

УДК 346.7

DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.02.53>

ЗАКОНОДАВЧЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИКОРИСТАННЯ АВТОНОМНИХ НАЗЕМНИХ СИСТЕМ ЗІ ШТУЧНИМ ІНТЕЛЕКТОМ В УКРАЇНІ ТА РОЗПОДІЛ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

Погурельський А.,

аспірант ДУ «Інституту економко-правових досліджень

імені В.К. Мамутова НАН України»

ORCID: 0009-0008-7670-5265

Погурельський А. Законодавче забезпечення використання автономних наземних систем зі штучним інтелектом в Україні та розподіл відповідальності.

Необхідність швидкого відновлення економіки України в умовах нестачі людських ресурсів, пошкодженої інфраструктури, техногенного забруднення територій, мінної небезпеки, викликаних військовою агресією російської федерації, потребуватиме застосування інноваційних методів і передових технологій у бізнес-процесах, державному адмініструванні та секторі безпеки. Автономні наземні системи (АНС) зі штучним інтелектом (ШІ), на думку автора, мають всі шанси стати одним з майбутніх драйверів економічного зростання. Аналітики Precedence Research прогнозують зростання використання глобального штучного інтелекту на транспортному ринку на рівні 22,70% сукупного середньорічного темпу зростання з 2024 по 2034 рік. Проте продуктивне та безпечне розгортання автономних наземних систем зі штучним інтелектом на території України потребує як додаткового оснащення технічної інфраструктури, так і відповідного законодавчого забезпечення. Існуючі законодавчі норми побудовані довкола прав, обов'язків та відповідальності водія-людини та особи-надавача послуг транспортних перевезень. Але технологія автономного пілотування потребує нових законодавчих підходів. Необхідні законотворчі рішення потрібно приймати з врахуванням світового досвіду та Євроінтеграційної мети.

У даній роботі досліджено загальні регуляторні акти Європейського Союзу та національні регуляторні акти окремих його членів щодо регулювання використання автономних наземних систем, зроблено аналіз діючих нормативно-правових актів, які регулюють використання транспортних засобів на території України. Розглянуті питання суб'єктності штучного інтелекту та розподілу відповідальності.

Проведене дослідження дозволило напрацювати кроки, необхідні для внесення змін в норми діючого законодавства, встановило необхідність розробки та впровадження закону про штучний інтелект, а також унормування відповідальності за настання дорожньо-транспортної пригоди для виробника автономної наземної системи, розробника програмних алгоритмів штучного інтелекту, власника, оператора та ШІ.

В подальших дослідженнях автор планує зосередитись на питаннях господарсько-правового стимулювання виробництва та використання автономних наземних систем та деліктоздатності штучного інтелекту як учасника дорожнього руху.

Ключові слова: автономна наземна система (АНС), автономний транспортний засіб (АТЗ), штучний інтелект (ШІ), автономний транспортний засіб зі штучним інтелектом, правосуб'єктність штучного інтелекту.

Pohurelskyi A. Legislative support of use unmanned ground systems with artificial intelligence in Ukraine and the distribution of responsibility.

The need to quickly restore the economy of Ukraine in conditions of lack of human resources, damaged infrastructure, technogenic pollution of territories, mine danger caused by the military aggression of the Russian Federation, will require the use of innovative methods and advanced technologies in business processes, public administration and the security sector. Autonomous ground systems (ANS) with artificial intelligence (AI), according to the author, have all chances of becoming one of the future drivers of economic growth. Analysts of Precedence Research predict the growth of global artificial intelligence in the transport market at 22.70% of the total average annual growth rate from 2024 to 2034. However, the productive and safe deployment of autonomous ground systems with artificial intelligence in Ukraine requires both additional equipment of technical infrastructure and appropriate legislative support, the existing legislative norms are built around the rights, duties and responsibilities of the human driver and the person providing transportation services. Instead, autonomous piloting

technology requires new legislative approaches. The necessary legislative decisions should be made taking into account the world experience and the European integration goal.

This study analyzes general regulatory acts of the European Union and the national regulatory acts of its individual members on the regulation of the use of autonomous terrestrial systems. The existing normative legal acts regulating the use of vehicles in Ukraine are analyzed. The questions of subjectivity of artificial intelligence and distribution of responsibility are considered.

The result of the study was the need to amend the norms of the current legislation. The need to develop and implement a law on artificial intelligence, as well as responsibility for the occurrence of a traffic accident for the manufacturer of an autonomous ground system, the developer of software algorithms for artificial intelligence, the owner, the operator and AI, has been established.

In further research, the author plans to focus on the issues of economic and legal stimulation of production and use of autonomous ground systems and the ability of artificial intelligence to bear legal responsibility as a road user.

Key words: autonomous ground system (ANS), autonomous vehicle (ATS), artificial intelligence (AI), autonomous vehicle with artificial intelligence, legal personality of artificial intelligence.

Постановка проблеми. Автономні наземні системи використовують ряд сенсорів, камер, радарів, лідарів, а також алгоритмів та аналітичних систем для сканування навколишнього середовища, виявлення, аналізу та розпізнавання ключових об'єктів, передбачення руху об'єктів довкола себе, вибору безпечної та ефективної траєкторії та режиму власного руху, виконання покладених задач. Великі технологічні компанії, такі як Volvo, Daimler, Scania, Paccar, Peloton, Valeo, Tesla, Uber, Xevo, ZF, Zonar, Tier-I Suppliers, Software Suppliers, Start-Up's Bosch, Intel, NVIDIA, Alphabet, Continental, Magna, Man, Microsoft, Apple, Nauto, IBM Corporation, інвестують значні кошти в розробку безпілотних систем різного ступеня автономності. Запровадження технології штучного інтелекту надає нові можливості. За дослідженнями Precedence Research [1] розмір глобального штучного інтелекту на транспортному ринку оцінюється в 4,50 мільярда доларів США в 2024 році та, як очікується, досягне приблизно 34,83 мільярда доларів США до 2034 року, збільшуючись на 22,70% сукупного середньорічного темпу зростання з 2024 по 2034 рік. На думку авторів дослідження [1], технологія штучного інтелекту єдина здатна в режимі реального часу забезпечити надійне розпізнавання речей навколо транспортних засобів. Її впровадження може призвести до зменшення кількості ДТП, що виникли в наслідок людської помилки, покращення технічного обслуговування і діагностики машин, підвищення енергоефективності, а також зменшення шкідливих викидів до навколишнього середовища.

Майбутнє автономних наземних систем (АНС) в Україні першочергово вбачається в таких галузях, як логістика, сільське господарство, будівництво, промислове виробництво, екологія, сектор безпеки. Швидкість і ефективність інтеграції безпілотних систем під управлінням штучного інтелекту у економічну діяльність, а також повсякдення життя пересічної людини в Україні, на думку автора, залежить не тільки від розвиненості та оснащеності дорожньої інфраструктури але й потребує законодавчого забезпечення, вирішення етичних потреб, визначення ступеня правосуб'єктності штучного інтелекту.

Мета дослідження. Дану дослідну роботу призначено напрацюванню рекомендацій для нормативно-правового забезпечення застосування автономних наземних систем під управлінням штучного інтелекту в комерційних та адміністративних цілях.

Стан опрацювання проблематики. Дослідженню місця штучного інтелекту в системі права присвячені роботи таких вітчизняних авторів, як Каткова Т. [2], Парамонова О. спільно з Варава І. [3], Кошелева К. [4], Куракін О. спільно з Скрябін О. [5]. Філософсько-правові проблеми використання штучного інтелекту досліджує в своїй роботі Сидорчук Ю. [6]. З іноземних досліджень, що піднімають питання законодавчої забезпеченості функціонування автономних наземних систем, необхідно виділити спільну роботу Md Wasim A. та Md Fahim A. [7], Milenković M. спільно з Sumpor D. та Tokić S. [8].

Виклад основного матеріалу. Автономні наземні системи під управлінням штучного інтелекту є інноваційним інструментом, який дозволяє працювати машинам з мінімальним втручанням або без нього.

Термін «штучний інтелект» вперше використав Джон Маккарті у 1956 році на семінарі в Дортмунді. Вчений керувався мотивом пошуку нейтрального терміну, який міг би зібрати та об'єднати розрізнені дослідницькі зусилля в єдину сферу, зосереджену на розробці «розумних машин», які могли б повторити діяльність людського інтелекту.

Згідно Концепції розвитку штучного інтелекту в Україні, схваленої постановою Кабінету Міністрів України від 02.12.2020 р. № 1556-р. [9], термін штучний інтелект слід розуміти як організова-

ну сукупність інформаційних технологій, із застосуванням якої можливо виконувати складні комплексні завдання шляхом використання системи наукових методів досліджень і алгоритмів обробки інформації, отриманої або самостійно створеної під час роботи, а також створювати та використовувати власні бази знань, моделі прийняття рішень, алгоритми роботи з інформацією та визначати способи досягнення поставлених завдань.

Міністерством цифрової трансформації України 7 жовтня 2023 року презентовано Дорожню карту з регулювання штучного інтелекту в Україні [10]. В основу Дорожньої карти покладено Bottom-Up Підхід – поетапний рух від меншого до більшого. Даний підхід передбачає надання певного часу та інструментів для залучення штучного інтелекту в комерційну діяльність без відповідного законодавчого забезпечення, з метою підтримки конкурентоспроможності бізнесу та надання часу законотворцю для дослідження ризиків, світового досвіду і, в кінцевому результаті: розробки ефективних регулюючих норм. Проте залучення Автономних наземних систем під управлінням штучного інтелекту в комерційну діяльність без достатнього нормативно-правового забезпечення, враховуючи ризики дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків, вбачається автором невиправдано ризикованим рішенням.

Society of Automotive Engineers (SAE) [11] визначає шість рівнів автоматизації водіння, починаючи від відсутності будь-якої допомоги водієві-людині (SAE0) до повної автоматизації водіння (SAE5). Автономні наземні системи під управлінням штучного інтелекту найімовірніше відповідатимуть рівню SAE5.

Враховуючи Євроінтеграційну мету України, логічним є використання досвіду країн членів ЄС.

Європейський Союз на зараз не має уніфікованої нормативної бази, але працює над її створенням. Цій меті слугує Регламент (ЄС) 2019/2144 [12], що охоплює вимоги до схвалення типу транспортних засобів, включаючи автоматизовані та автономні системи, і стосується безпеки та захисту пасажирів, а також вразливих учасників дорожнього руху.

Федеративна Республіка Німеччини має найбільш помітні успіхи в адміністративному регулюванні використання автономних систем. Прийняті зміни до «Закону про дорожній рух, Закону про обов'язкове страхування та Закону про автономне водіння» [13] внесли значний вклад у регулювання відповідальності, стандартів безпеки та умов експлуатації автономних транспортних засобів. Німецький законотворець передбачив страхування відповідальності за матеріальні збитки, нанесену здоров'ю та життю шкоду, як для власника автономного транспортного засобу, так і для його безпосереднього оператора. При цьому, у разі порушення ПДР або ДТП причина, а отже і міра відповідальності, визначаються в кожному конкретному випадку. Відповідно до «Акту про відповідальність за неякісну продукцію» [14], можлива відповідальність виробника за ДТП, до якої призвела технічна несправність.

Франція у 2019 році прийняла «Закон про орієнтацію на мобільність» [15], що забезпечив правову основу для використання автоматизованих транспортних засобів рівня SAE 4. Закон покладає відповідальність на оператора автоматизованої системи, встановлює вимоги до умов використання, передбачає модернізацію існуючого законодавства. При цьому досі залишаються поза увагою французького законотворця автономні системи рівня SAE 5.

Королівство Нідерландів бере активну участь у міжнародних дискусіях щодо регулювання повністю автономних транспортних засобів рівня SAE 5. Проте на зараз їх законодавство адаптоване для залучення транспортних засобів рівня SAE 4 за умов спеціального дозволу та дотримання протоколу безпеки.

Звісно, поява нових технологій вимагає нових законотворчих рішень, проте не менш важливим є своєчасне доопрацювання діючих нормативно-правових актів.

Законодавством України на сьогодні не визначене поняття «автономна наземна система» або «автономний (безпілотний) транспортний засіб», а штучний інтелект не визнано учасником дорожнього руху. До нормативних актів, які регулюють використання транспортних засобів на дорогах України, та на думку автора, потребують доопрацювання слід віднести наступні:

Закон України «Про транспорт» [16]. Ст. 10 даного закону встановлює загальні вимоги до транспортних засобів, а саме: «Транспортні засоби повинні відповідати вимогам безпеки, охорони праці та екології, мати відповідний сертифікат». Ст. 12 регламентує обов'язки та права підприємств транспорту, серед яких необхідно відмітити наступні: забезпечення безпеки перевезення; запобігання аваріям і нещасним випадкам; забезпечення охорони навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту; укладення договорів страхування відповідальності за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів під час користування транспортом та за шкоду, заподіяну вантажу, багажу при перевезенні. Ст. 13 встановлює відповідальність за невиконання своїх обов'язків.

Закон України «Про дорожній рух» [17]. Ст. 14 Закону встановлено, що учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця,

призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів. До учасників дорожнього руху належать водії та пасажирів транспортних засобів, пішоходи, особи, які рухаються в кріслах колісних, велосипедисти, погоничі тварин. Також дана стаття встановлює права та обов'язки учасників дорожнього руху, серед яких слід виділити обов'язок по створенню безпечних умов для дорожнього руху.

Закон України «Про автомобільний транспорт» [18]. Ст. 1 визначає термін «автомобіль» – як колісний транспортний засіб, який приводиться в рух джерелом енергії, має не менше чотирьох коліс, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для перевезення людей та (чи) вантажів, буксирування транспортних засобів, виконання спеціальних робіт. Ст. 20 Закону встановлює, що конструкція та технічний стан транспортних засобів, а також їх частини мають відповідати Єдиним вимогам до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються [19].

Закон України «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» [20], за яким на ринок України допускаються транспортні засоби, конструкція яких була офіційно затверджена та сертифікована в інших країнах-учасницях цієї угоди.

Правила дорожнього руху. П. 1.10 визначають термін «транспортний засіб» як пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів [21].

Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». Ст. 7 покладає на власника (розпорядника) транспортного засобу обов'язок забезпечити транспортний засіб страхуванням цивільно-правової відповідальності до початку його використання у дорожньому русі на вулично-дорожній мережі загального користування на території України [22].

Отже, з огляду наявних нормативно-правових актів, стає зрозумілим недостатність нормативно-правового забезпечення розгортання наземних систем зі штучним інтелектом на дорогах України. Існуючі законодавчі норми побудовані довкола прав, обов'язків та відповідальності водія-людини та особи-надавача послуг транспортних перевезень. Натомість технологія автономного пілотування потребує нових підходів, насамперед, в площині визнання штучного інтелекту учасником дорожнього руху, а отже і розподілу відповідальності при настанні дорожньо-транспортної пригоди між виробником, розробником програмних алгоритмів, власником, оператором та ШІ.

Не менш важливим за нові законодавчі рішення, зокрема прийняття Закону Про штучний інтелект, Кодексу робототехніки, є своєчасне внесення змін в діючі нормативно-правові акти. Так, на думку автора, вдалим рішенням є внесення змін в ст. 14 Закону України «Про дорожній рух», щодо визнання ШІ учасником дорожнього руху, та наділення його певними правами і обов'язками. Закон України «Про автомобільний транспорт» потребує визначення нових термінів: «автономний транспортний засіб», «автономна наземна система», «безпілотний транспортний засіб», а також має регламентувати ступені автономності. Правила дорожнього руху мають бути доопрацьовані з урахуванням нових потреб в технічному оснащенні автошляхів, маркуванні безпілотних транспортних засобів, встановлення додаткових вимог до учасників руху з метою забезпечення безпеки експлуатації АТЗ поряд з «класичним» транспортом.

Вирішенню підлягає питання відповідальності за рішення, прийняті штучним інтелектом, зокрема, у випадку дорожньо-транспортної пригоди. Передаючи повне управління ШІ, оператор надає йому певні права та покладає ряд обов'язків, що є підставою для визнання його часткової правосуб'єктності. Важко уявити забезпечення страхування цивільної відповідальності при настанні дорожньо-транспортної пригоди за участю автономної наземної системи зі штучним інтелектом без визначення юридичного статусу ШІ, зокрема, його деліктоздатності. Також вбачається вдалим рішенням дослідження міри відповідальності виробника, розробника програмних алгоритмів, власника, оператора АТЗ за наслідки ДТП через технічну несправність та осучаснення (напрацювання змін) Кодексу про адміністративні правопорушення, Кримінального кодексу України, Закону «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів».

Звісно, правосуб'єктність ШІ, зокрема, його деліктоздатність, потребує подальших досліджень не тільки в наукових але й фахових юридичних кругах, залучення громадськості до обговорень філософських питань співіснування та співпраці людини і робота.

Висновки. На сьогодні не рідкість зустріти в Україні наземні транспортні системи з певною долею автоматизації: автомашини на дорогах з системою допомоги водінню, сільськогосподарська

техніка з автопілотом на полях та фермах, роботизовані багатоцільові платформи в місцях ведення бойових дій, розмінування території, долання наслідків стихійних лих, тощо. Автономні системи зі штучним інтелектом – це новий інструмент, який може стати одним з драйверів післявоєнної економіки України. Проте залучення автономних систем зі штучним інтелектом вимагає окрім спеціального інженерно-технічного облаштування автошляхів, відповідного нормативно-правового забезпечення. Необхідними кроками, на думку автора, є: визнання ШІ, що керує АТЗ, учасником дорожнього руху; встановлення міри відповідальності виробника, розробника програмних алгоритмів, власника, оператора АТЗ. Від своєчасності законотворчих рішень залежить ефективність запровадження нових технологій. В дослідженні надані пропозиції щодо внесення змін в норми діючого законодавства. Приймати нові нормативно-правові акти, що регулюють використання ШІ та робототехніки, необхідно, на думку автора, виходячи з досвіду передових технологічних країн світу з адаптацією до законодавства Європейського Союзу.

В подальших дослідженнях автор планує зосередитися на питаннях господарсько-правового стимулювання як елемента державної політики у галузі виробництва та використання автономних наземних систем.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Artificial Intelligence in Transportation Market Size, Share, and Trends 2024 to 2034. 2024 URL: <https://www.precedenceresearch.com/artificial-intelligence-in-transportation-market> (дата звернення 10.01.2025).
2. Каткова Т. Штучний інтелект в Україні: правові аспекти. *Право і суспільство*. № 6. 2020. Ст. 46–55. URL: http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2020/6_2020/10.pdf (дата звернення 17.01.2025).
3. Парамонова О., Варава І. Місце штучного інтелекту в системі права. *Юридичний вісник*. 3 (68) 2023. Ст. 74. URL: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/1995299> (дата звернення 17.02.2025).
4. Кошелева К. Проблема надання правосуб'єктності штучному інтелекту. *Юридичний бюлетень*. Вип. 11. Ч. 1. 2019. URL: http://lawbulletin.oduvs.od.ua/archive/2019/11/part_1/9.pdf (дата звернення 03.02.2025).
5. Куракін О., Скрябін О. Особливості правового регулювання використання штучного інтелекту в Україні. *Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна*. Серія «Право». Випуск 36. 2023. Ст. 36–42. URL: <https://periodicals.karazin.ua/law/article/view/22696/21357> (дата звернення 10.02.2025).
6. Сидорчук Ю. Філософсько-правові проблеми використання штучного інтелекту. *Право і суспільство*. 2017. № 3, ч. 2, ст. 16–19. URL: <https://elar.naiu.kiev.ua/handle/123456789/31313> (дата звернення 10.01.2025).
7. Md Wasim Ahmed, & Md Fahim Ahammed. Challenges of Autonomous Vehicles: Investigating the Legal Implications and Regulatory Challenges Associated with the Rise of Autonomous Vehicles. *International Journal of Arts and Humanities Studies*. 2024. 4(4). P. 28–36. URL: <https://doi.org/10.32996/Ijahs.2024.4.4.5> (дата звернення: 14.01.2025).
8. Milenković M., Sumpor D., Tokić S. Legal and Safety Aspects of the Application of Automated and Autonomous Vehicles in the Republic of Croatia. *World Electr. Veh. J.* 2025. 16. URL: <https://doi.org/10.3390/wevj16010034> (дата звернення: 25.01.2025).
9. Про схвалення Концепції розвитку штучного інтелекту в Україні. Постанова КМУ. 2020. № 1556-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1556-2020-%D1%80#Text> (дата звернення 18.01.2025).
10. Дорожня карта з регулювання штучного інтелекту в Україні. Міністерство цифрової трансформації України. 2023. URL: <https://thedigital.gov.ua/news/regulyuvannya-shtuchnogo-intelektu-v-ukraini-prezentuemo-dorozhnyu-kartu> (дата звернення 01.02.2025).
11. Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles. Standard SAE J3016_202104. 2021. URL: https://www.sae.org/standards/content/j3016_202104 (дата звернення: 25.01.2025).
12. European Parliament. Regulation (EU) 2019/2144 of 27 November 2019 on Type-Approval Requirements for Motor Vehicles and Their Trailers, and Systems, Components and Separate Technical Units Intended for Such Vehicles, as Regards Their General Safety and the Protection of Vehicle Occupants and Vulnerable Road Users. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj> (дата звернення 01.02.2025).
13. Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren. Bundesgesetzblatt Jahrgang. 2021. URL: <https://www.bgbl.de/xaver/>

- bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBI&start=//*%5b@attr_id=%27bgbl121s3108.pdf%27%5d#__bgbl__%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl121s3108.pdf%27%5D__1739551550161 (дата звернення: 14.02.2025).
14. Gesetz über die Haftung für fehlerhafte Produkte. Bundesministerium der Justiz 1990 URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/prodhaftg/BJNR021980989.html> (дата звернення 14.02.2025).
 15. LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000037646678/> (дата звернення: 15.02.2025).
 16. Закон України «Про транспорт». *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.
 17. Закон України «Про дорожній рух». *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338.
 18. Закон України «Про автомобільний транспорт». *Відомості Верховної Ради України*. 200. № 22. Ст. 105.
 19. Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються. Постанова КМУ. 2010. № 1166 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1166-2010-%D0%BF#Text> (дата звернення 02.02.2025).
 20. Закон України «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». *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 10, ст. 80.
 21. Правила дорожнього руху. Постанова КМУ. 2001. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення 02.02.2025).
 22. Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». *Відомості Верховної Ради*. 2024. №№ 37, 38, ст. 238.