

УДК 629.3

Чуйко С.П., доктор філософії, голова циклової комісії транспортних технологій (на автомобільному транспорті)
Ткаченко Г.М., старший викладач
Кіпчук А.М., студентка IV курсу гр.ТТ-1078
Швайко А.О., студентка IV курсу гр.ТТ-1078

Відокремлений структурний підрозділ «Житомирський автомобільно- дорожній фаховий коледж Національного транспортного університету»

ЕЛЕКТРОСАМОКАТИ І БЕЗПЕКА УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

В останні роки в містах України спостерігається підвищена активність користування мото електротранспортом, серед яких електросамокати найбільш популярні. Такий вид транспорту стає все більш доступнішим для населення, оскільки відрізняється відносно не великою ціною, простотою зберігання та надзвичайною мобільністю. В окремих містах навіть пропонують сервіси для прокату.

Тому й зрозуміло, що правила дорожнього руху в частині керування електросамокатом все частіше стають темами для дискусій, адже на вулицях стало ще більше електротранспорту- їздять дорослі і діти, навіть парами. Причому їздять не лише дорогами, а і тротуарами та велодоріжками. За статистикою електросамокати стали особливо популярні серед молодого покоління.

Поряд зі зручністю, захоплення таким видом електротранспорту супроводжується і негативними наслідками – вони несуть реальну загрозу для самих користувачів і для оточуючих. Почали траплятись випадки дорожньо-транспортних пригод (ДТП) і навіть з важкими наслідками. Відповідно, електротранспорт, як і будь який транспорт, є джерелом підвищеної небезпеки, при відповідних умовах створює загрозу для оточуючих і потребує законодавчого підходу до умов його експлуатації. Але окремі законодавчі норми, на жаль, поки що не встигають за розвитком технологічного процесу у цій галузі.

На рис. 1, 2 представлено приклад небезпечного маневру користувача електросамоката на вулиці м. Житомир.



Рис. 1, 2. - Небезпечний рух і маневр користувача електросамоката на вулиці м. Житомир

Засоби масової інформації багатьох європейських країн наголошують суспільству про небезпечні події за участю електросамокатів, що потребує перегляду окремих законодавчих актів і норм. Так, з 15 червня 2022 року у Норвегії набули чинності нові та більш жорсткі правила їзди на електросамокаті [1]:

- вікове обмеження для їзди на електросамокаті – 12 років;
- діти до 15 років зобов'язані їздити в шоломі;
- вмісту алкоголю в крові в 0,02 відсотка також поширюється на водіння невеликих електромобілів у нетверезому стані;
- малі електротранспортні засоби переведено з категорії «велосипедів» на «автомобіль».

При цьому, страхування відповідальності вимагається як для орендованих, так і для приватних велосипедів. Крім того, невеликі електромобілі підпадають під дію закону Норвегії про відповідальність, яка стосується автомобілів і повинні мати страхування відповідальності для третіх осіб. Ця зміна почала діяти з 1 вересня 2022 року. Є й інші зміни. Для малогабаритних електротранспортних засобів поширюються особливі правила умов експлуатації та правила дорожнього руху. Юридично електричні скутери прирівняли до велосипедів у Норвегії через зміни в законі в 2018 році [2].

Однією з головних проблем, яка пов'язана з електричними самокатами в м. Осло, є високий ризик нещасних випадків. На рис. 3 показано основні причини останніх аварій респондентів на електросамокатах.

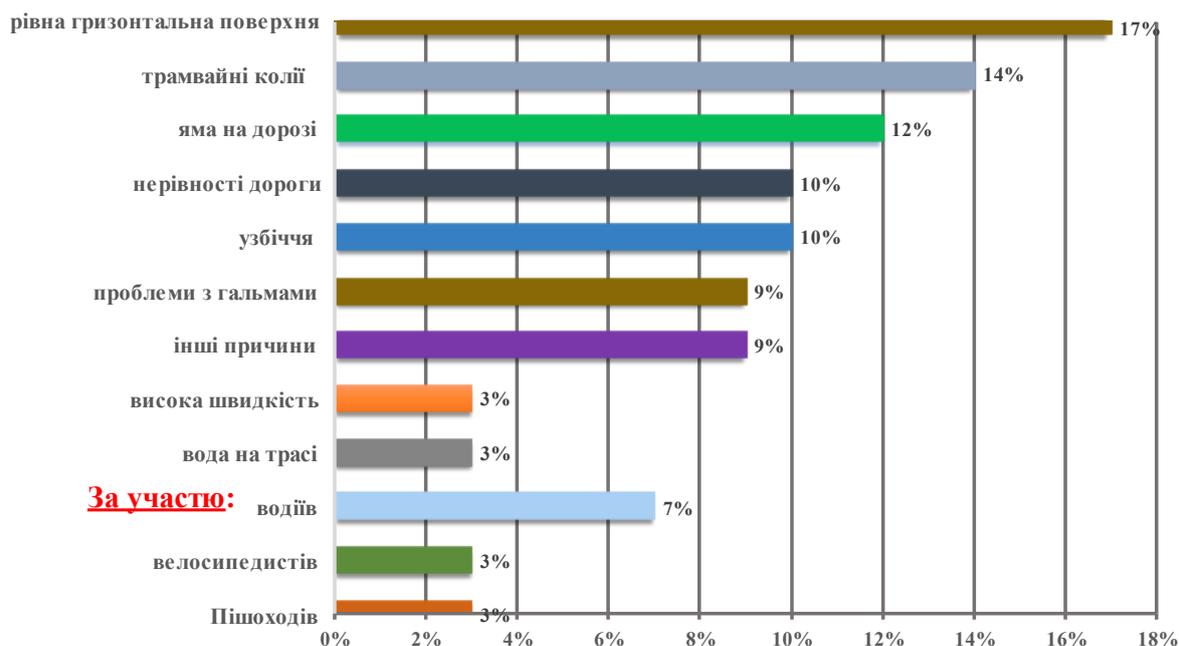


Рис.3. - Визначені причини ДТП за участю користувачів електросамоката та без участі інших учасників руху [2]

Як видно з представленої діаграми, більшість скоєних автопригод в Норвегії пов'язані з дорожньою інфраструктурою. Особливо складними є наїзд на слизькі поверхні трамвайних колій, проблеми з гальмами або інші технічні несправності електросамоката, що призвело до зіткнення або падіння з нього. Серед ДТП за участю інших учасників дорожнього руху найчастіше причиною ДТП є автомобілісти.

Однак взаємодія з іншими учасниками дорожнього руху все ж відіграє важливу роль: 80% смертельних випадків з користувачами електросамокатів це зіткнення з моторизованими транспортними засобами. Крім того, 17% учасників дорожнього руху, які постраждали в аваріях на електросамокатах, не були водіями взагалі [3].

На законодавчому рівні в Україні досі не визначений правовий статус електросамокатів і, відповідно осіб, які здійснюють керування ними. Так, Верховна Рада України у вересні 2020 року у першому читанні прийняла законопроект №3023 «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)».

Цей законопроект фактично прирівнює правовий статус у тому числі **електросамокатів до велосипедів** – на законодавчому рівні пропонується надати особам, які керують персональним легким електротранспортом, право їздити **по спеціальних велосипедних доріжках**, а в разі їх відсутності – **по краю проїзної частини дороги, вулиці чи узбіччю**.

В українських Правилах дорожнього руху немає визначення, що такий пристрій як електросамокат відповідає поняттю «транспортний засіб» або визначенню «персонального електротранспорту». Завдяки такій прогалині у правилах, використовувати електросамокат можна будь-де. Адже, що не заборонено законом/правилами-те дозволено. Але крім державних законів є ще закони здорового глузду і за їх порушення можна поплатитися власним здоров'ям або навіть життям.

Як правило, головним критерієм при вирішенні питання, чи відноситься електросамокат до транспортних засобів в їх класичному розумінні, є потужність його двигуна: якщо вона становить до 3,5 кВт, то електросамокат не є транспортним засобом.

На нашу думку, визнання кермувальників електросамокатів повноцінними учасниками дорожнього руху — водіями транспортних засобів, яким заборонено рухатися тротуарами і які зобов'язані дотримуватися встановлених для проїзних частин правил, було б доцільним. На сьогодні законодавством також не передбачене обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників електросамокатів та механізм відшкодування матеріальних збитків.

Таке неврегулювання правил користування електросамокатами призвело до розробки і запровадження власних правил на території однієї із громад України. Так, з метою підвищення безпеки дорожнього руху для усіх його учасників у Хмельницькій міській раді влітку 2022 року розробили порядок використання легких електричних транспортних засобів (електричних самокатів, сегвейв,

гіроскутерів тощо) на території міста Хмельницького [4]. Положення є обов'язковим для виконання власниками персональних легких електричних транспортних засобів, користувачами сервісів прокату легких електричних транспортних засобів та їх операторами.

Муніципальними правилами дозволено використання персональних електричних транспортних засобів особам, які досягли 16-річного віку виключно на велосипедних доріжках та за умови дотримання швидкісного режиму до 20 км/год. Особам до 10 років дозволяється використання таких електричних транспортних засобів тільки у супроводі дорослих, а особам з 10 до 16 років дозволяється самостійно використовувати персональні легкі електричні транспортні засоби - виключно на тротуарах, пішохідних доріжках, за умови дотримання швидкісного режиму до 5 км/год. Користувачам рекомендується використовувати захисний шолом та інші засоби захисту (наколінники тощо). Особа має право використовувати персональний легкий електричний транспортний засіб на вулично-дорожній мережі за умови, що він обладнаний звуковим сигналом та світлоповертачами, а у темну пору доби - з увімкненим ліхтарем (фарою) та виділивши себе за допомогою світлоповертальних елементів, що закріплюються на зовнішньому одязі або в інший спосіб) [4].

Представлені вимоги, на нашу думку, все ж потребують певного перегляду і уточнення в частині реєстрації, наявності підготовки на право управління, технічних вимог, оснащення тощо і не можуть бути регіональними.

Серед країн, які врегулювали питання користування і проїзду електричних скутерів і самокатів є: Норвегія, Бельгія, Данія, Німеччина, Австрія. Держави, які нещодавно здійснили законодавчі зміни щодо електросмокатів і продовжують узгодження гостроти питання у відповідних відомствах, це Німеччина, Австрія і Франція [5, 6, 7]

З викладеного свідчить, що проблеми використання електросмокатів на вулицях міст України тотожні з європейськими країнами і схожі за суттю, тому потребують якнайскорішого вирішення в законодавчій площині.

Література

1. Traffic rules for electric scootersю. <https://www.vegvesen.no/en/traffic-information/traffic-safety/safety-and-electric-scooters/rules-for-riding-an-electric-scooter>.
2. Fearnley, N., Berge, S. H., & Johnsson, E. (2020). *Delte elsparkesykler i Oslo*. Retrieved from Oslo: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=52254>.
3. Stigson and Klingegård, 2020 Stigson, Helena, & Klingegård, M. (2020). *Kartläggning av olyckor med elsparkcyklar och hur olyckorna kan förhindras*.
4. У Хмельницькому розробили правила їзди на електросмокатах. Режим доступу https://ye.ua/syspilstvo/59832_U_Hmelnickomu_rozrobili_pravila_yizdi_na_elektrosamokatah.html.
5. Dagmara Florek-Kleşk, Department of Law and Administration, Rzeszow University of Technology Ignacy Łukasiewicz, Akademicka 2, 35-084 Rzeszów, e-mail: dfk@prz.edu.pl. ORCID: 0000-0002-5069-2936.
6. Karczmarczyk, P. *Francja robi porządek z hulajnogami elektrycznymi. Teraz czas na Polskę?* Access on the internet: <https://www.auto-swiat.pl/wiadomosci/aktualnosc/francja-zrobi-porzadek-z-hulajnogami-elektrycznymi-teraz-czas-na-polske/5vgxqg6>.
7. *Będa nowe przepisy dot. urządzeń transportu osobistego*. Access on the internet: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/beda-nowe-przepisy-dot-urzadzen-transportu-osobistego>.