

**Юрій Дзюбановський,**  
суддя Тернопільського міськрайонного суду  
Тернопільської області

## ДО ПИТАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРСОНАЛЬНОГО ЛЕГКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ

*Досліджено питання правового регулювання персонального легкого електротранспорту. Проаналізовано сучасний стан ситуації на дорогах та необхідність використання легкого електротранспорту. Висвітлюється проблема прогалини в законодавстві щодо правового регулювання ПЛЕ, а також підкреслюється необхідність такого регулювання. Розглядається поняття ПЛЕ та користувач ПЛЕ. Аналізуються права та обов'язки користувача персонального легкого електротранспорту, а також відповідальність останнього за порушення правил дорожнього руху. Надаються рекомендації щодо вдосконалення законодавства у цьому напрямку, зокрема щодо розширення переліку прав користувача ПЛЕ. Розглядається питання щодо проблеми введення у правовий обіг персонального легкого електротранспорту та користувача ПЛЕ. Висловлено думки щодо вдосконалення національного законодавства у сфері правового регулювання використання персонального легкого електротранспорту.*

**Ключові слова:** персональний легкий електротранспорт, водій, правила дорожнього руху, безпека дорожнього руху, дорожній рух.

**Dzyubanovskiy Yu.**

**To the issue of legal regulation of personal light electric transport**

*The article is devoted to the study of the issue of legal regulation of personal light electric transport. The current state of the road situation and the need to use light electric transport are analyzed. The problem of a gap in the legislation regarding the legal regulation of PLE, which leads to criminal legal consequences, is highlighted. The legislation of Ukraine and its peculiarities regarding the regulation of social relations related to the use of personal light electric transport are studied. Attention is drawn to the need to improve the legislative system of Ukraine, in particular, regarding the status of PLE and the characteristics of its user. The draft law registered in the Verkhovna Rada of Ukraine on amendments to some legislative acts on improving the regulation of relations in the field of ensuring the safety of certain categories of road users (users of personal light electric vehicles, cyclists and pedestrians), which is supposed to regulate certain issues of the status of PLE and its users, is analyzed. The concept of PLE and the user of PLE are considered. The rights and obligations of the user of a personal light electric vehicle are analyzed. Recommendations are given to improve the legislation in this direction, in particular, regarding the expansion of the list of PLE user rights. The issue of introducing into legal circulation a personal light electric vehicle and a PLE user is under consideration. An opinion is expressed regarding the expediency of replacing the concept of PLE user with driver. The issue of the latter's responsibility for violating traffic rules is being investigated. Recommendations are provided for improving national legislation in the field of legal regulation of the use of personal light electric vehicles.*

**Keywords:** personal light electric transport, driver, traffic rules, road safety, road traffic.

**Постановка проблеми.** Врегульованість усіх суспільних відносин у кожній державі свідчить про існування правової держави, про гарантування усім учасникам суспільних відносин дотримання їхніх прав та законних інтересів, а відповідно справедливе виконання останніми своїх обов'язків.

Оскільки Україна проголошена правовою державою, вона в особі державних органів взяла на себе обов'язок створити для цього відповідні умови [1]. Проаналізувавши сучасний стан суспільних відносин та їх правове регулювання, виявлено прогалини у правовому регулюванні окремих суспільних відносин. Зокрема, на законодавчому рівні не врегульований правовий статус персонального легкого електротранспорту та їх водіїв. Як стверджує В. А. Мисливий, правове визначення маломоторного індивідуального транспорту потребує невідкладного реагування [2, с. 78].

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Останнім часом набувають великої популярності електроскутери, гіроборди, моноцикли та сігвеї тощо як засоби пересування. Вони вже стають невід'ємною складовою транспортної системи міст, а їхні кермувальники – повноцінними учасниками дорожнього руху. Все більше українців вибирають для проживання та праці саме міста, покидаючи села. І така ситуація не

тільки в Україні, а в цілому світі. Для порівняння, якщо в 19 ст. у містах жило близько 10% населення, то в 1960 р. – уже 34%. Сьогодні міських мешканців 57% населення планети, а до 2050 р. його частка, за прогнозами, зросте до 80% [3]. У зв'язку з цим збільшується попит на засоби переміщення по великому місту, і, очевидно вибір містян припадає на персональний електротранспорт, оскільки він легкий, зручний для використання, незалежний від такої проблеми великого міста, як корки. Тому, звичайно, необхідність правового регулювання правового статусу такого транспорту і їхніх водіїв очевидна.

Більше того, станом на вересень 2021 р., зафіксовано 3 кримінальні провадження та 16 адміністративних справ, пов'язаних з дорожньо-транспортними пригодами лише на одному з видів індивідуального легкого транспорту – електричних самокатах [4]. Така ситуація вимагає негайного реагування зі сторони уповноважених органів держави.

Сьогодні у Верховній Раді України зареєстрований законопроект про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері гарантування безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та пішоходів) [5].

Згідно з цим нормативно-правовим актом пропонується внести зміни до закону України «Про дорожній рух» та доповнити його ст. 19-1, визначивши правовий статус, основні права і обов'язки користувачів персонального легкого електротранспорту. Зокрема, користувачами персонального легкого електротранспорту є особи, які пересуваються з використанням одно-, дво- або триколісного механічного транспортного засобу, що приводиться в рух за допомогою електричного двигуна (електричні скутери, сігвеї, гірборди, гіроскутери тощо), окрім інвалідних колясок та велосипедів, обладнаних електродвигунами [5]. Важливо звернути увагу, що осіб, які керують такими видами транспорту, будуть називати «користувачі», а не водії, що відповідно буде вимагати від законодавця визначити як учасника дорожнього руху в законі України «Про дорожній рух» та Правилах дорожнього руху – користувача персонального легкого електротранспорту (далі ПЛЕ), що, на нашу думку, не зовсім правильно. Більш доцільно користувачів ПЛЕ визнати водіями ПЛЕ.

Згідно з цією статтею визначаються права та обов'язки користувачів ПЛЕ. Зокрема, вони наділені аж одним правом їздити по спеціальних велосипедних доріжках, а в разі їх відсутності – по краю проїзної частини дороги, вулиці чи узбіччю [5]. Вважаємо, що перелік прав користувачів ПЛЕ повинен бути розширений. З урахуванням норм ПДР, до них можна віднести: право вимагати від органів виконавчої влади, власників автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів створення умов для забезпечення безпеки дорожнього руху; і право, що стосується наявності переваг перед іншими учасниками дорожнього руху.

Обов'язки користувачів ПЛЕ такі:

- використовувати технічно справний та належним чином обладнаний персональний легкий електротранспорт;
- рухатися по дорогах і спеціальних велосипедних доріжках попутно із загальним потоком транспортних засобів;
- керувати персональним легким електротранспортом, що обладнаний звуковим сигналом та світлоповертачами. Вимога щодо обов'язкового обладнання персонального легкого електротранспорту звуковим сигналом не поширюється на випадки, коли можливість такого обладнання не передбачена конструктивним рішенням виробника;
- під час руху в темну пору доби та в умовах недостатньої видимості незалежно від ступеня освітлення дороги мати увімкнений ліхтар (фару) та виділити себе за допомогою світлоповертальних елементів, що закріплюються на зовнішньому одязі або в інший спосіб;
- не перевозити пасажирів, окрім випадків, коли їх перевезення прямо передбачено конструктивним рішенням виробника персонального легкого електротранспорту;
- не користуватися під час руху засобами зв'язку, тримаючи їх у руці;
- не допускати випадків керування персональним легким електротранспортом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції [5].

Щодо переліку обов'язків, то вони викладені доволі чітко. Але тут виникає питання, якщо з'являється новий учасник дорожнього руху – персональний легкий електротранспорт, то необхідно, на нашу думку, визначити:

- допустиму швидкість руху такого транспорту;

– технічні вимоги, за яких рух та такому виді транспорту дозволяється, а за яких поломок – рух забороняється;

– вимоги до позначення транспортного засобу на дорозі як в світлу, так і в темну пору доби;

– вимоги до осіб, які будуть користувачами такого транспортного засобу тощо.

У зв'язку з тим, що користувачі ПЛЕ є учасниками дорожнього руху, необхідно впроваджувати їх відповідальність за порушення Правил дорожнього руху. Розглянутим законопроектом передбачається лише адміністративна відповідальність користувачів ПЛЕ за порушення ПДР [5]. У сфері відповідальності вони прирівнюються до велосипедистів, кермувальників гужового транспорту та погоничів тварин. Крім того, на недосконалість законопроекту вказує відсутність інших видів відповідальності для користувачів ПЛЕ залежно від наслідків.

На сьогоднішні, окрім проаналізованих проблем, виникає питання про поняття самого персонального легкого електротранспорту, оскільки законодавчо воно також не визначено. Доволі поверхнево про нього йдеться у понятті користувача персонального легкого транспорту. Наприклад, у законодавстві європейських країн таке поняття визначено. Так, у законодавстві Німеччини вказано, що мініатюрними електричними транспортними засобами є ТЗ з електричним приводом та максимальною швидкістю, що не перевищує 6-20 км/год та відповідає характеристикам (не має сидіння або є самозбалансованим з / без сидіння, рульовий або утримуючий стрижень, розміром не менше 500–700 мм, постійна номінальна потужність не більш 500-1400 Вт, загальна ширина не більше 700 мм, висота – 1400 мм, довжина – 2000 мм, максимальна маса без водія не більше 55 кг) [6]. Французи розуміють під персональним моторизованим транспортним засобом – транспортний засіб без сидіння, спроектований та сконструйований для пересування однієї людини і позбавлений будь-яких пристосувань, призначених для перевезення вантажів, оснащений нетепловим двигуном. Його максимальна швидкість становить більше 6 км/год та не перевищує 25 км/год. Він може містити аксесуари, такі як невеликий кошик або сумка. Segway, як визначено в пункті 71 ст. 3 Регламенту (ЄС) № 168/2013 Європейського Парламенту та Ради від 15 січня 2013 року, що стосується офіційного затвердження типу і спостереження за ринком транспортних засобів з двома або трьома колесами і квадроцикли, можуть бути оснащені сідлом. До таких ТЗ належать: велосипед з електричним приводом, електросамокат, гіроборд, туктук (моторизований триколісний велосипед) [7]. Як ми можемо бачити, законодавство проаналізованих країн чітко визначає поняття ПЛЕ.

Вважаємо за необхідне доповнити законодавство України поняттям персонального легкого транспорту, визначивши його у Правилах дорожнього руху, оскільки саме там міститься перелік транспортних засобів, що використовуються в Україні.

**Висновки.** Проблема правового регулювання персонального легкого електротранспорту та його кермувальника – очевидна. По-перше, про це свідчить його наявність на дорогах України, по-друге – зростання кількості дорожньо-транспортних пригод за його участю, по-третє – законодавство авторитетних європейських країн – такі приписи містить. Норми, що стосуються персонального легкого транспорту, потрібно удосконалити та включити в законодавство України, зокрема щодо:

- поняття персонального легкого транспорту;
- поняття водія (користувача) персонального легкого транспорту;
- правового статусу кермувальника ПЛЕ;
- вимог, що стосуються безпеки дорожнього руху за участю ПЛЕ;
- відповідальності водія (користувача) ПЛЕ.

Виконання цих рекомендацій безпосередньо підвищить безпеку окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів, пішоходів) та зменшить кількість дорожньо-транспортних пригод за їх участі.

#### Список використаних джерел

1. Конституція України, прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР. Відомості Верховної Ради України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254k/96-вр> (дата звернення: 25.10.2022).
2. Мисливий В. А. Безпека дорожнього руху: законодавчий вимір. Державна політика у сфері забезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) : електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна]. Харків : Право, 2021. 134 с.
3. Сологуб Ілона. Урбанізація в Україні. URL: <https://voxukraine.org/urbanizatsiya-v-ukrayini/> (дата звернення: 25.10.2022).

4. ДТП на електросамокатах: за весь час до суду дійшли 19 справ. Економічна правда. ЕРЕДА, 22 URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2021/09/22/678049/> (дата звернення: 25.10.2022).
5. Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та пішоходів). Офіційний сайт Верховної Ради України. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/CardByRn?regNum=3023&conv=9> (дата звернення: 25.10.2022).
6. Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr: Указ від 06.06.2019 р. URL: <https://www.gesetze-iminternet.de/ekfv/BJNR075610019.html> (дата звернення: 25.10.2022).
7. Décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel: Указ Франції від 23.10.2019 р. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00039272656&categorieLien=id> (дата звернення: 25.10.2022).

### References

1. *Konstytutsiia Ukrainy, pryiniata na piatii sesii Verkhovnoi Rady Ukrainy 28 chervnia 1996 r. [Constitution of Ukraine from June 28 1996, № 254к/96-ВР].* Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254k/96-vr> [in Ukrainian]
2. Myslyvyi, V. A. (2021). Bezpeka dorozhnoho rukhu: zakonodavchyi vymir [Road traffic safety: legislative dimension.]. A. V. Kalinina (Eds.), *Derzhavna polityka u sferi ubezpechennia dorozhnoho rukhu: teoriia, zakonodavstvo, praktyka - State policy in the field of road safety: theory, legislation, practice.* Proceedings of the of the all-Ukrainian scientific and practical conference. Kharkiv [in Ukrainian]
3. Solohub, I. Urbanizatsiia v Ukraini [Urbanization in Ukraine]. *Vox Ukraina* Retrieved from <https://vox-ukraine.org/urbanizatsiya-v-ukrayini/> [in Ukrainian]
4. ДТП на електросамокатах: за весь час до суду дійшли 19 справ [Accidents on electric scooters: 19 cases were brought to court for the entire time]. *Ekonomichna Pravda.* Retrieved from <https://www.epravda.com.ua/news/2021/09/22/678049/> [in Ukrainian]
5. *Proekt Zakonu pro vnesennia zmin do deiakyykh zakonodavchykh aktiv shchodo vdoskonalennia rehuliuвання vidnosyn u sferi zabezpechennia bezpeky okremykh katehorii uchasykyv dorozhnoho rukhu (korystuvachiv personalnoho lehkoho elektrotransportu, velosypedystiv ta pishokhodiv): zarejestrovanyi 6 liut. 2020 roku № 3023 [Draft Law on Amendments to Certain Legislative Acts on Improving the Regulation of Relations in the Field of Ensuring the Safety of Certain Categories of Road Traffic Participants (Users of Personal Light Electric Vehicles, Cyclists, and Pedestrians)].* Retrieved from <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/CardByRn?regNum=3023&conv=9> [in Ukrainian]
6. Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr: Указ від 06.06.2019 року. Retrieved from <https://www.gesetze-iminternet.de/ekfv/BJNR075610019.html> [in German]
7. Décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel: Указ від 23.10.2019 року. Retrieved from <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00039272656&categorieLien=id> [in France]

Стаття надійшла до редакції 18.02.2023