

УДК 343.9

DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2023.01.82>

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРСОНАЛЬНОГО ЛЕГКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ¹

Панова С.В.,

молодший науковий співробітник
відділу кримінологічних досліджень
Науково-дослідного інституту вивчення
проблем злочинності імені академіка В.В. Сташиса
Національної академії правових наук України (м. Харків),
ORCID ID: 0000-0002-2154-415X

Панова С.В. Міжнародний досвід правового регулювання персонального легкого електротранспорту.

Швидкий ритм сучасного життя висуває нові вимоги до мобільності людини продукуючі потребу в нових способах переміщення. Використання різних видів засобів індивідуальної мікромобільності вирішує проблему із пересуванням частини населення в містах, сприяє відновленню екології, знижує навантаження на транспортну інфраструктуру та автомобільні автошляхи, але разом з тим, вимагає змін політики як на місцевому, так і на національному рівнях, адже часто пов'язане з високим сприйняттям ризику з боку громадськості небезпеки ДТП та збільшенням кількості пов'язаних із цим травмуванням та смертності. У статті звертається увага на поширеність персонального легкого електротранспорту (не потужні електроскутери, електросамокати, сегвей, моноколеса, гіроборди, самобалансуючі одноколісні пристрої, гіроскутери, електроскейти, тощо) як у світі так і в Україні. Актуалізовано проблему правового регулювання та проведено аналіз вітчизняних законодавчих ініціатив щодо визначення такого виду переміщення. Зокрема звертається увага на різноманіття підходів до термінологічного визначення та розуміння ролі та місця персонального легкого електротранспорту серед учасників дорожнього руху. Висвітлюються найбільш ефективні механізми правового регулювання засобів мікромобільності направлені на збільшення рівня захисту та убезпечення всіх учасників дорожнього руху, що приймаються у різних державах і вирішують питання: віднесення персонального легкого електротранспорту до категорії «пішоходів» чи означення як транспортно-го засобу, технічних вимог, допустимої швидкості, окреслення віку користувачів, місця використання та зон паркування, наявності необхідних засобів захисту, визначення суб'єктів відповідальності в разі скоєння ДТП тощо. На основі аналізу

зарубіжного досвіду було зроблено висновок про можливість застосування певних закордонних законодавчих напрацювань для формування якісного нормативного базису з регулювання використання персонального легкого електротранспорту в Україні.

Ключові слова. мікромобільність, персональний легкий електротранспорт, міжнародний досвід, електросамокат, сігвей.

Panova S.V. International experience of legal regulation of personal light electric transport.

The fast rhythm of modern life puts forward new requirements for human mobility, producing the demand for new ways of moving. The use of various types of individual micromobility means solves the problem of the movement of part of the population in cities, contributes to the restoration of the environment, reduces the burden on transport infrastructure and roads, but at the same time requires policy changes both at the local and national levels, because it is often associated with high public perception of the risk of road traffic crashes and the resulting increase in injuries and deaths. The article draws attention to the prevalence of personal light electric transport (not powerful electric scooters, electric scooters, segways, unicycles, gyroboards, self-balancing unicycles, gyro scooters, electric skateboards, etc.) both in the world and in Ukraine. The problem of legal regulation has been updated and an analysis of domestic legislative initiatives to determine this type of movement has been carried out. In particular, attention is drawn to the diversity of approaches to the terminological definition and understanding of the role and place of personal light electric vehicles among road users. The most effective mechanisms for the legal regulation of micromobility means are highlighted, aimed at increasing the level of protection and safety of all road users, accepted in different states and deciding

¹ Публікацію підготовлено на виконання фундаментальної теми «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту України» номер державної реєстрації 0120U10561, яке проводиться НДІ ВПЗ НАПРН України.

issues: classifying personal light electric vehicles as "pedestrians" or defining as a vehicle, technical requirements, permissible speed, determining the age of users, the place of use and parking areas, the availability of the necessary means of protection, the definition of liability in the event of an accident, etc. Based on the analysis of foreign experience, a conclusion was made about the possibility of using certain foreign legislative developments to form a high-quality regulatory basis for regulating the use of personal light electric vehicles in Ukraine.

Key words. micromobility, personal light electric transport, international experience, electric scooter, segway.

Постановка проблеми. Попри введення воєнного стану в Україні потреба в засобах електро мікромобільності¹, як не вартісних та найбільш легких для опанування, існує. Непоодинокі випадки травматизму та смертності при використанні легкого персонального електротранспорту, неоднозначність, а подекуди навіть дуальність судової дискретності в питаннях притягнення до адміністративної і кримінальної відповідальності звертають на себе увагу кримінологів. Відсутність законодавчого визначення та правового регулювання таких засобів переважно міського переміщення несе загрозу безпеці на дорогах. Ситуація з праворегулюванням вже звичного для міського українця різноманіття засобів мікромобільності регламентуються тільки широким колом законодавчих ініціатив. Тому, достатньо важливим наразі є вивчення закордонного законодавчого досвіду, адже у багатьох країнах використання легкого електротранспорту вже нормативно врегульовано, як на національному так і муніципальному рівнях.

Проблема врегулювання переміщення засобами електро мікромобільності є об'єктом багатьох міжнародних оглядів, наукових статей і звітів. Серед них можна назвати найбільш поширені: Біла книга мікромобільності [1], Дослідження розвитку ринку та відповідних ризиків для безпеки дорожнього руху транспортних засобів категорії L і нових засобів особистої мобільності [2]. Тематичний звіт з безпеки дорожнього руху. Персональні мобільні пристрої [3]. Електрична підтримка: використання електронних велосипедів та електросамоварів для привабливості життя у місті [4] тощо.

Огляд правового регулювання використання персонального легкого електротранспорту висвітлювався у роботах українських науковців

М. Колодяжного, А. Червінчук, Ю. Атаманенко, Ю. Цигилик, Д. Кулініченко, К. Федосєєва та ін.

Метою даної публікації є розгляд основних, опанованих іншими країнами, підходів у регулюванні використання персонального легкого електротранспорту які запроваджено у деяких країнах Європи та світу для підготовки якісних законодавчих ініціатив з впровадженням у правове поле.

Виклад основного матеріалу. Глобальний урбанізаційний розвиток, прагнення до екологічності та швидкої мобільності поряд з високим рівнем інновації, дав поштовх до появи і розвитку нового виду переміщення мобільним легким електротранспортом, що в останні роки набув значної поширеності. Не оминула така тенденція і нашу країну. Пандемія, міська скученість, підвищення вартості палива, завантаженість міської транспортної мережі та інші причини стали фактором до стрімкого використання легких персональних засобів оснащених електродвигуном, що мають невеликі вагу і габарити та переважно розраховані на переміщення однієї людини. Наразі відсутнє загально визнане об'єднуюче поняття таких видів засобів переміщення, але часто під ними розуміють засоби мікромобільності, персональний легкий транспорт, легкий електричний транспорт (Light electric vehicles (LEV), легкий персональний електричний транспорт (personal light electric vehicle (PLEV), персональні мобільні пристрої (Personal Mobility Devices (PMD), малі електричні транспортні засоби (Elektrokleinstfahrzeuge) тощо.

Термін «електрична мікромобільність», «засоби мікромобільності» використовується переважно у дайджестах міжнародних інституцій та об'єднань з питань транспорту та безпеки переміщення, і використовується для позначення електричних видів транспорту, які є низькошвидкісними (порівнянні з велосипедом), невеликими, легкими, і зазвичай використовується для поїздок на короткі відстані. До них належать насамперед електровелосипеди та стоячі електросамокати, а також інші невеликі електричні пристрої, які можуть бути спільними або особистими [4].

Поняття «персонального легкого електротранспорту» використовується у Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 р. де вказується на «необхідність правового врегулювання використання персонального легкого електротранспорту (сігвеї, моноколеса, електросамокати тощо) на вулично-дорожній мережі» [5]. Основи правового регулювання діяльності окремих видів транспорту в Україні закри-

¹ «Мікромобільність» має більш широке тлумачення зокрема, до неї відносять невеликі засоби індивідуального переміщення які приводяться в рух м'язовою силою людини, електричною енергією або оснащені двигунами внутрішнього згорання і розраховані на короткі відстані з швидкістю, що не перевищує 25 км/год. Мікромобільність налічує близько 12 найменувань засобів індивідуального переміщення, зокрема електросамокати, сігвеї, моноколеса, велосипеди, скейтборди, гіроскутери, та ін. Але в даній статі, як і у публікації «Біла книга мобільності» підготовленої в рамках Проекту EU4Climate [1] під «засобами мікромобільності» матимуться на увазі виключно засоби з електричним двигуном.

плено у кодексах, законах та різноманітних нормативно-правових актах міністерств та інших органів виконавчої влади, але, на жаль, використання означених засобів переміщення законодавчо не врегульовано. Верховною Радою України було зареєстровано законопроекти для урегулювання питань правової визначеності персонального портативного засобу на електричній тязі. Це зареєстровані у лютому 2020 р. Проекти Законів № 3023 від 06.02.2020 р. та № 3023-1 від 20.02.2020 р., № 5479 від 11.05.2021р., № 5732 та № 5731 від 05.07.2021 р. Так ПЗУ № 3023 від 06.02.2020 р. пропонується внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та у ЗУ «Про дорожній рух», а саме визначення користувачів *персонального легкого електротранспорту*. Відповідно до ПЗУ № 3023-1 від 20.02.2020 р. «водіями» засобів мікромобільності визнають «осіб, які рухаються за допомогою *портативних транспортних засобів на електричній тязі*». Проектами Законів України № 5731 та № 5732 від 05.07.2021 р. засоби мікромобільності окреслюються як «*самобалансуючі транспортні засоби обладнанні електродвигунами (електросамокат, сігвей, сегвіл, гіроскутер)*». Визнавати *персональним транспортом* (зокрема, велосипеди, електровелосипеди, самокати, електросамокати, сегвей, гіроборди, самобалансуючі одноколісні пристрої, гіроскутери, електроскейти, гіророліки тощо) пропонується ПЗУ № 5479 від 11.05.2021 р. Плюралізм термінології та окреслення прав і обов'язків користувачів персонального легкого електротранспорту, спонукає до розгляду основних стандартів щодо регулювання використання цього виду переміщення запроваджених у інших країнах.

У світі, це переважно країни з розвинутою міською дорожньою інфраструктурою, регулювання використання засобів мікромобільності частково покладено і муніципальну владу, адже переважно цим видом транспорту користуються саме у міських умовах. Необхідність правової визначеності мікромобільності була викликана стрімким попитом на такий вид електротранспорту та масштабами нещасних випадків, у виді травмування і смерті. Тільки у Сполучених Штатах за даними опублікованими Associated Press з початку 2018 р. до середини 2019 р. було зафіксовано 11 смертельних випадків пов'язаних з використанням електросамокатів. В дев'яти випадках це був орендований засіб, в двох – належав жертвам [6]. У Сінгапурі після зростання кількості нещасних випадків за участю моторизованих пристроїв, включаючи принаймні один смертельний результат ввели заборону на електроскутери на тротуарах. А з 2020 р. за проїзд на електросамокаті по пішохідних доріжках, передбачено штраф розмірі 1472 доларів і/ або тюремне ув'язнення терміном до трьох місяців [7]. У вересні 2019 р. Франція заборонила їздити на електросамокатах у пішо-

хідних зонах після збільшення кількості аварій та заторів на тротуарах [8]. Електросамокати та подібні до них пристрої у цій країні віднесли до нового виду «особистих моторизованих засобів пересування». Для водіїв запровадили такі обмеження: швидкість не повинна перевищувати 25 км/год; заборона користування дітям до 8 років, а до 12 років обов'язковим використання шолома; зобов'язання використовувати в міських районах велосипедні доріжки, якщо вони є, або дороги з обмеженою швидкістю 50 км/год.; за межами населених пунктів рух електроскутерів буде заборонено на проїжджій частині та обмежено зеленими та велосипедними доріжками; заборона перевозити пасажирів та використовувати навушники. Також такий транспорт повинен мати технічні характеристики, як обов'язкове обладнання передніх та задніх ліхтарів, світловідбивачів пристроїв, гальм та дзвінка [9]. Окрім Франції рух тротуарами заборонений майже скрізь – у Німеччині, Іспанії (за винятком кількох міст), Австрії, Швеції тощо. Рекомендовано рухатися велодоріжкою, а якщо її немає, тоді – краєм проїжджої частини. Якщо десь і можна проїхати на електросамокаті тротуаром, то лише з обмеженням швидкості до 5-10 км/год [10].

У січні 2021 р. в Іспанії електросамокати було офіційно визнано транспортними засобами. Водії повинні дотримуватись національних законів про дорожній рух. Введено заборону на використання телефону на ходу або керувати в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння. Для керування самокатом з максимальною швидкістю до 45 км/год потрібні права категорії АМ, що прирівнюються до їзди на мопеді. Отримати які можна з 15 років. Досить правильною, на наш погляд, є норма за якою батьки несуть відповідальність за порушення, що були спричинені водіями таких транспортних засобів молодшими 18 років [11].

Новий Кодекс дорожнього руху Італійської Республіки містить цілу частину, що стосується використання електричних самокатів. Законом від 9 листопада 2021 р. № 156 (LEGGE 9 novembre 2021, n. 156) [12], що набув чинності 10 листопада 2021 р. було внесено термінові положення про інвестиції та безпеку інфраструктури, транспорту і дорожнього руху. Екстраполюючи пункти ст. 75 цього Кодексу можна виділити основні положення. Керувати електросамокатами можуть лише користувачі, які досягли 14-ого віку. Водії віком до 18 років повинні носити відповідний захисний шолом, який відповідає технічним стандартам UNI EN 1078 або UNI EN 1080. Забороняється перевозити інших людей, предмети чи тварин, буксирувати транспортні засоби, водити тварин і буксирувати їх іншим транспортним засобом. Дозволяється рухатися лише міськими дорогами з обмеженням швидкості 50 км/год, пішохідними та велосипедними доріжками, пріоритетними вело-

сипедними дорогами, або будь-де, де дозволено рух велосипедів. На позаміських дорогах, електричні самокати можуть рухатися лише велосипедними доріжками або іншими маршрутами, призначеними для руху велосипедів. Рух тротуарами заборонено. Заборонено навіть стояти на тротуарі, за винятком місць, визначених муніципалітетами. Зокрема пакувати електросамокат можливо в місцях, призначених для велосипедів, мопедів і мотоциклів.

Починаючи з 1 липня 2022 р., в основному електричні самокати, що продаються в Італії, повинні бути обладнані поворотниками та стоп-сигналами на обох колесах. Для переважно електричних самокатів, які вже були в обігу до цієї дати, адаптація є обов'язковою до 1 січня 2024 р. Починаючи з півгодини після заходу сонця, протягом усього темного періоду та вдень, якщо цього вимагають умови видимості, дорогами загального користування можуть рухатися переважно електричні самокати, лише якщо вони обладнані білими або жовтими вогнями спереду стаціонарно та позаду з фіксованим червоним світлом, увімкненим і функціонуючим належним чином, оснащені червоними відбивачами на задній частині, а водій електросамоката повинен рухатися у світлоповертаючих куртках або підтяжках підвищеної видимості.

Особливістю змін, що вносилися, є вимога означеного закону про проведення спеціального розслідування Міністерством інфраструктури та сталої мобільності у співпраці з Міністерством внутрішніх справ та Міністерством економічного розвитку Італії, спрямованого на перевірку необхідності запровадження обов'язку

страхування цивільної відповідальності за шкоду, завдану третім особам внаслідок обігу електросамокатів.

М.Г. Колодяжним, наводяться окремі вимоги до використання легкого електротранспорту у ФРН з посиланням на постанову «Про електричні малі транспортні засоби» (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung – eKFV) 2019 р. за якою такі девайси повинні мати визначені розміри, вагу (до 55 кг), розвивати швидкість не більше 20 км/год, номінальна безперервна потужність не має перевищувати 500 Вт, оснащуватись технологію приводу, рульового управління, двома незалежними гальмами, освітлювальними та звуковими приладами, на них має розміщуватись табличка «Малий електротранспорт» та ін. Право на керування таким транспортом у ФРН мають особи з 14 років. Заборонено на ньому перевозити пасажирів та причепа. Переміщатись дозволяється виключно по велосипедних доріжках, у разі їх відсутності – по тротуарах або по дорогах із неінтенсивним рухом. За порушення встановлених правил для осіб, які керують легким електротранспортом, передбачена адміністративна відповідальність [13, с. 59-60].

Цікавим є досвід Китаю з регулювання електричних скутерів та елетросамокатів. Мобільні види переміщення оснащені електротранспортом у цій країні набули популярності раніше ніж в інших країнах і напевно досягають найбільших показників з використання. За офіційними даними, станом на червень 2019 р. в Китаї було близько 250 мільйонів електросамокатів. З урахуванням незареєстрованих самокатів, це число може досягати 300 мільйонів. З червня 2020 р. в Китаї розпочалася кампанія «Один шолом, один ремінь», в рамках якої уряд країни зобов'язав водіїв електросамоварів носити шолом під час поїздок [14]. З 1 листопада 2021 р. в Пекіні заборонено їздити по дорогах електросамокатам, які не відповідають певним стандартам (швидкість до 25 кілометрів на годину, вага, за винятком акумулятора, не більше 55 кілограмів) і не мають постійних номерних знаків [16].

Резюмуючи, можна стверджувати, що, безсумнівно, за мікромобільністю стоїть майбутнє міського переміщення. Запроваджене у світі правове регулювання персонального легкого електротранспорту вирізняється індивідуальністю, виходячи з особливостей місцевості (географії та клімату), національного менталітету, рівнем правосвідомості, економічного благополуччя тієї чи іншої країни тощо. Певна мінливість характеру закордонного унормування засобів мікромобільності на різних рівнях, проявляється у зміні підходів до законодавчого визначення і праворегулювання залежно від рефлексії громадськості на наслідки всеохоплюючого і активного використання згаданого виду переміщення. Досвід інших країн стане у нагоді при вирішенні питання правової суб'єктності користувачів персонального легкого електротранспорту в Україні, сприятиме створенню якісного нормативного регулювання, що вплине на процеси підвищення безпеки переміщення, дозволить зменшити невизначеність, непорозуміння між всіма учасниками дорожнього руху. Разом з тим, огляд зарубіжного досвіду виявив і існуючі проблеми, які необхідно вирішити в Україні задля безпечного використання засобів мікромобільності. Це питання пристосованості інфраструктури та якості дорожнього полотна для використання персонального легкого електротранспорту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Біла книга мікромобільності. UNDP. URL: https://www.ua.undp.org/content/ukraine/uk/home/library/environment_energy/white-paper--micromobility.html (дата звернення: 27.02.2023).
2. Study on market development and related road safety risks for L-category vehicles and new personal mobility devices URL: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/>

- publication/b042f558-a319-11eb-9585-01aa75ed71a1/language-en (дата звернення: 27.02.2023).
3. European Road Safety Observatory Road Safety Thematic Report Personal Mobility Devices URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/road_safety_thematic_report_personal_mobility_devices_tc_final.pdf (дата звернення: 27.02.2023).
 4. The electric assist: leveraging e-bikes and e-scooters for more livable cities. Institute for Transportation and Development Policy URL: https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2019/12/ITDP_The-Electric-Assist_-_Leveraging-E-bikes-and-E-scooters-for-More-Livable-Cities.pdf (дата звернення: 27.02.2023).
 5. Стратегія підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: Розпорядження КМУ України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р.
 6. The e-scooter boom has caused at least 11 deaths since the beginning of 2018. Cathy Bussewitz, Associated Press, Jun 7, 2019. URL: <https://www.businessinsider.com/boom-in-electric-scooters-leads-to-more-injuries-fatalities-2019-6> (дата звернення: 27.02.2023).
 7. Singapore joins France in banning e-scooters on sidewalks. Ben Westcott, CNN • Updated 5th November 2019. URL: <https://edition.cnn.com/travel/article/singapore-e-scooter-ban-intl-hnk/index.html> (дата звернення: 27.02.2023).
 8. Paris bans e-scooters from sidewalks, citing rise in accidents. CNN Rob Picheta and Arnaud Siad, Updated 4th May 2019. URL: <https://edition.cnn.com/travel/article/paris-electric-scooters-ban-intl/index.html> (дата звернення: 27.02.2023).
 9. Electric scooters in France. 15 December, 2020. URL: <https://www.europe-consommateurs.eu/en/travelling-motor-vehicles/motor-vehicles/electric-scooters-in-france.html> (дата звернення: 27.02.2023).
 10. Електросамокати на вулицях. Небезпеки і переваги їзди без правил. Євгенія Ковалевська BBC News Україна. 28 травня 2021. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/features-57242238> (дата звернення: 27.02.2023).
 11. New rules for electric scooters come into force. URL: <https://www.javeamigos.com/new-rules-for-electric-scooters-come-into-force/> (дата звернення: 27.02.2023).
 12. LEGGE 9 novembre 2021, n. 156. La Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana. URL: https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaDettaglioAtto/originario?atto.dataPubblicazioneGazzetta=2021-11-09&atto.codiceRedazionale=21G00170&elenco30giorni=false (дата звернення: 27.02.2023).
 13. Колодяжний М.Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія / М.Г. Колодяжний. – Харків: Право, 2022. – 300 с.
 14. China's 250 million scooters riders required to wear helmets, price soaring. Global Times Published: 2020/5/18. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1188673.shtml> (дата звернення: 27.02.2023).
 15. Everything you need to know about electric bicycles in Beijing (E-bike & E-scooter) – Purchase, Transfer, Regulation, Fines, etc. JUNE 17, 2020. URL: <http://www.beijingrelocation.com/blog/everything-you-need-to-know-about-electric-bicycles-in-beijing-e-bike-e-scooter-purchase-transfer-regulation-fines-etc-2> (дата звернення: 27.02.2023).
 16. Beijing's New Rules for Scooters Are Now in Effect. The Beijing. <https://www.thebeijinger.com/blog/2021/11/02/beijing-electric-vehicles#:~:text=As%20of%20Nov%201%2C%20Beijing,battery%2C%20cannot%20exceed%2055%20kilograms.> URL: (дата звернення: 27.02.2023).