

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
до проєкту Закону України про внесення змін до деяких Законів України
щодо регулювання руху легкого персонального електричного
транспортного та забезпечення безпеки пішоходів

1. Обґрунтування необхідності прийняття проєкту Закону

Стрімке зростання чисельності легкого персонального електричного транспорту, зокрема електричних самокатів, моноколів та гіроскутерів, зумовило виникнення правової невизначеності у сфері регулювання дорожнього руху. На сьогодні користувачі зазначених засобів не мають чітко визначеного правового статусу як самостійних суб'єктів дорожнього руху (водіїв чи пішоходів). Це ускладнює правову кваліфікацію їхніх дій, унеможливорює ефективне притягнення правопорушників до юридичної відповідальності та створює загрозу безпеці дорожнього руху, як на проїзній частині, так і в межах пішохідних зон. Цей законопроект спрямований на нормативно-правове врегулювання порядку експлуатації легкого персонального електричного транспорту, забезпечення належного рівня захисту прав та інтересів пішоходів як найменш захищених учасників дорожнього руху, встановлення чітких вимог до компаній, які надають послуги прокату такого транспорту, а також на інтеграцію новітніх видів транспорту в наявну транспортну інфраструктуру населених пунктів.

Запропоновані в законопроекті обмеження базуються на аналітиці аварійних ситуацій та досвіді європейських міст, які вже пройшли етап хаотичного розвитку легкого персонального електричного транспорту, зокрема щодо статистичних даних:

Згідно з аналітичними звітами Патрульної поліції України та медичних установ (за період 2023–2025 рр.):

кількість інцидентів за участю електросамокатів щорічно зростала на 60–70%. Близько 45% усіх ДТП становлять наїзди на пішоходів на тротуарах та пішохідних переходах, що безпосередньо обґрунтовує заборону перетинати переходи на колесах та обмеження швидкості на тротуарі до 5 км/год;

понад 70% госпіталізованих водіїв самокатів не використовували шоломи та світловідбивальні елементи вночі, а 15% інцидентів відбулись за участю осіб – користувачів (водіїв) легкого персонального електричного транспорту у стані алкогольного сп'яніння, що підтверджує доцільність суворих заборон.

Щодо доцільності обмежень для суб'єктів господарювання, які здійснюють діяльність з надання послуг з прокату легкого персонального електричного транспорту:

- дослідження Міжнародного транспортного форуму (ITF) показують, що зниження максимальної швидкості легкого персонального електричного транспорту з 25 км/год до 20 км/год зменшує ризик важких травм у разі зіткнення на 35%.

- обмеження швидкості до 12 км/год у паркових зонах мінімізує конфлікти з дітьми та пішоходами, які там відпочивають;

- за даними лікарів-травматологів, поїздки двох і більше осіб на одному електросамокаті збільшують ризик втрати керування та падіння у 2,5 рази через зміщення центру тяжіння та перевищення допустимого навантаження на гальмівну вісь транспортного засобу;

- досвід великих європейських міст доводить, що без примусового обмеження швидкості або заборони паркування в історичних зонах та місцях із обмеженою шириною проїжджої частини, шляхом використання компаніями, що надають послуги прокату, технології геофенсингу (геозонування), призводить до блокування хаотично залишеним легким персональним електричним транспортом до 20% корисної ширини тротуарів, створюючи перешкоди для маломобільних груп населення.

2. Цілі та завдання проєкту Закону

Основною метою законопроекту є забезпечення безпеки дорожнього руху, захист життя і здоров'я пішоходів та маломобільних груп населення, а також інтеграція користувачів легкого персонального електричного транспорту в єдиний правовий простір як повноцінних учасників дорожнього руху.

3. Загальна характеристика і основні положення проєкту Закону

Проект закону передбачає внесення відповідних змін до Законів України «Про автомобільний транспорт» та «Про дорожній рух», якими зокрема:

- користувачі легкого персонального електричного транспорту визнаються на законодавчому рівні учасниками дорожнього руху (*зміни до статті 14 Закону України «Про дорожній рух»*);

- встановлюються правила руху для користувачів легкого персонального електричного транспорту (частина перша та друга нової стаття 16¹ (Основні права і обов'язки користувачів легкого персонального електричного транспорту та регулювання діяльності сервісів прокату) в редакції законопроекту), а саме:

рух має здійснюватися велосипедними доріжками, а за їх відсутності - краєм проїжджої частини чи узбіччям. Рух тротуаром дозволяється як виняток зі швидкістю пішохода (до 5 км/год) та з його абсолютним пріоритетом для пішоходів;

обмежується вік користувачів легкого персонального електричного транспорту та швидкість руху, при цьому максимальна швидкість у населених пунктах становить до 20 км/год. Дітям до 14 років дозволено рух лише під наглядом дорослих і у закритих зонах;

впроваджуються обов'язки користувачів, шляхом заборони керування у стані сп'яніння, використання гаджетів під час руху та перетину пішохідних переходів на транспортному засобі, а також встановлюється вимога щодо обов'язкового використання світловідбивачів та фар у темну пору доби;

- врегульовуються питання надання послуг з прокату легкого персонального електричного транспорту, зокрема суб'єкти господарювання – оператори прокату легкого персонального електричного транспорту зобов'язані програмно обмежувати швидкість таких транспортних засобів до 20 км/год, а у парках та інших зонах відпочинку, визначених органами місцевого самоврядування - до 12 км/год), блокувати рух кількох осіб на одному транспортному засобі за допомогою датчиків ваги та впроваджувати технологію геофенсингу (геозонування) для контролю зон руху та паркування (*частина третя статті 16¹ в редакції законопроекту*).

Змінами до частини першої статті 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» впроваджується в правове поле держави визначення поняття «геофенсингу (геозонування)».

Законопроект системно пов'язаний із проектом Закону України про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності у сфері експлуатації та прокату легкого персонального електричного транспорту, який є похідним від нього.

4. Стан нормативно-правової бази у даній сфері правового регулювання

Регулювання у цій сфері здійснюється Конституцією України, Кодексом України про адміністративні правопорушення, Законами України «Про автомобільний транспорт», «Про дорожній рух», іншими нормативно-правовими актами.

5. Фінансово-економічне обґрунтування проєкту Закону

Реалізація законопроекту не потребує додаткових витрат з Державного бюджету України.

6. Прогноз соціально-економічних та інших наслідків прийняття проєкту Закону

Прийняття закону забезпечить зниження рівня травматизму в межах населених пунктів, чітке розмежування правового статусу та відповідальності пішоходів, велосипедистів і користувачів (водіїв) легкого персонального електричного транспорту, а також урегулює на законодавчому рівні питання паркування та експлуатації орендованого легкого персонального електричного транспорту, шляхом запровадження технологічних інструментів контролю.

Народні депутати України

С.В. Кузьмініх та інші

