

Юлія Цигилик<sup>1</sup>

---

## Організаційно-правовий механізм удосконалення безпеки дорожнього руху шляхом включення персонального електричного транспорту до єдиної транспортної системи України

### 1. Вступ

Україна, співпрацюючи з міжнародними проектами за фінансування Світового банку, активно провадить політику, що спрямована на інтеграцію до світового економічного простору. Даний політичний курс створює економічні та політичні передумови, що вимагають поглиблення міжнародних зв'язків та зростання обсягів торгівлі, що в кінцевому результаті призводить до збільшення інтенсивності пасажиро – і вантажопотоків, що сприяє розвитку України в транспортній галузі. Прагнення України інтегруватися до світового економічного простору вимагає забезпечення ефективного функціонування єдиної транспортної системи держави, чіткої юридичної визначеності і ясності правового регулювання транспортної сфери, особливо в частині забезпечення безпеки дорожнього руху. Поряд із цим на сьогодні існує низка проблем правового характеру, про що йдеться у даному дослідженні.

---

<sup>1</sup> Аспірант кафедри публічного управління та адміністрування, Інститут підготовки кадрів державної служби зайнятості України, ukochmar@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0003-0669-208X>

## **Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор**

Варто звернути увагу на вчених та професіоналів-практиків, які вивчали питання розвитку транспортної галузі України, досліджували чинники, від яких залежить інтеграція транспортної системи України у світовий економічний простір, розглядали питання використання в Україні різних видів транспорту.

Економічним проблемам розвитку транспортної галузі присвятили свої дослідження такі українські та зарубіжні вчені, як О.П. Голиков, В.Г. Шинкаренко А.І. Абрамов, А.В. Вельможин, А.І. Воркут, Б.Л. Геронімус, Є.А. Жуков, В.Н. Іванов, В.Є. Канарчук, Л.В. Канторович та інші. Науковці всебічно вивчали питання розвитку транспортного комплексу, давали рекомендації й пропонували шляхи забезпечення ефективного функціонування цієї важливої сфери народно-господарського комплексу країни<sup>2</sup>.

Незважаючи на визнання транспорту пріоритетною сферою діяльності, яка повинна підтримуватися державою, фінансуватися і розвиватися, щоб відповідати міжнародним стандартам на відповідному рівні, існує ряд проблем, які гальмують розвиток транспорту та процес євроінтеграції.

## **Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття**

Проаналізувавши чинне законодавство України з питань безпеки дорожнього руху, ми виявили наявну правову прогалину, а саме повну відсутність правових норм, якими мають врегульовуватися суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема в частині правил використання учасниками дорожнього руху персонального транспорту з електричним приводом.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Беручи до уваги зростаючу популярність в Україні та світі транспортних засобів пересування з електроприводом, ми поставили завдання дослі-

---

<sup>2</sup> Танклевська Н.С., Чернявська Т.А. Сучасні проблеми розвитку транспортного сектору України. Облік і фінанси АПК: освітній портал.

дити, у який спосіб в Україні регулюється (і чи регулюється взагалі) організація безпеки дорожнього руху, учасники якого використовують засоби персонального електротранспорту. З цієї метою досліджено зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху та проаналізовано українські реалії з означеного питання.

## **2. Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів**

Розвиток транспортної системи в економіці будь-якої держави безпосередньо впливає на рівень економічного зростання. Транспорт є проміжною ланкою між створенням продукції виробником та її доставкою до споживача, налагодженням зв'язків виробника з різними галузями господарства для встановлення попиту на ту чи іншу продукцію, переміщенням вантажів та здійсненням пасажирських перевезень. Роль транспортної системи у розрізі економічного розвитку держави можна визначити як ключову. Без належного стану розвитку в Україні транспортної системи, ефективного функціонування усіх видів транспорту, надання якісних транспортних послуг стабілізація та позитивна динаміка у сфері економіки неможлива. Ефективне функціонування в Україні транспортної системи є також вагомим умовою для розвитку зовнішньоекономічних відносин, забезпечення достатнього життєвого рівня громадян тощо.

Сучасна політика держави спрямована на створення сприятливих умов у сфері економіки задля входження українських транспортних мереж до єдиної транспортної системи та вступу України у світове співтовариство шляхом інтеграції в європейську та світову економіку.

Можливість пересування за допомогою транспорту є однією з важливих потреб людини, що у сучасному світі дає їй змогу бути повноцінним членом суспільства. Задовольнятися ця потреба може в різні способи: за допомогою громадського та приватного транспорту, засобів мікромобільності (велосипедів, самокатів та відповідних електричних аналогів)<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Трипольська Г. Рекомендації до транспортного законодавства України з урахуванням практик ЄС. Фонд ім. Гайнріха Бьолля, Бюро Київ – Україна та ГО «Центр екологічних ініціатив «Екодія». 2020. 39 с.

Транспорт (від латинського *transporto* – «переміщувати») – найважливіша ланка у сфері економічних відносин, одна із провідних галузей матеріального виробництва. Він бере участь у створенні продукції та доставці її споживачам, здійснює зв'язок між виробництвом та споживанням, між різними галузями господарства, між країнами та регіонами<sup>4</sup>.

Хоча ця галузь господарства не створює жодних матеріальних цінностей, розвиток транспорту розглядається як одне зі стратегічних завдань у будь-якій розвинутій державі. Транспорт є необхідною умовою функціонування господарства, оскільки забезпечує вкрай важливі зв'язки між окремими підприємствами, галузями та регіонами. Тим самим транспорт об'єднує територію окремої країни в єдине господарство, а національні господарства – в єдине світове господарство. Невипадково транспорт називають «кровоносною системою економіки»<sup>5</sup>.

Значення транспорту для держави з розгалуженою інфраструктурою є досить вагомим аспектом. Він відіграє важливу економічну, оборонну, соціально-політичну та культурну роль. Транспорт є важливою складовою частиною ринкової інфраструктури, бо створює умови для формування загальнодержавного й місцевих ринків<sup>6</sup>.

Наукові джерела дають різні визначення транспорту. Одна група вчених визначає транспорт як єдину систему залізничних, автомобільних, річних, морських, трубопровідних й повітряних шляхів сполучення. Всі види транспорту тісно пов'язані один з одним й взаємодіють під час виконання перевезень<sup>7</sup>.

Інші дослідники притримуються більш об'ємного трактування, де «транспорт» розглядається не лише як сукупність засобів переве-

---

<sup>4</sup> Бервено О.В. Роль транспортної системи в національному менеджменті якості життя. Проблеми економіки № 4. 2015. С. 92–98.

<sup>5</sup> Географія світового транспорту. Електронна енциклопедія «Географи Київського університету».

<sup>6</sup> Маковецька Л. Географія транспорту: Конспект лекцій. Луцьк: Східноєвропейський університет ім. Лесі Українки. 2016. 118 с.

<sup>7</sup> Клепікова О. Соціально-економічна роль транспорту як теоретична передумова визначення транспортної системи і транспортної діяльності. Електронна бібліотека юридичної літератури «Правознавець».

зення й шляхів сполучення, а й також як засіб керування та зв'язку, різних технічних пристроїв, механізмів і споруджень, що забезпечують процес перевезення<sup>8</sup>.

Застосовуючи різні підходи для встановлення ролі транспорту, варто звернути увагу на погляди К. Маркса, який стверджував, що транспортна промисловість представляє самостійну галузь виробництва, а тому й особливу сферу додавання виробничого капіталу. З іншого боку, вона відрізняється тим, що представляє продовження виробничого процесу в процесі обігу й для процесу обігу<sup>6</sup>.

Варто звернути увагу на науковий погляд А.М. Маркової, яка зазначає, що транспорт обслуговує потребу в перевезеннях всіх галузей економіки, як сфери матеріального виробництва, так і нематеріальної сфери. Транспорт забезпечує постійний зв'язок міжгосподарськими одиницями, який є необхідним для розвитку виробництва, обміну, забезпечення різних потреб економіки й населення<sup>9</sup>. Транспорт забезпечує перевезення вантажів, переносить на них свою вартість і утворює нову вартість. З огляду на це виробничі та невиробничі потреби галузей економіки і населення у перевезеннях надзвичайно важливі. Транспорт має три елементи, які характерні для будь-якої галузі матеріального виробництва: (а) предмети праці – об'єкти перевезення (вантажі, пасажери); (б) засоби праці – транспортні засоби; (в) характеризується як доцільна діяльність людей – праця<sup>6</sup>.

Розглянувши численні погляди, що зустрічаються в різних дже-релах, можна прийти до висновку, що значення транспорту необхідно розглядати разом з його соціально-економічною функцією, яку він відіграє у розвитку держави. Дана функція проявляється у можливості реалізації обміну матеріальних та духовних потреб між населеними пунктами як у межах області, так і між областями, що сприяє консолідації єдиної країни.

Резюмуючи вищевикладене, варто підкреслити, що цілковите та якісне задоволення потреб держави в транспортних перевезеннях

<sup>8</sup> Аюбов А.М., Кувачов В.П., Мітков В.Б., Мітін В.М., Мовчан В.Ф. Транспортний процес в АПК: курс лекцій. Мелітополь: ТДАТУ. 2020. 152 с.

<sup>9</sup> Шевченко Л.С. Основи економічної теорії: Підручник. Харків: Право, 2008. 448 с.

можливе лише у випадку, коли всі транспортні засоби будуть функціонувати та прогресувати у взаємозв'язку. Результат такої єдності створює можливість задовольнити потреби населення та ведення економічної діяльності не лише в перевезеннях, а й в інших транспортних послугах.

Науково-технічний прогрес сприяє створенню нових та вдосконаленню вже наявних видів транспорту, що призводить до конкуренції окремих видів транспортних засобів. Варто зазначити, що на сьогодні в Україні з'являються та набувають великої популярності нові види транспорту для персонального користування, які ще не включені до єдиної транспортної системи України. Окрім самокатів – як електричних, так і звичайних – сюди зараховують понад 12 найменувань гаджетів, зокрема сегвеї, моноколеса, ролики та електроролики, гіроскутери тощо<sup>10</sup>. Кількість поїздок, що здійснюються такими транспортними засобами, збільшується щоденно. Відсутність цих видів транспортних засобів у Правилах дорожнього руху та стратегіях країни створює правову невизначеність у випадку дорожньо-транспортної пригоди та обмежує можливості їх розвитку. На нашу думку, сприяння розвитку таких видів транспорту повинно вважатися пріоритетним, оскільки вони є екологічно чистими та не створюють заторів у населених пунктах з інтенсивним рухом транспортних засобів та пішоходів. Всі перелічені види транспорту та велосипед об'єднує кілька характеристик: а) вони призначені для персонального використання; б) вони легкі, їх можна перенести у руках. За прикладом країн ЄС пропонується об'єднати ці види транспорту під загальною назвою «персональний транспорт» і додати це визначення у закони України.

Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР (далі – Закон України «Про транспорт») дає визначення єдиної транспортної системи України. Так, стаття 21 даного закону встановлює, що єдину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт;

<sup>10</sup> Електросамокати на вулицях. Небезпеки і переваги їзди без правил. [Електронний ресурс]

відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування<sup>11</sup>.

До складу міського електротранспорту згідно зі статтею 34 Закону України «Про транспорт» входять підприємства міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, рухомий склад, трамвайні і тролейбусні лінії, ремонтно-експлуатаційні депо, службові приміщення, фунікулери, канатні дороги, ескалатори, заводи з ремонту рухомого складу і виготовленню запасних частин, споруди енергетичного господарства та зв'язку, промислові, ремонтно-будівельні, торговельні та постачальницькі організації, навчальні заклади, науково-дослідні та проектно-конструкторські установи, заклади охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту та інші культурно-побутові заклади і підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу міського електротранспорту.

Опрацювавши норми Закону України «Про транспорт», Закону України «Про дорожній рух» та постанову Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 «Правила дорожнього руху», варто звернути увагу, що на сьогодні відсутнє визначення на законодавчому рівні поняття персонального транспорту як окремого виду транспорту. Внаслідок цього такий популярний та розповсюджений транспорт не включений в єдину транспорту систему поряд з усіма іншими видами транспорту, що перелічені в ст. 21 Закону України «Про транспорт». Станом на 23.07.2021 р. ст. 14 Закону України «Про дорожній рух» чітко визначила, що до учасників дорожнього руху віднесені лише водії та пасажири транспортних засобів, пішоходи, велосипедисти, погоничі тварин. Надавши такий вичерпний перелік законодавець, на нашу думку, допустив юридичну помилку, оскільки осіб, які пересуваються персональним електричним транспортом, не було віднесено ні до жодної з категорій учасників дорожнього руху. Оскільки їх не винесено в окрему категорію, це тягне за собою негативні наслідки у вигляді суперечностей та неоднозначного трактування правозастосовувачем норм законодавства у сфері безпеки дорожнього руху.

<sup>11</sup> Про дорожній рух. Закон України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1993, № 31, ст. 338.

У 2020 році фонд Velo friends провів інтернет-опитування для користувачів двоколісного немоторизованого та мікромобільного транспорту. Опрацьовані результати показали достатньо велику популярність засобів пересування з електроприводом. 3688 опитаних респондентів 47% зазначили, що поєднують поїздки на двоколісному транспорті з використанням автомобільного транспорту, 26,3% відмітили, що користуються прокатним автомобілем або таксі, 26,0% учасників опитування їздять на електросамокаті, 3,7% осіб їздять на електровелосипеді, 5,3% опитаних використовують моноколесо.

Проаналізувавши чинне законодавство в сфері безпеки дорожнього руху, ми виявили наявну правову прогалину, тобто повну відсутність правових норм, якими мають врегулюватися суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху. Беручи до уваги популярність засобів пересування з електроприводом в Україні, ми дослідили зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху.

Транспорт для персонального користування в більшості європейських країнах прирівнюється до велосипедів, тобто користувачі персонального електротранспорту повинні рухатися велосипедними доріжками, які відокремлені бордюром та позначені спеціальним наказовим знаком «Доріжка для велосипедистів». Таким чином, учасники дорожнього руху таких зарубіжних країн користуються більш високим рівнем безпеки на дорозі та захищені на законодавчому рівні як повноцінні учасники дорожнього руху з обов'язком дотримуватися та не порушувати вимог правил дорожнього руху. З огляду на вищевикладене можна підсумувати, що кваліфікація поліцейськими дорожньо-транспортних пригод не викликає жодних складнощів. Це діаметрально відрізняється від ситуації в Україні, де поліція на власний розсуд кваліфікує користувачів персонального електротранспорту, які є причетними до ДТП, іноді прирівнюючи їх до пішоходів, іноді – до транспортних засобів, хоча вони, згідно із чинним законодавством, не відносяться до жодної з них.

Використання персонального електротранспорту у Грузії, як і в Україні, окремим законом не регулюється, а водії такого виду



транспорту так само прирівняні до пішоходів. Проте тут діє обмеження швидкості – до 20 км/год<sup>12</sup>.

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 проїжджої частини. Власники сігвеїв, моноколів, гіроскутерів прирівняні до пішоходів<sup>11</sup>.

Польща 01 вересня 2021 року 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 даній країні<sup>11</sup>.

З червня 2021 року 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 – проїжджою 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<sup>11</sup>.

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-самокатів у світі – обмеження швидкості (20–25 км/год) і потужності – від 250 Вт в Швеції до 1 кВт в Естонії. Максимально дозволена швидкість руху – 20–25 км/год. 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.

---

<sup>12</sup> Електросамокати: досвід України та інших країн [Електронний ресурс].

Рух тротуарами заборонений майже скрізь – у Франції, Німеччині, Іспанії (за винятком кількох міст), Австрії, Швеції тощо. Рекомендовано рухатися велодоріжкою, а якщо її немає – краєм проїжджої частини [8].

Щодо вікових обмежень використання електротранспорту, то вони в кожній країні можуть бути різні. Шоломи у жодній з країн не є обов'язковими, але рекомендованими<sup>9</sup>.

Також у більшості країн прямо прописано, що цей електричний пристрій для пересування може використовувати лише одна людина.

Підсумовуючи вищевикладене, можна зробити висновок, що у чинному законодавстві України існує юридична прогалина, оскільки для користувачів такого виду транспорту, який активно використовується великою кількістю людей, не передбачено жодної відповідальності у разі порушення ними законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. Незважаючи на перераховане вище, до сьогодні персональний, і, зокрема, велосипедний транспорт, не визнано невід'ємною частиною транспортної системи України відповідно до статті 21 Закону України «Про транспорт». І що найголовніше, питання безпеки велосипедистів та інших користувачів персонального транспорту, організація руху велосипедного та інших видів персонального транспорту не віднесені до повноважень жодного центрального органу виконавчої влади.

В Україні рівень смертності на дорозі та отримання тілесних ушкоджень різного ступеню тяжкості учасниками дорожнього руху внаслідок дорожньо-транспортних пригод є надзвичайно високим порівняно з іншими європейськими державами, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій. За оцінкою Світового банку, щорічні втрати в результаті дорожньо-транспортних пригод в Україні становлять близько 4–5 млрд. доларів США. Так, у 2016 році на українських дорогах загинуло майже 3,4 тис. осіб, 33,6 тис. були травмовані<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р.

У 2019 році в Україні зареєстровано 160 675 дорожньо-транспортних пригод, із них 26052 – із загиблими та/або травмованими особами (загинуло 3454 особи і травмувалося 32736 осіб). Понад 33 відсотки загиблих та/або травмованих у дорожньо-транспортних пригодах є пішоходами (1261 особа загинула і 8005 осіб травмовані). На дорогах України загинуло 164 дитини та травмовано 4435 дітей віком до 18 років<sup>14</sup>.

За словами першого заступника начальника Департаменту патрульної поліції Олексія Білошицького, протягом 2020 року в Україні сталося 168 107 ДТП. З них 26 140 ДТП – з травмованими, в яких загинула 3541 людина та 31974 людини дістали травм<sup>15</sup>.

За фактичними даними довідкового сайту WorldLifeExpectancy, на якому розміщені дані щодо аварійності та наслідків дорожньо-транспортних пригод, Україна посідає шосте місце в Європі за смертністю у ДТП. Попереду нас щодо кількості загиблих Росія, Албанія, Литва, Білорусь та Молдова. Так, у середньому в державах – членах ЄС на 100 тис. жителів припадає 5 відсотків загиблих у дорожньо-транспортних пригодах, тоді як в Україні такий показник становить (за даними 2019 року) 8,22 відсотка осіб, або 9 осіб на 100 тисяч населення<sup>13</sup>.

Згідно зі Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р, одними з основних напрямів реалізації цієї Стратегії в частині державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є:

- 1) забезпечення дотримання пріоритетності інтересів учасників дорожнього руху під час розроблення заходів із підвищення безпеки дорожнього руху відповідно до підходів сталої міської мобільності, а саме врахування їх інтересів у такій послідовності: пішоходи (насамперед маломобільні групи населення), велосипедисти та інші незахищені учасники дорожнього руху,

---

<sup>14</sup> Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 № 1360-р.

<sup>15</sup> В Україні за 2020 рік 3,5 тисячі людей загинули в ДТП – поліція. [Електронний ресурс].

громадський транспорт та транспорт екстрених і комунальних служб, вантажний автотранспорт, легковий автотранспорт приватних осіб та організацій;

- 2) проведення аналізу та вдосконалення законодавства з питань безпеки дорожнього руху з метою забезпечення його відповідності найкращим законодавчим стандартам, що діють у країнах Європи з найбезпечнішими дорожньо-транспортними системами, у тому числі в частині посилення відповідальності громадян та посадових осіб за вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, правового врегулювання використання персонального легкого електротранспорту (сегвеї, моноколеса (самобалансуючі одноколісні пристрої), електросамокати тощо) на вулично-дорожній мережі, попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму 13.

## Висновки

Вважаємо, що успішний досвід різних іноземних країн може бути консолідований та застосований в українському законодавстві, а в подальшому – впроваджений у наявну систему забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Констатовано, що досвід різних зарубіжних країн має бути більш детально проаналізований та модернізований з урахуванням сучасних українських реалій, а надалі – інтегрований у чинну систему забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Із метою вдосконалення чинного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху та зниження смертельних наслідків і випадків травмування учасників дорожнього руху на дорогах України нами пропонується узгодити норми чинного законодавства з вимогами сучасності.

По-перше, на нашу думку, необхідно внести зміни до Закону України «Про транспорт» шляхом включення електровелосипедів, самокатів, електросамокатів, сігвеїв, гіробордів, самобалансуючих електричних одноколісних велосипедів (моноколеса), електроскутерів, гіроскутерів, електроскейтів, моноциклів, гіророликів до персонального транспорту. Таке рішення дасть можливість по-

пуляризувати цей екологічний спосіб пересування та забезпечити безпеку дорожнього руху для його користувачів. Увести вимогу щодо здійснення обов'язкового аналізу причин аварій та дорожньо-транспортних пригод та розроблення профілактичних заходів щодо їх запобігання, а також встановити контроль за їх виконанням.

По-друге, внести зміни до статті Кодексу України про адміністративну відповідальність (далі – КУпАП). Зокрема, ми пропонуємо частину 2 статті 127 КУпАП в редакції від 08.08.2021, яка визначає відповідальність за порушення правил дорожнього руху особами, які керують велосипедами, гужовим транспортом, і погоничами тварин<sup>16</sup>, доповнити визначенням персональним електротранспортом.

Дані доповнення до вищезазначеної статті позитивно впливатимуть на підвищення рівня безпеки учасників дорожнього руху та зроблять можливим ведення обліку та проведення аналізу причин аварій, дорожньо-транспортних пригод на автомобільному, міському електричному, залізничному та персональному транспорті<sup>15</sup>. На основі статистичних даних центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, отримає повноваження на проведення технічного розслідування дорожньо-транспортних пригод, а на основі отриманих результатів буде зобов'язаний розробляти профілактичні заходи щодо запобігання виникненню катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод на автомобільному, міському електричному, залізничному та персональному транспорті та матиме право здійснювати контроль за їх виконанням<sup>15</sup>.

## Література

Танклевська Н.С., Чернявська Т.А. Сучасні проблеми розвитку транспортного сектору України. Облік і фінанси АПК: освітній пор-

---

<sup>16</sup> Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 р. із змінами і доп. [Code of Ukraine on Administrative Offenses]/ Відомості Верховної Ради Української РСР (ВВР). Додаток до № 51. Ст. 1122. // База даних «Законодавство України» [in Ukraine].

- тал. URL: <http://magazine.faaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportno-go-sektoru-ukraini.html>.
- Трипольська Г. Рекомендації до транспортного законодавства України з урахуванням практик ЄС. Фонд ім. Гайнріха Бьоля, Бюро Київ – Україна та ГО «Центр екологічних ініціатив «Екодія». 2020. 39 с.
- Бервено О.В. Роль транспортної системи в національному менеджменті якості життя. Проблеми економіки № 4. 2015. С. 92–98.
- Географія світового транспорту. Електронна енциклопедія «Географи Київського університету». URL: <http://www.geograf.com.ua/human/school-course/398-geografiya-svitovogo-transportu> (дата звернення: 07.10.2021).
- Маковецька Л. Географія транспорту: Конспект лекцій. Луцьк: Східноєвропейський університет ім. Лесі Українки, 2016. 118 с.
- Клепікова О. Соціально-економічна роль транспорту як теоретична передумова визначення транспортної системи і транспортної діяльності. Електронна бібліотека юридичної літератури «Правознавець». URL: <http://pravoznavec.com.ua/period/article/29785/%CE> (дата звернення: 07.10.2021).
- Аюбов А.М., Кувачов В.П., Мітков В.Б., Мітін В.М., Мовчан В.Ф. Транспортний процес в АПК: курс лекцій. Мелітополь: ТДАТУ, 2020. 152 с.
- Шевченко Л.С. Основи економічної теорії: підручник. Харків: Право, 2008. 448 с.
- Електросамокати на вулицях. Небезпеки і переваги їзди без правил. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/features-57242238>.
- Про дорожній рух. Закон України. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 1993. № 31. Ст. 338. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 07.10.2021).
- Електросамокати: досвід України та інших країн. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/31302691.html>.
- Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text>.
- Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. Розпорядження Кабі-

нету Міністрів України від 21.10.2020 № 1360-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennya-strategiyi-pidvishchennya-rivnya-bezpeki-dorozhnogo-ruhu-v-ukrayini-na-period-do-2024-roku-i211020-1360>.

В Україні за 2020 рік 3,5 тисячі людей загинули в ДТП – поліція. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/news-ukrainadtp-2020/31044646.html>.

Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 р. із змінами і доп. Відомості Верховної Ради Української РСР (ВВР). Додаток до № 51. Ст. 1122 // База даних «Законодавство України».

## References

Aiubov A.M., Kuvachov V.P., Mitkov V.B., Mitin V.M., Movchan V.F. Transportnyi protses v APK: kurs lektsii. [Transport process in agro-industrial complex: a course of lectures]. Melitopol: TDATU. 2020. 152 s. [in Ukraine].

Berveno O.V. Rol transportnoi systemy v natsionalnomu menedzhmenti yakosti zhyttia. [The role of the transport system in the national quality of life management] Problemy ekonomiky № 4. 2015. 92–98 s. [in Ukraine].

Elektrosamokaty na vulytsiakh. Nebezpeky i perevahy yizdy bez pravyl. [Electric scooters on the streets. Dangers and benefits of driving without rules.] [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu do resursu: <https://www.bbc.com/ukrainian/features-57242238> [in Ukraine].

Elektrosamokaty: dosvid Ukrainy ta inshykh krain. [Electric scooters: the experience of Ukraine and other countries.] [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu do resursu: <https://www.radiosvoboda.org/a/31302691.html> [in Ukraine].

Heohrafiia svitovoho transportu. [Geography of world transport] Elektronna entsyklopediia «Heohrafiy Kyivskoho universytetu». URL: <http://www.geograf.com.ua/human/school-course/398-geografiya-svitovogo-transportu> (data zvernennia 07.10.2021) [in Ukraine].

- Klepikova O. Sotsialno-ekonomichna rol transportu yak teoretychna peredumova vyznachennia transportnoi systemy i transportnoi diialnosti. [Socio-economic role of transport as a theoretical prerequisite for determining the transport system and transport activities]. Elektronna biblioteka yurydychnoi literatury «Pravoznavets». URL:<http://pravoznavec.com.ua/period/article/29785/%CE> (data zvernennia 07.10.2021) [in Ukraine].
- Kodeks Ukrainy pro administratyvni pravoporushennia: Zakon Ukrainy vid 07.12.1984 r. iz zminamy i dop. [Code of Ukraine on Administrative Offenses]/ Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainiskoi RSR (VVR). Dodatok do № 51. St. 1122. // Baza danykh «Zakonodavstvo Ukrainy» [in Ukraine].
- Makovetska L. Heohrafiia transportu: Konspekt lektsii. [Geography of transport: Lecture notes.] Lutsk: Skhidnoievropeiskyi universytet im. Lesi Ukrainky. 2016. 118 s. [in Ukraine].
- Pro dorozhnii rukh. Zakon Ukrainy. [About traffic. Law of Ukraine] Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR), 1993, № 31, st.338. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (data zvernennia 07.10.2021) [in Ukraine].
- Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku. [On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030]. Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30.05.2018 № 430-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-r#Text> [in Ukraine].
- Pro skhvalennia Stratehii pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnogo rukhu v Ukraini na period do 2024 roku. [On approval of the Strategy for improving the level of road safety in Ukraine until 2024]. Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 21.10.2020 № 1360-r. URL:<https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennya-strategiyi-pidvishchennya-rivnya-bezpeki-dorozhnogo-ruhu-v-ukrayini-na-period-do-2024-roku-i211020-1360> [in Ukraine].
- Shevchenko L.S. Osnovy ekonomichnoi teorii: Pidruchnyk. [Fundamentals of economic theory: Textbook.] Kharkiv: Pravo. 2008. 448 s. [in Ukraine].
- Tanklevska N.S., Cherniavska T.A. Suchasni problemy rozvytku transportnoho sektoru Ukrainy [Modern problems of development



of the transport sector of Ukraine.] *Oblik i finansy APK: osvithii portal*. URL: <http://magazine.faaf.org.ua/suchasni-problemi-rozvitku-transportnogo-sektoru-ukraini.html> [in Ukraine].

Trypolska H. *Rekomendatsii do transportnoho zakonodavstva Ukraïny z urakhuvanniam praktyk YeS*. [Recommendations to the transport legislation of Ukraine taking into account EU practices] *Fond im. Hainrikha Bolliia, Biuro Kyiv – Ukraina ta HO «Tsentr ekolohichnykh initsiatyv «Ekodiia»*. 2020. 39 s. [in Ukraine].

V Ukraini za 2020 rik 3,5 tysiachi liudei zahynuly v DTP – politsiia. [In Ukraine in 2020, 3.5 thousand people died in road accidents – the police]. [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu do resursu: <https://www.radiosvoboda.org/a/news-ukraina-dtp-2020/31044646.html> [in Ukraine].

## Анотація

Проаналізовано сутність діяльності патрульної поліції України в контексті здійснення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху. Розглянуто поняття безпеки дорожнього руху, з'ясовано, що конкретно включає в себе забезпечення безпеки дорожнього руху патрульною поліцією у межах чинного законодавства. Проаналізовано зарубіжний досвід з питань безпеки дорожнього руху, обґрунтовано необхідність використання в Україні зарубіжних практик у процесі організації безпеки дорожнього руху. Акцентовано увагу на необхідності використання зарубіжного досвіду забезпечення безпеки дорожнього руху також під час навчання осіб, які його здійснюють. На основі даних аналізу зарубіжного досвіду організації та регулювання безпеки дорожнього руху, а також статистичних даних про діяльність Національної поліції України загалом і Патрульної поліції зокрема у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху сформульовано висновки та рекомендації, практичне застосування яких сприятиме підвищенню рівня безпеки на дорозі.

Констатовано, що досвід різних зарубіжних країн має бути більш детально проаналізований, консолідований та модернізований з урахуванням сучасних українських реалій, а надалі – інтегрований у чинну систему забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, персональний транспорт, самобалансуючий транспортний засіб, обладнаний електродвигуном.

## **Legal Instrument for Improvement Traffic Safety by Means of Inclusion Personal Electric Motor Vehicles in Ukrainian System of Motor Transport**

**Yuliia Tsygylyk**

Postgraduate Student at the Department of Public Administration, Ukrainian State Employment Service Training Institute, ykochmar@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0003-0669-208X>

### **Summary**

It had analyzed essence of the work Ukraine's (traffic) police concerning measures for traffic safety. It had considered conception of traffic safety and it has been found what specifically including the work police traffic safety within the framework of Ukrainian legislation. It had analyzed the foreign experience concerning traffic safety and it to be proved necessity of application best practices other countries for road safety in Ukraine. It had drawn attention on fact that the same idea (using foreign experience in traffic safety) must be applied when we teaching police cadets. It had made the conclusions and advices on the ground of data concerning traffic safety from sources:

- 1) foreign experience concerning organization and regulation of traffic control and safety;
- 2) statistic data in general from National Police of Ukraine in field of traffic control and safety;
- 3) statistic data in particular from Patrol Police in field of traffic control and safety.

Apply practically these the conclusions and advices led us to increase road safety.

It had pointed that the foreign experience concerning organization and regulation of traffic control and safety had to be analyzed and consolidated. Also we have to adapt foreign experience to Ukrainian's actuals and integrate into acting system for road safety of Ukraine in future.

**Keywords:** Traffic (road) safety, personal motor vehicles, scooter with electric motor.