисяч життів щороку.

Технології допомоги водієві в автомобілі не тільки допомагають убезпечити водія і пасажирів, але й інших водіїв та учасників дорожнього руху (пішоходів, велосипедистів та ін.).

Безпека автомобіля обіцяє бути однією з найбільших переваг автоматизації. Найвищий рівень автоматизації усуває людину з ланцюжка подій, які можуть призвести до аварії. Хоча сьогодні використання таких технологій є ще недоступним для споживачів, їхні переваги можуть бути далекосяжними.

Автоматизовані системи водіння за умови доступності можуть підвищити мобільність людей похилого віку та людей з обмеженими можливостями (зокрема з інвалідністю).

Автоматизовані технології можуть принести додаткові економічні та суспільні переваги. Дослідження NHTSA показало, що ДТП коштують мільярди щороку. Уникнен-

ня більшості ДТП за допомогою розвитку технологій може зменшити ці витрати.

### Висновки

З 23 червня 2022 року Україні надано статус кандидата на членство в ЄС. Цей статус вимагає трансформації суспільства, правової системи та економіки на шляху до членства в ЄС, а також євроінтеграційні реформи країни, зокрема щодо створення безбар'єрного простору. Водночас це передбачає пристосування інфраструктури для використання маломобільними групами населення, проведення моніторингу доступності, створення умов для отримання водійських посвідчень особами з інвалідністю, розроблення ефективних засобів правового захисту й ефективного механізму фіксації порушень та притягнення винних осіб до відповідальності за порушення прав та інтересів осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення у разі дискримінації.

Загалом система допуску до керування транспортними засобами є типовою для всіх країн (не тільки Європейського Союзу, але й інших розвинутих країн світу), – від наміру до отримання людини права на керування транспортним засобом (посвідчення водія).

Україна може використати успішний й певною мірою унікальний досвід Великобританії щодо реалізації права на керування транспортними засобами особами з інвалідністю в частині, що стосується відповідальності людей перед спільнотою, та інформування уповноваженого органу в разі настання умов, які впливають на безпечне керування транспортним засобом.

У цьому контексті громадяни мають свідомо ставитися до наданого державою права керувати транспортним засобом і, в разі виникнення негативних змін у стані їхнього здоров'я, що можуть впливати на здатність керувати автомобілем, повідомляти уповноважений орган та добровільно відмовлятися від керування автомобілем на період відновлення.

Отже, для виконання Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року та курсу нашої держави на якнайшвидший вступ до Європейського Союзу, Україна має

можливість долучитися до нових стандартів Європи та скористатися безцінним досвідом, який слугуватиме якісному покращенню життя осіб з інвалідністю.

Що стосується розвитку інноваційних технологій на транспорті, можна зазначити, що на сьогодні автовиробники, а також технологічні компанії тримають курс на розроблення автономних транспортних засобів, що в майбутньому може зробити транспорт ще більш доступним для осіб з інвалідністю.

### References

1. Sejm of the Republic of Poland. (2005). Regulation of the Minister of Infrastructure on training, examination and obtaining qualifications by vehicle drivers, instructors and examiners [Postanowa Ministra infrastruktury pro pidhotovku, ispyt ta otrymannia posvidchen vodiivamy transportnykh zasobiv, instruktoramy ta ekzamenatoramy]. Retrieved from <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20052171834> [in Poland].
2. Sejm of the Republic of Poland. (1997). Law on road traffic [Zakon pro dorozhnii rukh]. Retrieved from <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu19970980602> [in Poland].
3. Sejm of the Republic of Poland. (1997). Law on Professional and Social Rehabilitation and Employment of Disabled Persons. [Zakon pro profesiinu ta sotsialnu reabilitatsiiu ta pratsevlashtuvannia invalidiv]. Retrieved from <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU19971230776> [in Poland].
4. Sejm of the Republic of Poland. (2014). Regulation of the Minister of Labour and Social Policy on the template and procedure for issuing and returning parking cards [Postanowa Ministra pratsi ta sotsialnoi polityky pro zrazok i poriadok vydachi ta povernennia parkovalnykh kartok]. Retrieved from <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20140000870> [in Poland].
5. Sejm of the Republic of Poland. (2014). Regulation of the Minister of Labour and Social Policy on the amount of the fee for issuing a parking card and the conditions for the distribution of blank parking cards [Postanowa Ministra pratsi ta sotsialnoi polityky pro rozmiar platy za vydachu parkovalnoi kartky ta umovy rozposviudzhennia chystykh blankiv parkovalnykh kartok]. Retrieved from <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20140000843> [in Poland].
6. Fond Brak Barriers. (2020). Counseling: Driving license for a disabled person [Konsultatsiia: Vodiiske posvidchennia dlia invalida]. Retrieved from <https://brakbarier.org/prawo-jazdy> [in Poland].
7. Mobilex. (2024). Disability and driving license [Invalidnist ta vodiiski prava]. Retrieved from <https://www.mobilex.pl/blog/niepelnosprawnosca-a-prawo-jazdy> [in Poland].
8. Driver and Vehicle Licensing Agency. (2024). Driving and transport transport [Vodinnia ta transport]. Retrieved from <https://www.gov.uk/browse/driving> [in Britain].
9. Automoblog. (2023). Driving Accessibility Guide: Resources for Individuals with a Disability [Posibnyk iz dostupnosti vodinnia: resursy dlia osib z obmezhenymy mozhlyvostiamy]: Resources for Individuals with a Disability. Retrieved from <https://www.automoblog.com/car-modifications-for-individuals-with-a-disability> [in USA].
10. Driving to Independence. (2023). Understanding Driving Regulations for People with Disabilities [Rozuminnia pravyl vodinnia dlia liudei z obmezhenymy mozhlyvostiamy]. Retrieved from <https://drivingtoindependence.com/driving-regulations-for-people-with-disabilities-guide> [in Britain].
11. National Highway Traffic Safety Administration. (2023). The Evolution of Automated Safety Technologies [Evolutsiia avtomatyzovanykh tekhnolohii bezpeky]. Retrieved from <https://www.nhtsa.gov/vehicle-safety/automated-vehicles-safety> [in USA].