

звернення 15.06.2022).

2. Про правовий режим надзвичайного стану : Закон України від 16 березня 2000 року № 1550-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-14#Text> (дата звернення 15.06.2022).

3. Про Національну поліцію: Закон України від 02 липня 2015 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#n35> (дата звернення 15.06.2022).

### **Червінчук Андрій Васильович**

*завідувач науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, старший дослідник*

### **Атаманенко Юлія Юріївна**

*старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат технічних наук*

## **ЛЕГІТИМІЗАЦІЯ ПЕРСОНАЛЬНОГО ЛЕГКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ВОЄННОГО СТАНУ**

В умовах дефіциту палива, викликаного відкритою фазою збройної агресії російських військ проти України, мешканці міст все частіше стали використовувати персональний електротранспорт: електросамокати, моноколеса, сигвеї тощо. В свою чергу це викликало ланцюгову реакцію у вигляді дорожньо-транспортних пригод за участі кермувальників такого транспорту. Значного резонансу зокрема набула подія, що сталася 24 травня у Києві на перетині бульвару Тараса Шевченка та вулиці Пушкінської, відеозапис якої був оприлюднений в мережі Інтернет [1].

Як зазначив перший заступник начальника Департаменту патрульної поліції Олексій Білошицький: «За відсутності належного правового регулювання використання легкого електротранспорту, його користувачі доволі часто нехтують елементарними правилами безпеки та наражають на небезпеку інших учасників дорожнього руху, створюючи аварійні ситуації або ж стають учасниками ДТП» [2]. Наразі чинний Закон України «Про дорожній рух» не відносить осіб, що рухаються на легкому електротранспорті до учасників дорожнього руху. Не визначений статус цих осіб в основному міжнародно-правовому акті у цій сфері – Конвенції про дорожній рух. Ця

обставина створює відповідну нормативну прогалину й не сприяє загалом безпеці дорожнього руху. Є підстави сподіватися, що окремі законопроекти на кшталт проекту 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)» (№ 3023) або проекту закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо організації дорожнього руху для осіб, які рухаються за допомогою портативних транспортних засобів на електричній тязі» (№ 3023-1), які перебувають у Верховній Раді України на розгляді, здатні врегулювати ситуацію, що склалася на теперішній час у сфері експлуатації особистого легкого електротранспорту в Україні [3].

Ці законопроекти визначають подібні цілі їх прийняття: вдосконалення правового регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху для окремих його учасників – користувачів персонального легкого електротранспорту (термін, застосований у законопроекті реєстр. № 3023) / осіб, які керують портативними транспортними засобами на електричній тязі (термін, застосований у законопроекті реєстр. № 3023-1); покращення безпеки на дорогах загалом. Обома законопроектами передбачені відповідні зміни до статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення та до статей 14, 17, 19, 28, 41 Закону України «Про дорожній рух» (а законопроект реєстр. № 3023 вносить зміни ще й до статті 16) з одночасним доповненням цього Закону новою статтею 19-1. Законопроектами пропонується: запровадити нову категорію учасників дорожнього руху: реєстр. № 3023 – користувачі персонального легкого електротранспорту, реєстр. № 3023-1 – особи, які керують портативними транспортними засобами на електричній тязі; визначити коло прав та обов'язків нової категорії учасників дорожнього руху, включити правила пересування цих учасників до переліку питань, що регулюються Правилами дорожнього руху; встановити відповідальність за порушення новою категорією учасників дорожнього руху правил дорожнього руху; врегулювати окремі питання безпеки інших учасників дорожнього руху, а саме пішоходів і велосипедистів, зокрема, в частині обов'язку використовувати світлоповертальні жилети (№ 3023) або мати на одязі світлоповертальні елементи (№ 3023-1) [4]. Таким чином обидва законопроекти наділяють нових учасників дорожнього руху правами та обов'язками аналогічними до велосипедистів.

Інші країни не мають єдиного підходу до кваліфікації таких учасників дорожнього руху.

Наприклад, у Грузії використання персонального електротранспорту окремим законом не регулюється, а водії такого виду транспорту прирівняні до пішоходів. Проте тут діє обмеження швидкості – до 20 км/год.

Правила дорожнього руху Казахстану визначають, що велосипеди, мопеди і прирівняний до них електроскутер повинні рухатися велосипедною смугою або велосипедною доріжкою, а в разі їх відсутності – правим краєм проїзної частини. Власники сігвеїв, моноколіс, гіроскутерів прирівняні до

пішоходів.

Польща врегулювала рух персонального електротранспорту та встановила суворе покарання за порушення передбачених законом правил. Вартий уваги приклад виїзду на тротуар або в пішохідну зону велосипедистами та користувачами дрібним електротранспортом, які зобов'язані рухатися зі швидкістю, близькою до швидкості руху пішоходів, та надавати їм пріоритет. На велосипедних доріжках їздити на самокатах та іншому електротранспорті дозволено не швидше 20 км/год, при цьому використання телефону або перевезення іншої людини, тварини чи багажу суворо заборонено чинними правилами в цій країні.

В Німеччині офіційно дозволено користуватися електроскутерами. Водити електросамокати можна з 14 років. Спеціальні водійські права не потрібні. Носіння шолома не обов'язкове, але настійно рекомендоване. Їздити на самокатах з електроприводом можна тільки велодоріжками, а якщо їх немає – проїзною частиною. Що стосується сігвеїв, то ними в Німеччині користуються навіть поліцейські. Їздити на такому транспорті в ФРН можна з 15 років і за наявності, як мінімум, прав на водіння мопеда.

У Нідерландах, як велосипедній країні, заборонені будь-які електричні пристрої. Тут електросамокати прирівняні до мопедів, на які треба отримувати права. Основні принципи щодо врегулювання руху е-самокати́в у світі – обмеження швидкості (20–25 км/год) і потужності – від 250 Вт в Швеції до 1 кВт в Естонії. Якщо пристрій технічно може їхати понад 20–25 км/год, то він уже не потрапляє у цю категорію і прирівнюється до мопеда, на керування яким потрібно мати права [5].

Відсутність єдиного підходу до визначення правового статусу користувачів легкого персонального електротранспорту обумовлена широким різноманіттям видів таких девайсів. Наразі нараховують близько 12 найменувань таких гаджетів. До них зокрема відносяться:

- моноколеса;
- електроскейти;
- гіроборди;
- гіроскутери;
- електросамокати;
- електровелосипеди;
- електроскутери;
- електромотоцикли;
- електрокари [6].

Їх загальною ознакою є те, що усі вони приводяться в рух за допомогою електродвигунів, потужність яких не перевищують 3 кВт. Отже усі ці засоби пересування не є механічними транспортними засобами в розумінні Правил дорожнього руху. Водночас кожен вид електротранспорту має суттєві відмінності за ключовими характеристиками, зокрема такими як потужність, швидкість руху, діаметр коліс та їх кількість тощо. Залежно від таких особливостей кожен із зазначених засобів потребує відповідних умов руху. Так, моноколеса зазвичай можуть розвивати максимальну швидкість до 35

км/год та мають потужність до 1000 Вт. Тоді як електромотоцикли здатні рухатися зі швидкістю понад 100 км/год та мати потужність до 3000 Вт. Таким чином запровадження єдиних вимог до руху усіх видів персонального легкого електротранспорту є не лише не логічним, а й небезпечним.

Для виокремлення кожного виду електродевайсів доцільно запровадити їх класифікацію, залежно від якої встановлювати правила руху для кожного розряду.

Приблизну класифікацію легкого персонального транспорту з електорприводом запропонували Л. М. Піліпака та А. О. Андрусик, які розробляють наступні примірні вимоги до інфраструктури такого транспорту [7]:

Тип	Дозволена швидкість	Вік користувачів	Вид інфраструктури
Моноколесо Гіроскутер	до 15 км/год	>14	Велодоріжки, тротуари
Мінісігвей	до 25 км/год	>14	Велодоріжки, тротуари, крайня права смуга на проїзній частині (велосмуга)
Електросамокат			Крайня права смуга на проїзній частині (велосмуга)
Мотоскейт	до 50 км/год	>14	
Сегвей			

Зазначений підхід до класифікації електротранспорту є дискусійним та потребує подальшого вдосконалення, однак без розробки та нормативно-правового визнання категорій легкового персонального електротранспорту неможлива його подальша легітимізація на вулично-дорожній мережі.

Отже, правове визнання в Україні осіб, що керують персональним легким електротранспортом, як повноцінних учасників дорожнього руху є давно назрілим та потребує якнайшвидшого вирішення. Разом із тим законопроекти, що перебувають на розгляді у Верховній Раді України, спрямовані на легалізацію в процесі дорожнього руху нових учасників потребують суттєвого доопрацювання. Потрібно запровадити класифікацію легкового персонального електротранспорту та визначити умови допуску до його керування та умови руху на вулично-дорожній мережі з огляду на технічні характеристики цих засобів.

### Список використаних джерел

1. Електротранспорт: швидко, екологічно...та може бути небезпечно... URL: <https://www.facebook.com/Bilosh/videos/1082445852629928/> (дата звернення: 05.06.2022).

2. У поліції знову заговорили про законодавче регулювання для персонального електротранспорту.

URL: [https://auto.24tv.ua/u\\_politsii\\_znovu\\_zahovoryly\\_pro\\_zakonodavche\\_rehuli\\_uvannia\\_dlja\\_personalnoho\\_elektrotransportu\\_n38637](https://auto.24tv.ua/u_politsii_znovu_zahovoryly_pro_zakonodavche_rehuli_uvannia_dlja_personalnoho_elektrotransportu_n38637) (дата звернення: 05.06.2022).

3. Колодяжний М.Г. Міжнародне правове й методичне забезпечення безпеки дорожнього руху: поняття та істотні ознаки. *Проблеми законності*. 2021. Вип. 155. С. 211. URL: <https://doi.org/10.21564/2414-990X.155.242781> (дата звернення: 06.06.2022).

4. Співак М. Вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху. *Публічне право*. 2021. № 1 (41). С. 90. URL: <https://doi.org/10.32782/2306-9082/2021-41-8> (дата звернення: 06.06.2022).

5. Цигилик Ю. Організаційно-правовий механізм удосконалення безпеки дорожнього руху шляхом включення персонального електричного транспорту до єдиної транспортної системи України. *Krakowskie Studia Małopolskie* 2021, nr 3 (31). С. 106. URL: DOI 10.15804/ksm20210305 (дата звернення: 06.06.2022).

6. Персональний електротранспорт: види та призначення. URL: [https://blog.allo.ua/ua/personalni-j-elektrotransport-vidi-ta-priznachennja\\_2020-05-51/](https://blog.allo.ua/ua/personalni-j-elektrotransport-vidi-ta-priznachennja_2020-05-51/) (дата звернення: 07.06.2022).

7. Піліпака Л. М., Андрусик А.О. Загальні підходи до розробки інфраструктури легкого персонального транспорту. *Вісник НУВГП. Технічні науки* : зб. наук. праць. – Рівне : НУВГП, 2021. Вип. 2(94). С. 88 – 96. URL: <http://ep3.nuwm.edu.ua/id/eprint/22301> (дата звернення: 07.06.2022).

### **Черкашин Сергій Дмитрович**

*старший викладач кафедри тактико-спеціальної підготовки командно-штабного факультету Національної академії Національної гвардії України, кандидат військових наук, підполковник*

## **ПОГЛЯДИ НА ПЛАНУВАННЯ ТА ПРОВЕДЕННЯ ЕВАКУАЦІЇ ВАЖЛИВИХ ДЕРЖАВНИХ ОБ'ЄКТІВ З ЙМОВІРНИХ РАЙОНІВ ВЕДЕННЯ БОЙОВИХ ДІЙ**

Відомо, що одними з основних функцій Національної гвардії України є охорона та оборона важливих державних об'єктів. [1],

Досвід проведення операції Об'єднаних сил в окремих районах Донецької та Луганської областей [2-3] свідчить, що в даний час чимало важливих державних об'єктів (об'єктів інфраструктури) (ТЕЦ, ГРЕС, залізничні та автомобільні вузли), а також великі промислові підприємства знаходилися на території, підконтрольній Об'єднаним силам.

Поряд з цим, у разі ескалації ведення бойових дій, евакуації можуть