

НАУКОВА РОБОТА
НА ТЕМУ: «ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВПРОВАДЖЕННЯ ТА
ВИКОРИСТАННЯ ПЕРСОНАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В
УКРАЇНІ ТА ЗАРУБІЖНИХ КРАЇНАХ: КОМПАРАТИВНО-ПРАВОВИЙ
АНАЛІЗ»

АНОТАЦІЯ

Актуальність теми. Процеси, пов'язані із євроінтеграцією в Україні, потребують перегляду існуючої нормативно-правової бази. Особливої уваги заслуговує питання правового регулювання впровадження та використання таких засобів пересування, як гіроборд, електросамокат, моноколесо, сігвей, скейтборд тощо. У багатьох країнах світу дане питання вже врегульовано на законодавчому рівні, що зумовлює необхідність дослідження нормативно-правових актів зарубіжних країн для розробки рекомендацій для формування основних законодавчих положень і прийняття відповідних нормативно-правових актів, що сприятиме виконанню завдань Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року.

Метою роботи є аналіз правового регулювання впровадження і використання персональних транспортних засобів в Україні та зарубіжних країнах і виокремлення пріоритетних напрямків запозичення зарубіжного досвіду для України.

Завданнями дослідження є: проаналізувати загальнотеоретичні та історико-правові аспекти персональних транспортних засобів як об'єкту правового регулювання; висвітлити нормотворчу діяльність із правового регулювання ПТЗ в Україні; проаналізувати досвід впровадження і використання ПТЗ у країнах світу; виокремити основні напрямки вдосконалення законодавства України щодо впровадження та використання ПТЗ з урахуванням досвіду зарубіжних країн.

Методами, що використовувались у роботі, є: формально-логічний, аналізу, синтезу, порівняльно-правовий, класифікації, хронологічний, системно-структурний, експертних оцінок.

Структура роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків.

Ключові слова: ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ, ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТ, ПРАВИЛА ДОРОЖНЬОГО РУХУ, УДОСКОНАЛЕННЯ.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ І. ПЕРСОНАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ ЯК ОБ’ЄКТ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ: ЗАГАЛЬНОТЕОРЕТИЧНІ ТА ІСТОРИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ.....	7
1.1. Персональні транспортні засоби: основні підходи щодо їх визначення у вітчизняному та зарубіжному законодавстві.....	7
1.2. Генеза правового регулювання впровадження та використання персональних транспортних засобів в Україні та зарубіжних країнах.....	11
РОЗДІЛ ІІ. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВПРОВАДЖЕННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ ПЕРСОНАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ ТА ЗАРУБІЖНИХ КРАЇНАХ.....	14
2.1. Нормотворча та нормопроєктна діяльність із правового регулювання впровадження та використання персональних транспортних засобів в Україні.....	14
2.2. Досвід впровадження і використання персональних транспортних засобів в країнах світу: правове регулювання та практика застосування.....	16
РОЗДІЛ ІІІ. ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ЩОДО ВПРОВАДЖЕННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ ПЕРСОНАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ З УРАХУВАННЯМ ДОСВІДУ ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН.....	20
ВИСНОВКИ.....	22
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ.....	25

ВСТУП

Актуальність теми. Відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року (далі – Стратегія), схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. №430-р, реалізація якої сприятиме наближенню України до ЄС, оскільки вона стосується запровадження Угоди про асоціацію та створення умов, які сприятимуть поступовій інтеграції України у внутрішній ринок ЄС [4], питання правового регулювання впровадження та використання персональних транспортних засобів є особливо актуальним.

У багатьох країнах світу дане питання вже врегульовано на законодавчому рівні, що зумовлює необхідність дослідження нормативно-правових актів зарубіжних країн для розробки рекомендацій для формування основних законодавчих положень і прийняття відповідних нормативно-правових актів, що сприятиме виконанню одного із завдань Стратегії: «використання кращого світового досвіду для забезпечення розвитку транспортної галузі» [4].

Актуальність проблеми підкреслюється і наявними науковими працями, хоча ці дослідження мають дещо фрагментарний характер, здебільшого іноземних вчених і практиків, серед яких: Берттрам П., Ваал М., Грот С., Дінгум М., Ількевич С., Ірфан У., Калюжний Ю., Кім В., Клівлов Р., МакНалті Е., Хасанов Т., Шрауф С. та інші.

Мета і завдання дослідження. Метою роботи є здійснити аналіз правового регулювання впровадження і використання персональних транспортних засобів в Україні та зарубіжних країнах і виокремлення пріоритетних напрямків запозичення зарубіжного досвіду для України.

Мета дослідження зумовила необхідність вирішення таких завдань:

- визначити основні підходи до розуміння персональних транспортних засобів у вітчизняному та зарубіжному законодавстві;

- дослідити генезу правового регулювання впровадження та використання персональних транспортних засобів в Україні та зарубіжних країнах;
- висвітлити нормотворчу діяльність із правового регулювання персональних транспортних засобів в Україні;
- проаналізувати досвід впровадження і використання персональних електричних транспортних засобів у країнах світу: правове регулювання та практика застосування;
- виокремити основні напрямки вдосконалення законодавства України щодо впровадження та використання персональних транспортних засобів з урахуванням досвіду зарубіжних країн.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, які виникають в процесі правового регулювання використання персональних транспортних засобів в Україні та зарубіжних країнах.

Предметом дослідження є правове регулювання впровадження та використання персональних транспортних засобів в Україні та зарубіжних країнах.

При написанні роботи використовувались **методи**, як: формально-логічний, аналізу, синтезу, порівняльно-правовий, класифікації, хронологічний, системно-структурний, експертних оцінок.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у комплексному аналізі правового регулювання впровадження та використання персональних транспортних засобів у зарубіжних країнах й виокремлення основних напрямків його запозичення для України. Ґрунтовно досліджено витoki формування та розвитку законодавчої бази щодо регулювання питання використання персональних транспортних засобів в Україні та зарубіжних країнах.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що вони можуть бути використані у: *науково-дослідній діяльності* – для подальшого розроблення теоретичних та практичних проблем правового регулювання використання персональних транспортних засобів; *правотворчості* – з метою

розробки нових та вдосконалення чинних нормативно-правових актів щодо використання персональних транспортних засобів в Україні з урахуванням досвіду зарубіжних країн.

Структура роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків.

РОЗДІЛ І. ПЕРСОНАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ ЯК ОБ'ЄКТ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ: ЗАГАЛЬНОТЕОРЕТИЧНІ ТА ІСТОРИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ

1.1. Персональні транспортні засоби: основні підходи щодо їх визначення у вітчизняному та зарубіжному законодавстві

Складовою частиною Єдиної транспортної системи України є транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітени). Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг [11, с. 97]. Для цього необхідно визначити правовий статус таких засобів пересування як електросамокат, сігвей, гіроборд тощо в Україні.

Аналізуючи законодавчі положення зарубіжних щодо дефініції зазначених засобів пересування, умовно можна виділити дві групи країн за способом регламентації: 1) «конкретна» 2) «абстрактна».

До першої групи належить *Німеччина*, де в Указі «Про мініатюрні електричні транспортні засоби» 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 само балансованим з/без сидіння, рульовий або утримуючий стрижень, розміром не менш 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.) [29]. У *Франції*, де указом №2019-1082 від 23 жовтня 2019 року «Про правове регулювання персонального транспорту» було внесено зміни до Кодексу шосе, визначено, що персональний моторизований транспортний засіб – це 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 складає більше 6 км/год та не перевищує 25 км/год. Він може включати в себе аксесуари, такі як невеликий кошик або сумка. Segway, як визначено в пункті 71 статті 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, тук-тук (моторизований триколісний велосипед) [18]. *Сінгапур* має визначення «пристроїв особистої мобільності». Відповідно до розпорядження Міністра транспорту, пристрій особистої мобільності – зареєстрований пристрій особистої мобільності, який має електричний двигун, приєднаний до пристрою та руль [13]. У травні 2018 р. було внесено зміни до ряду законодавчих актів і встановлено, що до пристроїв особистої мобільності потрібно віднести велосипеди, електровелосипеди, моторизовані та немоторизовані пристрої особистої мобільності (самокати, електроскутери, гіроборди), засоби індивідуальної мобільності (інвалідні коляски т.і.) [12]. В провінції Канади *Онтаріо*, відповідно до Правил «Кік-руху Онтаріо», електросамокат – це транспортний засіб, який має два колеса, розташовані уздовж однієї і тієї ж поздовжньої осі, одне з яких спереду самоката, інше – ззаду; платформа для стояння між двома колесами; рульове управління, що діє безпосередньо на кероване колесо; електродвигун, потужністю до 500 Вт, що забезпечує максимальну швидкість 24 км/год [23].

Отже, Німеччина, Франція, Сінгапур та провінція Канади Онтаріо закріпили окреме законодавче положення із визначенням таких засобів пересування. Франція та Німеччина детально вказали характеристики персональних електричних транспортних засобів, провінція Канади Онтаріо – виключно електросамокату, але для України доцільним є запозичення досвіду Сінгапуру, зважаючи на те, що під визначенням «пристроїв особистої

мобільності» у цій державі враховано моторизовані та немоторизовані транспортні засоби.

До другої групи країн, які варто віднести до друп із «абстрактним» способом регулянтації належать: *Велике Герцогство Люксембург*, Казахстан та Японія. Так, *Велике Герцогство Люксембург*, містить норму в Дорожньому кодексі про те, що сігвей, гіроборд, електросамокат, моноколесо, електроскейтборд прирівнюються до велосипеда [16]. *Казахстан* у Правилах дорожнього руху, електросамокати прирівняв до мопедів [7], а ось *Японія*, визначила, що під «мопед» підпадає моторизований велосипед та трьколісний, чотириколісний ТЗ, якщо вони відповідають вимогам законодавства. Закон «Про право дорожнього руху» №105 від 1958 у п. 3 ч. 4 ст. 76, і при цьому забороняє використовувати на транспортних дорогах моноколесо, гіроскутер, трьколісний скейтборд [9]. У 2019 році виробники електросамокатів розробили декілька моделей для продажу у Японії, що відповідають положенням законів і правил, а відповідно, і використовуватись на дорогах загального користування. Не вносячи змін до нормативно-правових актів, Національне агентство поліції Японії виступило із заявою, що ці транспортні засоби відносяться до категорії «мопед» і особи, які керують ними, мають такий самий правовий статус.

Отже, у законодавстві Великого Герцогства Люксембург, Казахстану, Японії відсутнє визначення персонального мобільного транспорту як окремої категорії, хоча й наявні дещо фрагментарні положення щодо окремих видів даного виду транспорту.

У вітчизняному законодавстві відсутня дефініція, яка охопила б електросамокати, моноколеса, скейтборди тощо. Наразі створена Робоча група Верховної Ради України, Міністерства Інфраструктури України та Української Асоціації Електромобільності із законодавчого регулювання Персональних транспортних засобів (далі – Робоча група), яка запропонувала таку дефініцію: персональний транспортний засіб (далі – ПТЗ) – це колісний транспортний засіб, який призначений для руху безрейковими дорогами, які

використовуються для перевезення виключно однієї особи, яка водночас є кермувальником цього транспортного засобу. ПТЗ має щонайменше одне колесо та споряджену масу не більше 100 кг., приводиться в рух мускульною силою людини або електродвигуном (одним або декількома).

Запропоновано розділити ці транспортні засоби на дві категорії: моторизовані електродвигунами та немоторизовані персональні транспортні засоби. До *немоторизованих ПТЗ* віднести роликові ковзани; скейтборд (чотириколісний транспортний засіб, що приводиться в рух відштовхуванням ногою від землі або рухами тіла); самокат, також ролер (двоколісний транспортний засіб, що приводиться в рух відштовхуванням ногою від землі); велосипед, також ровер (транспортний засіб, що має два колеса або більше і приводиться в рух мускульною силою людини, що знаходиться на цьому транспортному засобі, зокрема за допомогою педалей або рукояток. Може також мати електродвигун номінальною максимальною потужністю, що не перевищує 0,25 кВт, який не може приводити транспортний засіб до руху без використання педалей та автоматично відключається на швидкості понад 25 км/год). До *електричних ПТЗ* віднести гіроборд (самобалансуючий ТЗ); моторизовані роликові ковзани або схожі пристрої, що фіксуються на кожному ногу окремо; електро скейт (Electric Skateboard, Power Skateboard); гіроскутер (самобалансуючий ТЗ типа сігвей, міні сігвей); гіроскутер одноколісний (самобалансуючий ТЗ типа OneWheel); моноколесо з електродвигуном; електросамокат (до 25 км./год); електросамокат швидкісний (понад 25 км./год); електроскутер 4-х колісний, призначений виключно для людей з обмеженими фізичними можливостями низькошвидкісний (до 10 км./год).

Отже, незважаючи на типовість підходу законодавця до визначення об'єкту правового регулювання – персональних транспортних засобів, в обох групах країн різним є спосіб фіксування їх визначення у законодавстві. Якщо для країн із конкретною регламентацією характерною є безпосередня вказівка у нормативно-правових актах детальної дефініції окремих різновидів (здебільшого електричних) персональних транспортних засобів, для країн із

абстрактною – дещо фрагментарні положення щодо окремих видів персональних транспортних засобів (в окремих актах окремі прояви). Досконалий варіант дефінітивного визначення ПТЗ є притаманним для Сінгапуру – використання терміну «пристрої особистої мобільності», охоплюючи моторизований та немоторизований персональний транспорт, із яким збігається пропозиція Робочої групи дефініції ПТЗ для України.

1.2. Генеза правового регулювання впровадження та використання персональних транспортних засобів в Україні та зарубіжних країнах

Нормативно-правове регулювання впровадження і використання персональних транспортних засобів у деяких країнах почало формуватись у ХХІ столітті, а в деяких – відсутнє і досі. Умовно можна виділити чотири етапи становлення, розвитку й нормативного закріплення персональних транспортних засобів у різних країнах світу.

Перший етап – (від появи перших держав до початку ХVІІІ ст.), який можна назвати «етапом створення персональних транспортних засобів», для якого характерним було використання тварин (коней, волів, слонів, верблюдів) як транспортного засобу для перевезення однієї людини. З часом – каліфорнійські серфери почали виготовляти праобраз скейтбордів: дерев'яні скриньки з примітивними колесами, аналогами сучасних скейтбордів були дошки з колесами [10].

Другий етап – (від ХVІІІ до ХІХ ст.), якому властиве чітке розуміння суспільством, що є персональним транспортним засобом і відмежування його від транспорту загального користування, автомобільного, залізничного тощо. Випуск перших моторизованих персональних транспортних засобів (моторизовані самокати в США). Законодавча база країн світу вже встановлює фундаментальні правила користування транспортом, які в деяких країнах діють з того часу і досі (Великобританія [22]). З огляду на це, даний етап можна назвати «етап формування транспортного законодавства».

Третій етап – (з XX ст. і до сьогодні) «етап становлення законодавства про персональні транспортні засоби». Для цього етапу характерними є створення окремих нормативно-правових актів або вдосконалення існуючих положеннями про персональні транспортні засоби.

На цьому етапі умовно можна виділити дві групи країн: 1) ті, в яких вже врегульовано правовий статус та 2) ті, які ще на шляху врегулювання.

Перша група: *Норвегія* внесла зміни до законодавства у 2014 р., в яких встановила, що велосипедисти та водії самобалансуючих ТЗ мають використовувати для руху виключно велосипедні доріжки тільки на правій стороні дороги [20]. За нею *Фінляндія* наприкінці 2015 р. внесла поправку до Закону «Про транспортні засоби», доповнивши його категорією електричних мобільних пристроїв, до яких віднесли сігвей, гіроборд, електроскутер, самобалансуючі електричні одноколісні велосипеди [19]. У *Сінгапурі* Консультативна група з Активної мобільності була створена в липні 2015 року, її очолив старший секретар парламенту М.Ф. Ібрагім. До складу групи увійшли усі категорії населення: люди похилого віку, молодь, велосипедисти, користувачі ПТЗ, автомобілісти. У 2016 році група рекомендувала звід правил і кодекс поведінки для їзди на велосипедах та персональних моторизованих ТЗ, які були прийняті урядом як «Акт активної мобільності» [12]. Так розпочався етап законодавчих змін. Після цього група систематично передивляється правила, розробляє рекомендації з акцентом на безпеку. У 2017 році в *США* вперше стали давати електросамокати напрокат (у Каліфорнії). Сьогодні така послуга надається багатьма державами світу. Швидке розгортання сервісів прокату електросамокатів вже охарактеризовано рядом експертів як «революція мікромобільності» [1; 15]. В *Німеччині* 6 червня 2019 р. прийнято «Указ про мініатюрні електричні транспортні засоби», який значно розширив перелік транспортних засобів, визначив основні вимоги до їх використання на дорогах загального користування, відповідальність [29]. *Франція* врегулювала зазначене питання дещо пізніше. Указом №2019-1082 від 23 жовтня 2019 року «Про правове регулювання персонального транспорту» було внесено зміни до

Кодексу шосе, а 19 листопада 2019 р. було прийнято «Білль про орієнтацію на мобільність» [26], яким держава встановила: цілі (досягти успіху в екологічному та енергетичному переході транспортних систем; надати кожному можливість вибору мобільності, пропонуючи більш ефективні послуги по всій країні; краще пов'язати Францію з основними європейськими та світовими торговими системами тощо), право на мобільність (ст. 1).

Друга група: у *Великобританії* питання правового регулювання ПТЗ не визначено, але знаходиться на стадії розгляду. Від 19 березня 2019 р. було затверджено «Майбутнє мобільності: міська стратегія», відповідно до загальнодержавної стратегії від 31 січня 2019 р. «Майбутнє мобільності». Міська стратегія описала підхід уряду до максимізації вигод від транспортних інновацій у містах і селах. Стратегією передбачений допуск лише таких ТЗ, як електроскутери та електровелосипеди, за допомогою яких можна зменшити використання автомобілей і встановити нову стійку моду на цей транспорт. Це сприятиме зменшенню заторів, підвищенню якості повітря, здоров'ю населення, підвищенню рівня і тривалості життя [21]. Провінція Канади Онтаріо впровадила пілотну програму Правила «Кік-руху Онтаріо», яка тимчасово врегульовує використання та експлуатацію персональних транспортних засобів і має на меті проаналізувати проблеми, які виникнуть під час реалізації програми [25], після чого можливо будуть внесені зміни до законодавства і визначено персональний мобільний електротранспорт до окремої категорії. *Україна* зараз знаходиться також на стадії формування законодавчої бази з правового регулювання персональних транспортних засобів. Створено декілька Робочих груп при різних Комітетах Верховної Ради України, а саме при Комітеті ВРУ з питань транспорту та інфраструктури та Комітеті ВРУ з питань енергетики та житлово-комунальних послуг.

Отже, у генезі правового регулювання впровадження та використання персональних транспортних засобів в Україні та зарубіжних країнах простежується певна етапність, яка свідчить про поступову деталізацію відповідного правового регулювання.

РОЗДІЛ II. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВПРОВАДЖЕННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ ПЕРСОНАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ ТА ЗАРУБІЖНИХ КРАЇНАХ

2.1. Нормотворча та нормопроєктна діяльність із правового регулювання впровадження та використання персональних транспортних засобів в Україні

В Україні єдиний порядок дорожнього руху на всій території України встановлюється відповідно до Закону України «Про дорожній рух» та Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року №1306 (зі змінами) (далі – ПДР).

Відповідно до п. 1.10 ПДР України, учасник дорожнього руху – особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному; Транспортний засіб (далі – ТЗ) – пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів. Згідно з частинами п'ятою-шостою п. 2.13 ПДР, транспортні засоби належать до таких категорій, зокрема: А1 – мопеди, моторолери та інші двоколісні ТЗ, які мають двигун з робочим об'ємом до 50 куб. см або електродвигун потужністю до 4 кВт [6]. Тобто, наразі питання участі в дорожньому русі осіб, що використовують для пересування електросамокати (гіроборди, гіроцикли, електровелосипеди, електроскутери, мінісігвей, смартвей, смартсігвей), які приводяться у рух за допомогою електродвигуна та скейтборди, роликові ковзани не визначено. Для вирішення цього питання потрібно або внести зміни до низки нормативно-правових актів або розробити та прийняти один документ, який комплексно визначає правове регулювання впровадження та використання персональних транспортних засобів в Україні.

Зараз відбувається активна діяльність при Комітеті ВРУ з питань транспорту та інфраструктури, де у Плані роботи Комітету на період третьої

сесії Верховної Ради України дев'ятого скликання (лютий 2020 – липень 2020), затвердженому на засіданні Комітету 15 січня 2020 р. одним із питань, які вносяться на розгляд Комітету є Проекту Закону про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» (щодо визначення електричних автомобільних транспортних засобів, зарядних станцій під них та створенню умов для переходу на екологічний транспорт до 2030 року) [5]. Учасники засідань Комітету на засіданні Робочої групи висловили його позицію про те, що для моторизованих персональних транспортних засобів потрібно створити нову категорію «легкий персональний транспорт», після чого класифікувати його за критеріями швидкості, маси, потужності ТЗ. Встановити вікові обмеження: до 12 років кермувальник може рухатись на такому ТЗ на тротуарах у супроводі родичів, а з 14 років – на дорозі; встановити окрему норму, що до 14 р. шоломи при використанні таких ТЗ обов'язково мають бути. Вимоги до таких ТЗ обговорені лише в контексті покладення встановлення фар на кожному ТЗ, обгурнувавши таку можливість.

Робочою групою при Комітеті ВРУ з питань енергетики та житлово-комунальних послуг в період з листопада 2019 р. по лютий 2020 р. було підготовлено напрацювання, у яких визначено, що класифікувати ПТЗ потрібно за максимальною швидкістю руху, обмеження якої встановлюється програмно контролером ТЗ, а дотримання відповідності цим вимогам покладається на виробника або імпортера, дотримання швидкості – на користувача (власника). За напрацювання було проголосовано наступним чином: до 10 км/год – не має обмежень в руху (парки, дитячі зони відпочинку, тротуари тощо); до 20 км/год – можливість руху по тротуарах та вело доріжках, обмеження руху в парках та дитячих зонах відпочинку; якщо швидкість понад 20 км/год – ввести обмеження руху по тротуарах та дозволити рух по дорогах загального користування по полосі громадського транспорту. Було також відкрито питання щодо необхідності державної реєстрації ПТЗ за умови доробки законодавчої бази, задля урахування специфіки конструкції та експлуатації ПТЗ. Зокрема,

сертифікатів відповідності. Розпочате масштабне опитування користувачів ПТЗ щодо важливих проблем експлуатації ПТЗ в умовах українських міст.

Робочою групою розроблено та презентовано концепцію та структуру проекту Закону України «Про персональний транспорт», задля введення в правове поле України нової категорії персональних транспортних засобів.

Отже, процес нормотворчої та нормопроектної діяльності з правового регулювання впровадження та використання персональних транспортних засобів в Україні розпочато наприкінці 2019 р. Двома Комітетами Верховної Ради України, запропоновано різні підходи, які мають бути узгоджені між собою для формування єдиної концепції розробки законодавчих положень, у яких має вирішено питання щодо місць використання, швидкісних обмежень руху, вимог до ПТЗ, правил їх використання, реєстрації, страхування, вимог до кермувальника, відповідальності, оренди та прокату, освітнього компоненту, сертифікату чи водійського посвідчення.

2.2. Основні пріоритети правового регулювання впровадження і використання персональних транспортних засобів у країнах світу

Для виконання цілей і завдань Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та приведення національного законодавства у відповідності до європейського, було досліджено досвід зарубіжних країн за критеріями для запозичення досвіду: місця використання, швидкісні обмеження руху, вимоги до ПТЗ, реєстрація, страхування, вимоги до кермувальника, відповідальність, оренда та прокат. На основі цього, можна умовно виділити три моделі правового регулювання: «lite», «soft», «hard».

Модель «lite» передбачає спрощене правове регулювання ПТЗ у Великому Герцогстві Люксембург, Бельгії, Франції, штатах Каліфорнія та Вашингтон (США) [27]. Використовувати ПТЗ можна на вело доріжках (бо ПТЗ асимілюються до велосипедів в усіх зазначених країнах, окрім Франції), дорогах загального користування (у разі, якщо немає велодоріжки), на

тротуарах за певних умов (у Великому Герцогстві Люксембург, якщо швидкість менша за 6 км/год; у Франції, бо асимілюються з пішоходом; якщо користувач досяг віку > 10 років у Бельгії). Щодо відповідності вимог ПТЗ, то Правила дорожнього руху покладають відповідальність і обов'язок кермувальника цих ТЗ слідувати, щоб він мав справне звукове, світлове обладнання та гальма. Ліцензія, реєстрація ПТЗ, страхування не потрібні. Вік, з якого кермувальник має право використовувати ПТЗ визначається в залежності від виду транспортного засобу: електровелосипед, смартборд – 10 років, сігвей, електроскутер, моноколесо – 12, скейтборд – 16. Водійське посвідчення або сертифікат, що засвідчує право на керування ПТЗ не потрібні (окрім штату Каліфорнія, де водійське посвідчення має бути обов'язково). Відповідальність за порушення норм – штрафні санкції. Здебільшого відбувається централізоване врегулювання нормами окремого закону. Виключенням є Франція, де органам місцевого самоврядування, де більш ніж 100 000 мешканців, надано повноваження, відповідно до «Біллю про орієнтацію на мобільність» [26], щодо розробки плану мобільності, що буде замість планів міського транспорту, які існують зараз. Стаття 21 Біллю створює законодавчу базу, що дозволяє адаптуватись до місцевих правил дорожнього руху питанням особистих переміщень нових ТЗ у містах.

Отже, для нормативної моделі «lite» характерно спрощене правове регулювання впровадження і використання ПТЗ, зважаючи на наявність одного суб'єкту владних повноважень – центрального органу виконавчої влади, який здійснює державну політику щодо ПТЗ, незначні вимоги до цих транспортних засобів.

Модель «soft» зустрічається у Сінгапурі та провінції Канади Онтаріо. Місця використання ПТЗ – дороги загального користування для велосипедів та електровелосипедів із обов'язковою наявністю шлема у кермувальника; велодоріжки для ПТЗ, зі швидкістю до 25 км/год; тротуари для немоторизованих ПТЗ зі швидкістю до 10 км/год. Вимоги до персонального транспортного засобу дещо різняться:

1) у провінції Канади Онтаріо має бути електричним, педалі чи сидіння не допускаються, мати переднє і заднє світло, 2 колеса і гальма, максимальний діаметр колеса 17 дюймів, максимальна вага – 45 кг., максимальна вихідна потужність 500 Вт, яка може забезпечити максимальну швидкість 24 км/год;

2) у Сінгапурі: вага до 20 кг, швидкість до 25 км/год, 70 см. Ширина, відповідати стандарту пожежної безпеки (лише моторизовані) UL2272 (з 1 липня 2020 р без стандарту в громадських місцях ПТЗ заборонені). Ліцензія для ПТЗ не потрібна. Реєстрація обов'язкова лише для електровелосипедів та електросамокатів. Страхування рекомендовано, але не є обов'язковим. Кермувальник має досягти віку 16 р. (для усіх ПТЗ в провінції Канади Онтаріо, для електросамокатів та електровелосипедів у Сінгапурі). Водійське посвідчення чи свідоцтво про тестування ТЗ не потрібно. Відповідальність за порушення норм – штрафні санкції.

Нормативна модель «soft» є найбільш доцільною для запозичення Україною. Підход Сінгапуру включає в себе врегулювання моторизованих та немоторизованих ПТЗ, що дозволяє охопити одразу декілька категорій ПТЗ, які в Україні на сьогодні не є законодавчо врегульованими. Досвід впровадження проекту у провінції Канади Онтаріо демонструє поступову практику впровадження та використання ПТЗ спочатку, аналіз цієї практики, а наприкінці обрання способу правового регулювання.

Модель «hard» передбачає найжорсткіше правове регулювання у Німеччині. Місця використання ПТЗ – дороги загального користування за умови, якщо наявна ліцензія, страховий знак та присвоєно ідентифікаційний номер ТЗ; велодоріжки; на тротуарах заборонено. Вимоги до персонального транспортного засобу визначені у дефініції, а також освітлювальне обладнання, пристрій для звукових сигналів, інші потреби безпеки обов'язково мають бути на ПТЗ. Відповідальність за недодержання цієї вимоги покладається на власника/кермувальника ПТЗ. Такий транспортний засіб має відповідати типу, якому видано загальну ліцензію на експлуатацію чи якщо для власника цього ТЗ надано індивідуальну ліцензію на експлуатацію. Також ПТЗ має бути

присвоєно ідентифікаційний номер. Страхування обов'язково, відповідно до розділу 29а «Указу про реєстрацію транспортних засобів». Рекомендований вік, з якого можна керувати ПТЗ 14 років. Водійське посвідчення чи свідоцтво про тестування ТЗ не потрібно. Відповідальність для водіїв мініатюрних електричних транспортних засобів: за порушення ПДД, відсутність страхового полісу, ліцензії [14] – штрафні санкції.

Нормативна модель «hard» характеризується наявністю великої кількості вимог до ПТЗ, встановлення досить жорстких санкцій за порушення правил дорожнього руху чи недодержання вимог законодавчих положень.

Отже, не зважаючи на певну схожість до усвідомлення функціонального призначення персональних транспортних засобів у різних країнах світу, правове регулювання їх впровадження і використання відрізняється певною специфікою, що зумовлена в тому числі й історичними, національними особливостями, унікальністю нормотворення, викликами правозастосування, що й дозволяє умовно виокремити три «нормативні моделі».

РОЗДІЛ III. ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ЩОДО ВПРОВАДЖЕННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ ПЕРСОНАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ З УРАХУВАННЯМ ДОСВІДУ ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН

Під час розробки концепції розвитку України із врахуванням зарубіжного досвіду в напрямку розвитку правового регулювання персонального мобільного електротранспорту, на нашу думку, необхідно врахувати положення ч. 1 ст. 7 ратифікованої Україною Конвенції про дорожній рух, де вказано, що користувачі дороги мають поводити себе таким чином, щоб не створювати небезпеки чи перешкод для руху, не наражати на небезпеку людей та не завдавати шкоди державному, громадському чи приватному майну [3].

Проаналізувавши наявну законодавчу базу як України, так і низки зарубіжних країн, нами обґрунтовано потребу урахування зарубіжного досвіду правового регулювання впровадження та використання персональних транспортних засобів, й зокрема запропоновано наступне:

а) на підставі опрацювання специфічних ознак законодавства умовно виділених трьох нормативних нагородних моделей, акцент варто зробити на моделі «soft», яка охоплює країни, які належать до англо-саксонської правової сім'ї;

б) доцільним є запозичення досвіду саме моделі «soft» у частині нормативного використання терміну «персональних транспортних засобів» та розподілу їх на моторизовані та немоторизовані;

в) в аспекті уніфікації засад впровадження і використання персональних транспортних засобів цілком логічним вбачається запозичення досвіду моделі «soft» стосовно врегулювання цього в окремому базовому законодавчому акті із деталізацією у ньому аспектів щодо вимог до ПТЗ, кермувальника ПТЗ (окрема глава, розділ тощо);

г) розробити шкалу швидкості ПТЗ, за допомогою якої визначити місця, у яких можна буде рухатись цими транспортними засобами задля забезпечення

безпеки усіх учасників дорожнього руху, враховуючи досвід нормативної моделі «soft»: дороги загального користування для велосипедів та електровелосипедів із обов'язковою наявністю шлема у кермувальника; велодоріжки для ПТЗ, зі швидкістю до 25 км/год; тротуари для немоторизованих ПТЗ зі швидкістю до 10 км/год;

д) встановити страхування не обов'язковим, але рекомендованим. Провести роботу із страховими компаніями щодо можливості розробки страхового полісу для кермувальників ПТЗ (від нещасних випадків та відповідальності перед третіми особами).

ВИСНОВКИ

З'ясувавши основні підходи до визначення персональних транспортних засобів у вітчизняному та зарубіжному законодавстві, умовно виділено дві групи країн за способом регламентації: конкретну та абстрактну. Незважаючи на типовість підходу законодавця до визначення об'єкту правового регулювання – персональних транспортних засобів, в обох групах країн різним є спосіб фіксування їх визначення у законодавстві. Якщо для країн із конкретною регламентацією характерною є безпосередня вказівка у нормативно-правових актах детальної дефініції окремих різновидів (здебільшого електричних) персональних транспортних засобів, для країн із абстрактною – дещо фрагментарні положення щодо окремих видів персональних транспортних засобів (в окремих актах окремі прояви). Досконалий варіант дефінітивного визначення ПТЗ є притаманним для Сінгапуру – використання терміну «пристрої особистої мобільності», охоплюючи моторизований та немоторизований персональний транспорт, із яким збігається пропозиція Робочої групи дефініції ПТЗ для України.

Дослідивши генезу правового регулювання впровадження та використання персональних транспортних засобів, умовно виділено та охарактеризовано етапи становлення та розвитку законодавства щодо регулювання ПТЗ у країнах світу: I (від появи перших держав до початку XVIII ст.) – «етап створення персональних транспортних засобів», II (від XVIII до XIX ст.) – «етап формування транспортного законодавства», III (з XX ст. і до сьогодні) – «етап становлення законодавства про персональні транспортні засоби». На третьому етапі умовно виділено дві групи країн: 1 - ті, в яких вже врегульовано (Норвегія, Фінляндія, Сінгапур, Франція, Німеччина) та 2 - ті, які врегульовують (Великобританія, Канада, Україна).

Обґрунтовано, що процес нормотворчої та нормопроектної діяльності з правового регулювання впровадження та використання персональних транспортних засобів в Україні розпочато наприкінці 2019 р. Двома Комітетами

Верховної Ради України, запропоновано різні підходи, які мають бути узгоджені між собою для формування єдиної концепції розробки законодавчих положень, у яких має вирішено ряд невизначених питань із врахуванням досвіду зарубіжних країн.

Доведено, що правове регулювання впровадження та використання персональних транспортних засобів у зарубіжних країнах здійснюється у різний спосіб, але умовно виділено та охарактеризовано три нормативні моделі: «lite» (Велике Герцогство Люксембург, Бельгія, Франція, штати Каліфорнія та Вашингтон (США)), «soft» (Сінгапур, Канада), «hard» (Німеччина).

Обґрунтовано потребу урахування зарубіжного досвіду правового регулювання впровадження та використання персональних транспортних засобів й зокрема запропоновано:

а) на підставі опрацювання специфічних ознак законодавства умовно виділених трьох нормативних нагородних моделей, акцент варто зробити на моделі «soft», яка охоплює країни, які належать до англо-саксонської правової сім'ї;

б) доцільним є запозичення досвіду саме моделі «soft» у частині нормативного використання терміну «персональних транспортних засобів» та розподілу їх на моторизовані та немоторизовані;

в) в аспекті уніфікації засад впровадження і використання персональних транспортних засобів цілком логічним вбачається запозичення досвіду моделі «soft» стосовно врегулювання цього в окремому базовому законодавчому акті із деталізацією у ньому аспектів щодо вимог до ПТЗ, кермувальника ПТЗ (окрема глава, розділ тощо);

г) розробити шкалу швидкості ПТЗ, за допомогою якої визначити місця, у яких можна буде рухатись цими транспортними засобами задля забезпечення безпеки усіх учасників дорожнього руху, враховуючи досвід нормативної моделі «soft»: дороги загального користування для велосипедів та електровелосипедів із обов'язковою наявністю шлема у кермувальника;

велодоріжки для ПТЗ, зі швидкістю до 25 км/год; тротуари для немоторизованих ПТЗ зі швидкістю до 10 км/год;

д) встановити страхування не обов'язковим, але рекомендованим. Провести роботу із страховими компаніями щодо можливості розробки страхового полісу для кермувальників ПТЗ (від нещасних випадків та відповідальності перед третіми особами).

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Ількевич С.В. Источники формирования конкурентных преимуществ сервисов проката электросамокатов. Стратегические решения & риск-менеджмент. 2019. Т. 10, № 3. С. 238-251.
2. Калюжный Ю.Н. Современные проблемы законодательного регулирования использования отдельных видов электротранспорта. ВВ: Административное право и практика администрирования. 2019. № 5. С. 27-33.
3. Конвенція про дорожній рух від 08.11.1968. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041 (дата звернення: 02.02.2020)
4. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.10.2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (дата звернення: 02.02.2020)
5. План роботи Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури на 3 сесію. URL: http://komtrans.rada.gov.ua/documents/dijal_komit/Pl_rob_kom_9skl/73014.html (дата звернення: 02.02.2020)
6. Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10.10. 2001 р. №1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF> (дата звернення: 28.01.2020)
7. Правила дорожнього руху Республіки Казахстан, затверджені постановою Уряду РК від 21.10.2017 р. №667. URL: <http://www.carin.kz/pdd-rk/obschie-polozheniya> (дата звернення: 02.02.2020)
8. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 №3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення: 25.01.2020)
9. Про право дорожнього руху (道路交通法): Закон Японії №105 від 1958 р. URL: https://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=335AC0000000105 (дата звернення: 02.02.2020)

10. Скейтбординг: історія виникнення та етапи становлення. Ю. Іванишин, Л. Ковальчук, С. Мальона. Фізичне виховання, спорт і культура здоров'я у сучасному суспільстві. 2015. № 2. С. 13-16
11. Транспортне право: навч. посіб./за ред. М. В. Гаєвець. Київ: Компринт, 2015. 368 с.
12. Active mobility act: Закон Сінгапуру від 17.02.2017 р. URL: <https://sso.agc.gov.sg/Act/AMA2017?TransactionDate=20191101235959> (дата звернення: 02.02.2020)
13. Active mobility (registrable personal mobility devices): Розпорядження Міністра Сінгапуру dsl 02.01.2019 р.. URL: <https://sso.agc.gov.sg/SL/AMA2017-S15-2019?DocDate=20190102> (дата звернення: 02.02.2020)
14. Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) für Fahrzeuge gemäß der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr. URL: https://www.kba.de/DE/Typgenehmigung/Typgenehmigungen/Typgenehmigungserteilung/ABE_Elektrokleinstfahrzeuge/ABE_Elektrokleinstfahrzeuge_node.html (дата звернення: 02.02.2020)
15. Clewlow R. The Micro-Mobility Revolution: The Introduction and Adoption of Electric Scooters in the United States. Transportation Research Board 98th Annual Meeting (Conference). Washington DC. 2019. URL: <https://trid.trb.org/view/1572549> (дата звернення: 02.02.2020)
16. Code de la route: Закон Великого Герцогства Люксембург від 28.10.2016 р. URL: <http://legilux.public.lu/eli/etat/leg/code/route/20191221> (дата звернення: 02.02.2020)
17. Code de la securite routiere: Закон Франції від 18.12.1966 р. URL: <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/C-24.2> (дата звернення: 02.02.2020)
18. 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=JORFTEXT000039272656&categorieLien=id> (дата звернення: 02.02.2020)

19. Electric personal transportation devices. URL: <https://www.traficom.fi/en/transport/road/electric-personal-transportation-devices> (дата звернення: 02.02.2020)

20. Endringer i forskrifter og ny forskrift for å kunne bruke selvb balanserende kjøretøy. URL: https://www.regjeringen.no/contentassets/f98f2c6a883e4ca1a3874d0c6326fe3e/endringer_selvbalanserende_juni2014b.pdf (дата звернення: 02.02.2020)

21. Future of mobility: Government Office for Science від 2019 р. URL: <https://www.gov.uk/government/collections/future-of-mobility> (дата звернення: 02.02.2020)

22. Highway Act: Закон Великобританії від 1835 р. URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Will4/5-6/50/contents> (дата звернення: 02.02.2020)

23. Highway Traffic Act: Закон Онтаріо від 1990 р. URL: <https://www.ontario.ca/laws/statute/90h08> (дата звернення: 02.02.2020)

24. Irfan U. Electric scooter's sudden invasion of American cities, explained. Vox. 2018. URL: <https://www.vox.com/2018/8/27/17676670/electric-scooterrental-bird-lime-skip-spin-cities> (дата звернення: 02.02.2020)

25. Pilot project – electric kick-scooters: Ontario regulation 389/19 від 27.11.2019 р. URL: <https://www.ontario.ca/laws/regulation/190389> (дата звернення: 02.02.2020)

26. PROJET DE LOI d'orientation des mobilités: Закон Франції №349 від 19.11.2019 р. URL: [http://www2.assemblee-nationale.fr/documents/notice/15/ta/ta0349/\(index\)/ta](http://www2.assemblee-nationale.fr/documents/notice/15/ta/ta0349/(index)/ta) (дата звернення: 02.02.2020)

27. Revised Code of Washington (RCW). URL: <https://apps.leg.wa.gov/rcw/> (дата звернення: 02.02.2020)

28. Schrauf S., Berttram P. How digitization makes the supply chain more efficient, agile, and customer-focused. PWC. 2016. URL: <http://www.strategyand.pwc.com/media/file/Industry4.0.pdf> (дата звернення: 02.02.2020)

29. Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr: Указ від 06.06.2019 р. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/ekfv/BJNR075610019.html> (дата звернення: 02.02.2020)

30. Waal M., Dignum M. The citizen in the smart city. How the smart city could transform citizenship. *it – Information Technology*. 2017. Vol. 59, N 6. P. 263–273.