

УДК 35.073.537:656.025.2

DOI 10.36919/3041-1149(Print).6-7.2025.45-50

Н. В. Малярчук,
кандидат юридичних наук,
доцент кафедри права,
ПВНЗ «Європейський університет»
email: cube_84@ukr.net
ORCID 0009-0000-3397-9807

ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРОЦЕСІВ ЦИФРОВІЗАЦІЇ В АВТОМОБІЛЬНІЙ СФЕРІ

Стаття присвячена дослідженню проблем правового регулювання функціонування Єдиного комплексу інформаційних систем у сфері безпеки на наземному транспорті, що становить сукупність автоматизованих систем, програмно-інформаційних комплексів, програмних, програмно-технічних і технічних засобів електронної комунікації, що забезпечують обробку та захист інформації, електронну взаємодію з метою надання послуг і забезпечення реалізації державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, а також електронної системи «Електронна черга перетину кордону», що є механізмом реалізації експериментального проєкту з упорядкування черговості прибуття автомобільних транспортних засобів до міжнародних і міждержавних пунктів пропуску через державний кордон України з використанням електронної системи. Проводиться аналіз основних проблем правового регулювання процесів цифровізації з окреслених питань в автомобільній сфері, а також дослідження можливих способів їхнього вирішення.

Ключові слова: забезпечення безпеки, транспорт, ЄКІС, електронна черга, кордон, цифровізація, господарська діяльність, ліцензіати, дозвіл.

Постановка проблеми та її актуальність. З розвитком технологій цифровізація різних галузей економіки, зокрема й транспортна сфера, набула значного поширення. Високі технології інтернет-речей уже є звичними для транспортної галузі, з одного боку, вони покликані забезпечити більший комфорт, безпеку пересування, але з іншого – висувають нові виклики щодо створення гідної правової регламентації стосовно захисту персональних даних користувачів, забезпечення кібербезпеки тощо. Розвиток автомобільної галузі та цифровізація процесів в останній час виявили, що чинне законодавство й система державного менеджменту, зокрема, потребують комплексних змін, адаптації законодавства до новацій, водночас має зберегтися баланс між нововведеннями та правовою визначеністю.

Актуальність дослідження зумовлена тим, що правові аспекти цифровізації автомобільної сфери залишаються дискусійними та потребують подальшого розвитку. Визначення ефективних правових механізмів дасть змогу не лише мінімізувати ризики, пов'язані з цифровізацією, а й сприятиме гармонійному розвитку інновацій у транспортному секторі.

Аналіз наукових публікацій. Науковими питаннями правового регулювання в автомобільній сфері займалися: А. В. Присяжнюк, Л. С. Фединяк, Г. І. Міщенко, Ю. Є. Пашенко, І. В. Горобівська, Б. Д. Гречин, О. О. Железняк, О. М. Стасюк, О. М. Вовк, Л. С. Головова та ін. Проте, зважаючи на проблеми, що постійно виникають у досліджуваній сфері, та те, що правові аспекти цифровізації автомобільної сфери залишаються дискусійними, вони потребують подальшого дослідження, аналізу й вирішення.

Виклад основного матеріалу. Закон України «Про транспорт» у статті 1 зазначає, що транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва й покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях.

Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється, відповідно до державних цільових програм, з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу та забезпечується державою [1].

Україна є однією з передових країн, що перебуває на шляху масштабних реформ у галузі автомобільного транспорту.

Упродовж останніх років у країні проведено ряд реформ у рамках запровадження цифровізації процесів автомобільного напрямку.

Так, для отримання дозволів з метою здійснення міжнародних регулярних і нерегулярних автомобільних перевезень пасажирів, отримання ліцензії на право здійснення господарської діяльності в автомобільній галузі, виїзду за кордон військовозобов'язаних осіб віком від 18 до 60 років під час дії воєнного стану в Україні органами державної влади розроблено та запущено в дію так звану електронну систему – Єдиний комплекс інформаційних систем у сфері безпеки на наземному транспорті (далі – ЄКІС).

Цілком виправданим та актуальним з розвитком цифрових технологій є приведення всіх процесів від паперової форми, а також від існуючих бюрократичних процесів до цифрового формату та безпосередньо вирішення відповідних питань. Це, беззаперечно, є зручно, швидко, економно, актуально, що також висвітлює Україну на міжнародному рівні як країну, яка рухається вперед з часом інноваційних технологій адміністративного управління.

Відповідно до п. 2 постанови Кабінету Міністрів України від 2 грудня 2015 р. № 1001 «Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом» (далі – ЛУ) Єдиний комплекс інформаційних систем у сфері безпеки на наземному транспорті – інформаційно-комунікаційна система Укртрансбезпеки, що становить сукупність автоматизованих систем, програмно-інформаційних комплексів, програмних, програмно-технічних і технічних засобів електронної комунікації, що забезпечують обробку та захист інформації, електронну взаємодію з метою надання послуг та забезпечення реалізації державної політики з питань безпеки на наземному транспорті [2].

Згідно з п. 3 ЛУ дія цих умов поширюється на суб'єктів господарювання юридичних і фізичних осіб – підприємців, які провадять господарську діяльність з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів і небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом (далі – господарська діяльність) [2].

Так, відповідно до п. 6 ЛУ визначено, що здобувач ліцензії, ліцензіат, спадкоємець ліцензіата подає документи в електронній формі через Єдиний комплекс інформаційних систем у сфері безпеки на наземному транспорті до органу ліцензування [2].

Тобто законодавцем встановлено, що наразі для отримання ліцензії з метою провадження господарської діяльності з автомобільного напрямку перевізнику потрібно подати документи саме через ЄКІС.

Наступним етапом автоматизації процесів транспортної сфери є подача документів автомобільними перевізниками для отримання дозволів на міжнародні регулярні та нерегулярні перевезення пасажирів також через ЄКІС.

Отже, відкриття, закриття, внесення змін до функціонуючого міжнародного маршруту, продовження дії дозволу України на регулярних міжнародних автобусних маршрутах загального користування (далі – дозвіл України), а також організація нерегулярних міжнародних перевезень здійснюється через ЄКІС. Відповідну норму передбачено в п. 3 Порядку організації регулярних, нерегулярних та маятникових (човникових) перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, затвердженому наказом Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 5 вересня 2024 року № 966 (далі – Порядок) [3]. Спостерігається, що для отримання зазначених дозволів України також потрібно подавати всі документи виключно через ЄКІС. Так, наприклад, розклад руху, схема маршруту, тарифи на перевезення, договір про паритетне обслуговування маршруту тощо.

До того ж у зазначеному Порядку є положення про взаємодію ЄКІС із черговою електронною системою «Електронна черга перетину кордону» (далі – еЧерга).

Отже, після отримання дозволів України через електронну систему на перевізників чекає наступний етап цифровізації – еЧерга.

Варто зазначити про наступний важливий аспект ЄКІС, що відіграє значну роль для країни. З початку повномасштабного вторгнення країни-агресора на територіальну цілісність і суверенітет України перетин державного кордону України військовозобов'язаними особами можливий лише після відповідної реєстрації громадянина України в ЄКІС. Відмітимо, що суспільству відома така зазначена система в контексті виїзду за кордон, як система «Шлях».

Для перетину державного кордону України персональні відомості про особу (ПІБ, дата народження, паспортні дані тощо) потрібно внести до ЄКІС. Такий алгоритм дій стосується як водіїв, які працюють в перевізників-ліцензіатів, так і водіїв, які є волонтерами та здійснюють перевезення гуманітарного вантажу для потреб населення, військових, медичних закладів тощо.

Відповідно до пункту 2-8 Правил перетинання державного кордону громадянами України, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 27 січня 1995 р. № 57 (далі – Правила), у разі введення в Україні воєнного стану пропуск водіїв, що здійснюють перевезення медичних вантажів, вантажів гуманітарної допомоги автомобільними транспортними засобами для потреб Збройних сил України, інших утворених, згідно із законами України, військових формувань, а також населення України, через державний кордон здійснюється уповноваженими службовими особами Держприкордонслужби за наявності відповідних рішень про виїзд за межі України, виконання правил перетину державного кордону України та за наявності інформації про особу у відповідній інформаційній системі, адміністратором якої є Укртрансбезпека [4].

Відповідно до пунктів 2–9 Правил у разі введення в Україні воєнного стану пропуск через державний кордон водіїв транспортних засобів суб'єктів господарювання, які мають ліцензію на право провадження господарської діяльності з міжнародних перевезень вантажів і пасажирів автомобільним транспортом (далі – ліцензіати), здійснюється уповноваженими службовими особами Держприкордонслужби за умови виконання правил перетину державного кордону України та за наявності інформації про особу у відповідній інформаційній системі, адміністратором якої є Укртрансбезпека [4].

Бачимо, що без внесення відповідних відомостей про громадян до зазначеного Єдиного комплексу пропуск осіб через державний кордон не є можливим.

Під час проведення аналізу нормативних актів, що регулюють правовідносини, які виникають у сфері автомобільного транспорту, зокрема перевірка їх на відповідність до Основного Закону України, виникло питання існування нормативної бази, що дає змогу взагалі можливості запровадження відповідного механізму ЄКІСу як однієї з ключових систем, через яку забезпечується безпосередньо господарська діяльність автомобільних перевізників.

Отже, вивчивши питання правового обґрунтування існування ЄКІС, було встановлено, що ні профільним Законом України «Про автомобільний транспорт», ні іншими законами України, ні міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, не визначено поняття ЄКІСу і, зокрема, не передбачено можливість його існування.

Водночас чудово розуміємо, що, згідно із статтею 19 Основного Закону України, органи державної влади й органи місцевого самоврядування, їхні посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та в спосіб, що передбачені Конституцією та законами України [5].

Також виникає таке питання: законність реалізації єЧерга як єдиної електронної системи, через яку здійснюється реєстрація автомобільних транспортних засобів з метою перетину таким автомобілем державного кордону України. Адже, як визначено в Порядку, зазначені системи взаємодіють між собою, а тому вимагає обговорення підстава такої взаємодії та існування системи загалом [3].

Водночас пропуск автотранспорту через міжнародні та міждержавні пункти пропуску не може здійснюватися без відповідної реєстрації в єЧерга.

Так, для перетину кордону водієві (перевізнику) потрібно внести відомості про транспортні засоби до єЧерга й обрати вільну дату та час перетину кордону, після чого місце в черзі стає заброньованим за конкретним перевізником і його автомобілем. З урахуванням відповідної реєстрації в єЧерзі уповноважені службові особи здійснюють пропуск транспорту.

Беззаперечно, єЧерга має позитивну складову, оскільки фізичні черги у складі як автобусів, так і вантажних автомобілів могли тривати надмірний час. Наприклад, вантажний транспорт у фізичній черзі міг перебувати в очікуванні на дорогах перед пунктами пропуску понад 2–3 тижні, а довжина таких черг могла складатись у межах 20–40 кілометрів. Зі свого боку автобуси могли перебувати в черзі від 13–24 годин. А з початком воєнного стану, тобто з лютого 2022 року, такі черги збільшилися ще в 1,5–2 рази. Провівши опитування серед суб'єктів господарювання у сфері транспорту, стало цілком зрозумілим, що переважну частину пасажирів в автобусах становлять жінки з дітьми. Від початку війни ця частка збільшилась у рази. Зауважимо, що автомобільні пункти пропуску не здатні забезпечити пропуск такої кількості автотранспорту, який перебував у фізичній черзі.

Водночас варто звернути увагу на ще одну із позитивних змін. Це зменшення потенційних корупційних проявів, що могли існувати за часи відсутності єЧерги. Адже, як уже зазначалося, пропуск автомобілів здійснюється виключно за наявності реєстрації в системі, без залучення ручних методів, що могло мати місце до запровадження таких реформ.

Проте під час вивчення питання функціонування єЧерга впливає такий факт, який відіграє велике значення в системі міжнародних відносин між Україною та іноземними країнами.

Потрібно зауважити, що в разі виконання автомобільних перевезень між Україною та іншими країнами, що передбачено домовленостями й визначено двосторонніми угодами про міжнародні автомобільні перевезення, то дозволи України отримують і українські перевізники, й іноземні. З початку запровадження відповідної цифровізації після отримання всіх дозволів перевізники вже матимуть можливість для подальшої реєстрації в єЧерга. Варто констатувати той факт, що законодавцем не враховано, що дія єЧерги поширюється також на іноземних перевізників. Тобто для перетину кордону іноземний автомобільний перевізник, який має дозвіл України, повинен пройти реєстрацію в єЧерга, після чого автобус зможе перетинати кордон. Потрібно наголосити, що питання єЧерги не врегульовано на міжнародному рівні, а тому є зрозумілим, що запровадження єЧерги на рівні постанови Кабінету Міністрів України є недостатнім, зокрема не врегульовано в міжнародних договорах.

У цьому дослідженні варто звернути увагу на ще один цікавий нормативний нюанс. Так, Порядком передбачено, що Мінінфраструктури впродовж 14 днів з дня внесення документів до Єдиного комплексу інформує компетентний орган іноземної країни про ухвалені рішення щодо відмови у відкритті, закритті, внесенні змін до функціонуючого міжнародного маршруту, продовженні дії дозволу України на регулярному міжнародному автобусному маршруті загального користування в разі наявності в Єдиному електронному реєстрі автобусних маршрутів (реєстрі міжнародних автобусних маршрутів загального користування) інформації про інший маршрут, для якого прибуття на пункт перетину державного кордону зареєстровано на аналогічний час або в межах 15 хвилин до / після [3].

Варто зазначити, що в Порядку досить необачно й невиправдано встановлено час у 15 хвилин перетину державного кордону. Відповідний 15-хвилинний інтервал не обумовлений на рівні законодавства, зокрема стосовно іноземних перевізників, які виконують перевезення без паритету. Запровадження відповідних часових обмежень для іноземних перевізників з метою перетину державного кордону України не встановлено міжнародними договорами між Україною та країнами-партнерами у сфері автомобільних перевезень. Такі обмеження перешкоджають здійсненню господарської діяльності іноземними перевізниками територією України, що порушує тим самим домовленості між Україною та іншими державами. Водночас встановлення відповідного проміжку часу не є обґрунтованим, оскільки пропускна спроможність пунктів пропуску на державному кордоні нездатна забезпечити пропуск автобусів кожні 15 хвилин, як це передбачено Порядком. Тому постає питання доцільності існування такого інтервалу, адже пропуск одного автобусу через державний кордон становить від 30 хвилин, і це мінімум. За інформацією Держприкордонслужби, пропуск одного автобусу займає від 1 години.

Запровадження такої унікальної системи є неабияким викликом, проте правова основа дії ЄКІС становить глобальну суспільну проблему, бо відсутнє навіть положення про саму систему, що є неприпустимим.

Висновки. З вищезазначеного можна констатувати, що реалізацію відповідної системи не передбачено в жодному законі, зокрема єЧерга. А тому всі процеси: подача документів для отримання дозволів України, отримання ліцензії для виконання господарської діяльності, виїзд водіїв категорії 18–60 років за кордон – усе це вимагається юридично необґрунтовано. Спочатку потрібно було внести зміни в профільні закони України, а вже потім напрацьовувати реалізацію відповідних систем. Спершу політика формується, а вже потім реалізується.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>
2. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом : постанова Кабінету Міністрів України від 02.12.2015 № 1001. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1001-2015-%D0%BF#Text>
3. Порядок організації регулярних, нерегулярних та маятникових (човникових) перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні : наказ Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 05.09.2024 № 966. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1662-24#Text>
4. Правила перетинання державного кордону громадянами України : Постанова Кабінету Міністрів України від 27.01.1995 № 57. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/57-95-%D0%BF#Text>
5. Конституція України від 28.06.1996 № 30. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>

REFERENCES

1. Law of Ukraine on Transport dated 10.11.1994 No. 232/94-BP. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>
2. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine on approval of the Licensing Conditions for conducting economic activities in the transportation of passengers, dangerous goods and hazardous waste by road, international transportation of passengers and goods by road dated 02.12.2015 No. 1001. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1001-2015-%D0%BF#Text>
3. Order of the Ministry of Development of Communities, Territories and Infrastructure of Ukraine on approval of the Procedure for organizing regular, irregular and shuttle (shuttle) passenger transportation by road transport in international traffic dated 05.09.2024 No. 966. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1662-24#Text>
4. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine on approval of the Rules for crossing the state border by citizens of Ukraine dated 27.01.1995 No. 57. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/57-95-%D0%BF#Text>
5. Constitution of Ukraine dated 28.06.1996 No. 30. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>

N. V. Malyarchuk. PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF DIGITALIZATION PROCESSES IN THE AUTOMOBILE SPHERE

The article is devoted to the research of the Unified Complex of Information Systems problems of legal regulation and it's functioning in the field of land transport security, which is a set of automated systems, software and information complexes, software, hardware and technical means of electronic communication ensuring processing and protection of information, electronic interaction with a view to providing services and ensuring implementation of the State policy on land transport security, as well as the electronic system 'Electronic Queue for Crossing the Border'. The article analyses the

main problems of legal regulation of digitalisation processes in the automotive sector, as well as studies possible ways to solve them. An information and communication system designed to optimise the organisation of traffic management and automate booking, administration (admission regulations) of vehicles in the waiting queue, consisting of a web portal, a mobile application and other software modules or subsystems.

Keywords: *ensuring security, transport, Unified Information System, electronic queue, border, digitalization, economic activity, licensees, permit.*