

Аналітична записка
з питань порівняльного законодавства
щодо особливостей правового регулювання використання окремих видів
електричних транспортних засобів у деяких державах Європи та світу*

Анотація. В аналітичній записці досліджуються особливості законодавчого регулювання використання в державах Європи та світу легких персональних електричних транспортних засобів та низькошвидкісних легких електричних транспортних засобів. Розглянуто такі аспекти: участь зазначених транспортних засобів у дорожньому русі в населених пунктах, у тому числі рух по тротуарах або велосипедних, пішохідних доріжках, проїзною частиною доріг; обмеження щодо їх повної маси та швидкості руху; основні вимоги до користувачів цих транспортних засобів, які стосуються вікових обмежень, обов'язковості використання шоломів, отримання права на керування цими транспортними засобами тощо.

Предметом аналізу стало законодавство таких держав, як Німеччина, Польща, Велика Британія, Литва, США, Японія.

I. Вступна частина

Сьогодні все більш поширеними учасниками дорожнього руху, поруч із традиційним транспортом, стають легкі персональні та низькошвидкісні електричні транспортні засоби як зручний та швидкий спосіб пересування в населених пунктах.

Для держав-членів Європейського Союзу правове регулювання використання окремих видів електричних транспортних засобів частково відображено в Регламенті (ЄС) 168/2013 Європейського Парламенту та Ради від 15 січня 2013 року про схвалення та ринковий нагляд за дво- або триколісними транспортними засобами та квадроциклами¹, Директиві 2014/94/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 22 жовтня 2014 року про розгортання інфраструктури альтернативних видів палива², а також Регламенті Європейського Парламенту та Ради (ЄС) 2016/425 від 9 березня 2016 року про засоби індивідуального захисту та скасування Директиви Ради 89/686/ЄЕС³.

В Україні використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, певним чином врегульовано Законом України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електророзрядної інфраструктури та електричних транспортних засобів»

¹ Регламент (ЄС) 168/2013 Європейського Парламенту та Ради від 15 січня 2013 року про схвалення та ринковий нагляд за дво- або триколісними транспортними засобами та квадроциклами. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32013R0168>

² Директива 2014/94/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 22 жовтня 2014 року про розгортання інфраструктури альтернативних видів палива. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0094>

³ Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) 2016/425 від 9 березня 2016 року про засоби індивідуального захисту та скасування Директиви Ради 89/686/ЄЕС. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_010-16

від 24 лютого 2023 року № 2956-IX (далі – Закон № 2956)⁴. У ньому, зокрема, міститься визначення термінів, які є важливими в контексті цього дослідження, а саме:

1) легкий персональний електричний транспортний засіб – колісний транспортний засіб, який оснащений та приводиться в рух виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) із потужністю у діапазоні до 1000 Вт, системою акумуляування електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії, з одним, двома, трьома або чотирма колесами, який має максимальну конструктивну швидкість у діапазоні до 25 кілометрів на годину;

2) низькошвидкісний легкий електричний транспортний засіб – колісний транспортний засіб, який оснащений та приводиться в рух виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома), системою акумуляування електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії, із двома, трьома або чотирма колесами, який має максимальну конструктивну швидкість, що є меншою або дорівнює 50 кілометрів на годину та більшою за 10 кілометрів на годину, та споряджену масу не більше ніж 600 кілограмів.

Варто відмітити, що окрім вищенаведених дефініцій інші нормативні положення, які б деталізували їх практичну реалізацію, у Законі № 2956 відсутні.

Очевидно, що з розповсюдженням вказаних електричних транспортних засобів виникає необхідність регламентації використання насамперед тих із них, які беруть участь у дорожньому русі, із чітко визначеними правами та обов'язками як для їх власників (орендодавців), так і користувачів (орендарів). Єдиний порядок дорожнього руху на всій території України визначається Правилами дорожнього руху, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306⁵. Ці Правила не встановлюють особливих вимог щодо користувачів персональних електричних транспортних засобів у контексті Закону № 2956, крім пункту 11.7 Правил, яким закріплено вимогу для транспортних засобів, швидкість руху яких не повинна перевищувати 40 км/год, або які з технічних причин не можуть розвивати таку швидкість (електросамокатів, електроскутерів, квадроциклів, гіробордів, моноколіс, сігвеїв тощо), рухатися якнайближче до правого краю проїзної частини, крім випадків, коли виконується обгін, об'їзд або перестроювання перед поворотом ліворуч чи розворотом.

Відповідно до статей 6 та 7 Закону України «Про дорожній рух»⁶ організація дорожнього руху на території міста і району (абзац восьмий статті 6),

⁴ Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електророзрядної інфраструктури та електричних транспортних засобів: Закон України від 24 лютого 2023 року № 2956-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2956-20#Text>

⁵ Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>

⁶ Про дорожній рух: Закон України № 3353-XII від 30.06.1993. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>

визначення шляхів стимулювання користування електричними колісними транспортними засобами та іншими екологічними видами транспорту (абзац дванадцятий статті 7) віднесено до компетенції міських рад та їх виконавчих органів, районних рад та районних державних адміністрацій, оскільки відповідно до частини першої статті 19 Закону України «Про автомобільні дороги»⁷ основними обов'язками органів місцевого самоврядування в частині управління функціонуванням і розвитком вулиць і доріг міст та інших населених пунктів є забезпечення безперервних, безпечних, економічних та зручних умов руху транспортних засобів і пішоходів вулицями і дорогами міст та інших населених пунктів.

Зважаючи на викладене та з метою пошуку оптимального підходу щодо удосконалення правового регулювання у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху під час використання вказаних електричних транспортних засобів, слід проаналізувати особливості національного законодавства та правозастосовної практики в зарубіжних державах.

II. Основна частина

Сполучені Штати Америки (див. додаток 1)

Дорожній рух у США регулюється на кількох рівнях. Рівень федерального регулювання транспортних засобів та їх руху зосереджується на сфері проектування та виробництва транспортних засобів, їх імпорту, продажу або подальшого розповсюдження. На рівні законодавства окремих штатів визначаються такі питання: чи можна їздити (і паркуватися) новим типом механічного транспортного засобу на дорогах загального користування, велосипедних доріжках або тротуарах; яким чином ним слід маневрувати поблизу інших видів транспортних засобів і пішоходів; із якою швидкістю слід їздити; який вік та кваліфікації вимагати від водіїв; юридичні наслідки у випадку зіткнення. Більшість штатів передали значні регуляторні повноваження по деяких із цих питань на рівень місцевих органів влади. На цьому рівні майже всюди вирішується питання про те, чи дозволяти та на яких умовах дозволяти комерційним фірмам надавати послуги короткострокової оренди будь-яких транспортних засобів.

У законодавстві США містяться подібні до визначених у законодавстві України терміни «персональні електричні транспортні засоби» та «низькошвидкісні легкі електричні транспортні засоби».

Так, для позначення «персональних електричних транспортних засобів» у федеральних стандартах зустрічаються такі терміни: 1) «легкі електричні транспортні засоби» («light electric vehicle (LEV)»), наприклад, у стандарті UL 2271 ANSI/CAN/UL/ULC щодо акумуляторів для використання в легких електромобілях⁸; 2) «персональні пристрої е-мобільності» («personal e-mobility

⁷ Про автомобільні дороги : Закон України № 2862-IV 08.09.2005. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text>

⁸ UL 2271 ANSI/CAN/UL/ULC Standard for Batteries for Use In Light Electric Vehicle (LEV). URL: <https://act-lab.com/ul-2271-ul-2272>

devices») – наприклад, у стандарті UL 2272 ANSI/CAN/UL щодо електронних систем для персональних пристроїв е-мобільності⁹.

Натомість у законодавстві окремих штатів для позначення «персональних електричних транспортних засобів» використовується термін «електричний персональний допоміжний пристрій для пересування» («electric personal assistive mobility device (EPAMD)»), під яким розуміють: (1) пристрій для самобалансування із двома колесами, які не з'єднані в тандем, призначений для перевезення лише однієї людини за допомогою електричної силової установки із середньою потужністю сімсот п'ятдесят ват (одна кінська сила), що має максимальну швидкість на асфальтованій рівній поверхні менше двадцяти миль на годину або (2) самобалансуючий пристрій із одним колесом, призначений для транспортування лише однієї людини за допомогою електричної силової установки із середньою потужністю дві тисячі ват (дві та дві третини кінських сил) із максимальною швидкістю на асфальтованій рівній поверхні, коли працює виключно від такої силової установки, менше ніж двадцять миль на годину (стаття 46.04.1695 Кодексу законів штату Вашингтон із поправками)¹⁰. Під це визначення підпадають: електроскейт, говерборд, електросамокат, сігвей, моноколесо тощо.

У штатах, де термін EPAMD передбачений на законодавчому рівні, як правило, встановлюються спеціальні правила дорожнього руху для їх використання. Наприклад, стаття 46.61.710 Кодексу законів штату Вашингтон із поправками встановлює загальні вимоги та правила експлуатації мопедів, EPAMD, моторизованих скутерів, персональних пристроїв доставки, електровелосипедів, велосипедів 1, 2, та 3 класів. Зокрема, особа, яка керує EPAMD, повинна дотримуватись усіх обмежень швидкості та завжди поступатися перевагою в русі пішоходам і пристроям, що приводяться в рух мускульною силою людини. Така особа також має подавати звуковий сигнал перед тим, як обганяти та пропускати пішохода. За винятком зазначених обмежень, особи, які керують EPAMD, мають усі права та обов'язки пішохода. Використання EPAMD може окремо регулюватися за таких умов: (а) Муніципалітет і департамент транспорту можуть заборонити використання EPAMD на дорогах загального користування в межах своєї відповідної юрисдикції, де обмеження швидкості перевищує двадцять п'ять миль на годину; (б) Муніципалітет може обмежити швидкість EPAMD у місцях із заторами пішохідного або немоторизованого руху та де існує значна різниця у швидкості між пішоходами чи немоторизованим транспортом та EPAMD. Такі території повинні бути визначені міським інженером або представником муніципалітету. Муніципалітети не повинні обмежувати швидкість EPAMD у всій громаді або в районах, де є нечастий пішохідний рух; (с) Державне агентство або місцевий уряд можуть регулювати використання EPAMD у межах будь-якої території, що

⁹ UL 2272 ANSI/CAN/UL Standard for Electrical Systems for Personal E-Mobility Devices. URL: <https://act-lab.com/ul-2271-ul-2272>

¹⁰ Revised Code of Washington (RCW). Title 46. Chapter 46.04. Section 46.04.1695. URL: <https://app.leg.wa.gov/RCW/default.aspx?cite=46.04.1695>

використовується для відпочинку, відкритого простору, середовища проживання, стежок або природоохоронних цілей¹¹.

При цьому правове регулювання використання EPAMD у різних штатах досить сильно відрізняється. Так, шість штатів (Аляска, Арканзас, Канзас, Небраска, Невада та Нью-Гемпшир) не запровадили спеціального регулювання. У Вайомінгу діє обмеження щодо експлуатації EPAMD на дорогах загального користування. Айдахо, Род-Айленд і Вірджинія дозволили їх використання лише на дорогах. У багатьох штатах є певні обмеження щодо мінімального віку (наприклад, 14 років – Огайо; 15 років – Юта; 16 років – більшість штатів, серед яких Аризона, Арканзас; 18 років – Міссісіпі) та максимальної швидкості (відповідно миль на годину: 8 – Гаваї, Іллінойс; 10 – округ Колумбія; 12.5 – Массачусетс, Монтана; 15 – Айдахо, Канзас; 20 – Кентуккі, Луїзіана; 25 – Алабама, Флорида; 30 – Делавар) або правил безпеки (захисне спорядження – Вірджинія; фара, світловідбивачі – Західна Вірджинія; шолом – Північна Дакота; звуковий сигнал – Мічиган) під час керування EPAMD. У штатах Массачусетс, Мічиган, Делавар і Вісконсин діють окремі обмеження швидкості для використання EPAMD на тротуарах і дорогах. Водночас багато муніципалітетів і міст встановили заборони їздити на цих транспортних засобах.

Для позначення «низькошвидкісних легких електричних транспортних засобів» у федеральних стандартах із питань безпеки колісних транспортних засобів використовуються терміни: 1) «автомобіль для гольфу» («golf car») – транспортний засіб, який використовується виключно для перевезення однієї або кількох осіб та обладнання для гри в гольф; 2) «електромобіль для сусідства» («neighborhood electric vehicles (NEV)») – будь-який 4-колісний електромобіль, максимальна швидкість якого не перевищує 25 миль на годину; 3) «низькошвидкісний транспортний засіб» («low-speed vehicles (LSV)») – будь-який 4-колісний автомобіль, максимальна швидкість якого перевищує 20 миль на годину, але не перевищує 25 миль на годину¹².

Стандарт вимагає, щоб низькошвидкісні транспортні засоби були обладнані фарами, стоп-ліхтарями, покажчиками повороту, задніми ліхтарями, світловідбивачами, стоянковими гальмами, дзеркалами заднього виду, вітровим склом, ремнями безпеки та ідентифікаційними номерами транспортних засобів. Ці транспортні засоби повинні мати 17-значний ідентифікаційний номер транспортного засобу (VIN) та повну масу транспортного засобу (GVWR) менше 3000 фунтів (1360 кг). Вони повинні бути сертифіковані на відповідність Федеральним стандартам із безпечності моторних транспортних засобів (FMVSS) для реєстрації та експлуатації на громадських вулицях, дорогах або шосе¹³.

¹¹ Revised Code of Washington (RCW). Title 46. Chapter 46.61. Section 46.61.710. Mopeds, EPAMDs, motorized foot scooters, personal delivery devices, electric-assisted bicycles, class 1 electric-assisted bicycles, class 2 electric-assisted bicycles, class 3 electric-assisted bicycles – General requirements and operation.

¹² 49 CFR Part 571 – PART 571 – Federal Motor Vehicle Safety Standards. URL: <https://one.nhtsa.gov/cars/rules/rulings/lsv/lsv.html>

¹³ GEAR 2030i Стратегія 2015-2017 – Порівняльний аналіз конкурентної позиції автомобільної промисловості ЄС та впливу впровадження автономних транспортних засобів. Фінальний звіт. URL: https://insat.org.ua/files/nav/law/3/gear_2030_strategy_2015-2017_uk.pdf

46 штатів і округ Колумбія прийняли закони, які дозволяють використання NEV на дорогах загального користування з обмеженнями швидкості понад 25 миль/год¹⁴. У більшості випадків використання NEV дозволено дорогами з низькими обмеженнями швидкості (де 35 миль/год є нормою), але з іншого боку, на низькошвидкісні транспортні засоби поширюється той самий пакет правових вимог, що й на автомобілі. Для того, щоб їздити по дорогах загального користування, вони повинні бути зареєстровані та застраховані, а їх водії – мати права на водіння.

Наприклад, відповідно до законодавства штату Луїзіана низькошвидкісний транспортний засіб може використовуватися на будь-якому розділеному шосе, шосе, проїжджій частині чи вулиці, де встановлене обмеження швидкості становить тридцять п'ять миль на годину або менше. Будь-який низькошвидкісний транспортний засіб, що експлуатується на будь-якому розділеному шосе, шосе, проїжджій частині або вулиці, повинен бути зареєстрований у відділі автотранспортних засобів штату Луїзіана так само, як і автомобілі, призначені для особистого користування. Таким низькошвидкісним транспортним засобам видається номерний знак, і за їх реєстрацію сплачується щорічний збір, який збирається офісом автотранспортних засобів кожні два роки відповідно до передбачених процедур і графіка зборів. Будь-який низькошвидкісний транспортний засіб, що експлуатується на будь-якому розділеному шосе, шосе, проїжджій частині або вулиці, повинен відповідати положенням щодо обов'язкового страхування цивільної відповідальності автотранспортного засобу. Жодним низькошвидкісним транспортним засобом не повинен керувати водій без водійських прав¹⁵.

Велика Британія (див. додаток 2)

У Великій Британії питання експлуатації електричних засобів переміщення визначаються Правилами та загальними директивами про електросамокати та дорожні знаки, пов'язані з пандемією коронавірусу, 2020 року (The Electric Scooter Trials and Traffic Signs (Coronavirus) Regulations and General Directions 2020)¹⁶ (далі – Правила). Правилами внесено деякі зміни до нормативно-правових актів.

У Положенні про дорожні транспортні засоби (реєстрація та ліцензування) 2002 року правило, в якому йдеться про велосипеди з електричною підтримкою педалей і транспортні засоби, керовані пішоходами, доповнено позицією про електросамокати.

¹⁴ Report to Congress Operation of Neighborhood Electric Vehicles (NEVs) on Roadways with a Maximum Speed Limit of 40 mph (64 kph): Fuel Consumption Savings and Safety Ramifications. U.S. Department of Transportation. June 2012. URL: https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/neighborhood_electric_vehicles.201206.pdf

¹⁵ RS 32:300.1. Title 32. Motor Vehicles and Traffic Regulation. Revised Statutes. URL: <http://legis.la.gov/legis/Law.aspx?d=181445>

¹⁶ Закон про випробування електросамокатів та дорожні знаки (коронавірус). Правила та загальні вказівки 2020 року (The Electric Scooter Trials and Traffic Signs (Coronavirus) Regulations and General Directions 2020) від 04.07.2020 р. № 663. Офіційний сайт. Legislation. URL: https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2020/663/pdfs/ukxi_20200663_en.pdf

Правило «Нульова ліцензія» доповнено інформацією про те, що електросамокат означає транспортний засіб, який:

- оснащений електродвигуном із максимальною постійною потужністю, що не перевищує 500 Вт;
- не оснащений педалями, які здатні рухати транспортний засіб;
- має два колеса, одне переднє і одне заднє, вирівняні уздовж напрямку руху;
- призначений для перевезення не більше однієї людини;
- має максимальну вагу, без урахування водія, що не перевищує 55 кг;
- має максимальну проектну швидкість, що не перевищує 15,5 миль на годину;
- має засоби керування напрямком за допомогою керма, механічно пов'язаного з керованим колесом;
- має засоби керування швидкістю за допомогою ручного керування;
- має регулятор потужності, який за замовчуванням знаходиться у положенні «вимкнено».

Аналогічні зміни також внесені до Правил щодо мотоциклів (захисних шоломів) 1998 року, Правил про транспортні засоби (водійські права) 1999 року та Правил дорожнього руху 2016 року.

Поряд із цим, у Правилах щодо мотоциклів (захисних шоломів) 1998 року визначається, що особа, яка керує електросамокатом, повинна мати захисний шолом.

Також у рекомендаціях Департаменту транспорту Офісу прем'єр-міністра Великої Британії, що були оновлені 17.07.2023 р., зазначається, що водій, який керує електросамокатом, повинен носити велосипедний шолом. Такі шоломи рекомендовані, але це не є вимогою законодавства. До того ж, електросамокати повинні мати автостраховання, яке оформляє оператор прокату електросамокатів. Електросамокат не потрібно реєструвати чи встановлювати номерні знаки та сплачувати акцизний збір¹⁷.

Поправкою до Правил про транспортні засоби (водійські права) 1999 року визначено, що електросамокат означає транспортний засіб категорії «Q». Також встановлюється, що документом, який дає право на керування електросамокатом, є тимчасова ліцензія, що може бути видана для класу, включеного в категорію АМ, А або В, який передбачає дозвіл на керування електросамокатом. Якщо особа має відповідну тимчасову ліцензію, її власник має право керувати електросамокатом.

Крім того, до Правил дорожнього руху 2016 року було внесено зміни, якими положення про керування велосипедом доповнено позицією щодо електросамокату, тобто правила дорожнього руху для велосипедистів стали обов'язковими і для осіб, які керують електросамокатами. Серед іншого,

¹⁷ Публікація «Випробування електросамокатів: інструкції для користувачів» Офіційний сайт. Державних послуг та інформації Великої Британії (www.gov.uk). URL: <https://www.gov.uk/guidance/e-scooter-trials-guidance-for-users#driving-licences>

електросамокатом дозволено рух загальними дорогами та велодоріжками, при цьому можна їздити лише на прокатних транспортних засобах.

Змінами, внесеними до загального Положення про дорожні знаки 2016 року, було встановлено, що знаки, які призначені для велосипедистів, також поширюються і на водіїв електросамокатів.

Крім того, у Великій Британії мінімальний вік, із якого можна керувати електричним самокатом, становить 16 років¹⁸.

Цікавим є те, що до 2020 року офіційно не можна було виїжджати на електросамокаті на вулицю, а можна було пересуватися лише по приватній території із дозволу її власника.

Станом на сьогодні у Великій Британії використання приватних електросамокатів на дорогах загального користування заборонено, дозволено тільки рух прокатних електросамокатів, що надаються для користування операторами¹⁹.

У липні 2020 року Уряд Великої Британії розпочав правовий експеримент щодо використання прокатних електросамокатів у 32 територіальних одиницях по всій Англії²⁰. При цьому встановлені такі основні умови використання прокатних електросамокатів: 1) максимальна швидкість електросамоката становить 15,5 миль на годину; 2) для користування електросамокатом необхідно мати водійські права категорії Q (для 2-колісних та 3-колісних транспортних засобів без педалей із об'ємом двигуна не більше 50 куб. см, якщо він працює від двигуна внутрішнього згоряння, та з максимальною проектною швидкістю не більше 25 кілометрів на годину); 3) орендодавець повинен забезпечити страхування самокатів на випадок цивільної відповідальності; 4) рекомендовано використовувати велосипедний шолом та світлий або люмінесцентний одяг при поганому освітленні та в темну пору доби; 5) рух електросамокатів дозволено по дорозі (крім автострад) і на велосипедних смугах, рух електросамокатів на тротуарі заборонено; 6) електросамокат має використовувати одна особа; 7) не можна нічого буксирувати за допомогою електросамоката; 8) не можна користуватися мобільним телефоном під час користування електросамокатом; 9) не можна їздити на електросамокаті у стані алкогольного або іншого сп'яніння тощо.

В Урядових програмах для позначення різноманітних нових персональних транспортних засобів, які працюють від двигуна, включно з електросамокатами, використовується термін «моторизований (самохідний) транспортер» («powered transporters»)²¹. До них відносяться електросамокати, сігвеї, говерборди, самокати із двигуном внутрішнього згоряння, моноколеса та U-колеса. Відповідно до Закону про дорожній рух (Road Traffic Act 1988)²² термін «powered transporters» за своїми ознаками підпадає під юридичне визначення «моторного

¹⁸ Рекомендації щодо безпеки електросамокатів від 28.02.2023 р. Офіційний сайт Європейської ради з безпеки на транспорті (ETSC). URL: <https://etsc.eu/recommendations-on-safety-of-e-scooters/>

¹⁹ Там само.

²⁰ E-scooter trials: guidance for users. URL: <https://www.gov.uk/guidance/e-scooter-trials-guidance-for-users>

²¹ Powered transporters: Guidance. URL: <https://www.gov.uk/government/publications/powered-transporters/information-sheet-guidance-on-powered-transporters>

²² Road Traffic Act 1988. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52>

транспортного засобу». Це, своєю чергою, зумовлює застосування відповідних вимог законодавства про дорожній рух для використання таких транспортних засобів.

Також Уряд заявив, що має намір запровадити первинне законодавство для легалізації категорії низькошвидкісних транспортних засобів із нульовим викидом («Low-speed Zero Emission Vehicle (LZEV)»)²³. Однак поки жодних проектів нормативних актів не оприлюднено.

Німеччина (див. додаток 3)

У Німеччині правила користування електричними транспортними засобами регламентовано Постановою про участь малих електричних транспортних засобів у дорожньому русі (eKFV)²⁴ (далі – Постанова).

Відповідно до § 1 Постанови малі електричні транспортні засоби – це транспортні засоби з електричною силовою установкою і максимальною проектною швидкістю не менше 6 км/год і не більше 20 км/год, які мають такі характеристики:

- транспортний засіб без сидіння або самобалансуючий транспортний засіб із сидінням або без нього;
- кермо або поручень не менше 500 мм для транспортних засобів із сидінням і не менше 700 мм для транспортних засобів без сидіння;
- номінальна безперервна потужність не більше 500 Вт або не більше 1400 Вт, якщо принаймні 60 відсотків потужності використовується для самобалансування. Номінальна безперервна потужність повинна відповідати технічним вимогам²⁵;
- загальна ширина не більше 700 мм, загальна висота не більше 1400 мм і загальна довжина не більше 2000 мм;
- максимальна маса транспортного засобу без водія не більше 55 кг.

Малі електричні транспортні засоби можуть використовуватися лише на дорогах загального користування відповідно до Постанови.

У § 3 Постанови визначено, що право керування малими електричними транспортними засобами мають особи, які досягли 14 років.

²³ Commons Library Research Briefing, 20 March 2023. Roads and vehicle regulation FAQs. Number CBP-9322. URL: <https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/CBP-9322/CBP-9322.pdf>

²⁴ Постанова про участь невеликих електричних транспортних засобів у дорожньому русі (Постанова про невеликі електричні транспортні засоби - eKFV (Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung - eKFV)) від 06.06.2019 р. № 756 Федерального міністерства транспорту та цифрової інфраструктури, Федерального міністерства навколишнього середовища, охорони природи та ядерної безпеки, Федерального міністерства внутрішніх справ, будівництва та громадськості за погодженням з Федеральним міністерством юстиції та захисту прав споживачів і Федеральним міністерством економіки та енергетики, затверджена Бундесратом та набрала чинності 15.06.2019 р. Офіційний сайт Федерального міністерства юстиції Німеччини (BMJ - Bundesministerium der Justiz). URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/ekfv/index.html#BJNR075610019BJNE000100000>

²⁵ Regulation No 85 of the Economic Commission for Europe of the United Nations (UN/ECE) — Uniform provisions concerning the approval of internal combustion engines or electric drive trains intended for the propulsion of motor vehicles of categories M and N with regard to the measurement of net power and the maximum 30 minutes power of electric drive trains. URL: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/44471446-bc46-44f0-bc97-0de997b18106/language-en>; DIN EN 15194 Fahrräder - Elektromotorisch unterstützte Räder - EPAC; Deutsche Fassung EN 15194:2017. URL: <https://www.din.de/de/mitwirken/normenausschuesse/nasport/veroeffentlichungen/wdc-beuth:din21:291125942>

Згідно з § 2 Постанови малий електричний транспортний засіб може бути введений в експлуатацію на дорогах загального користування тільки в тому випадку, якщо: він відповідає типу, для якого надано загальний типовий дозвіл або індивідуальний дозвіл на транспортний засіб; він має дійсну страховку для малих електричних транспортних засобів відповідно до § 56 Постанови про реєстрацію транспортних засобів; має ідентифікаційний номер транспортного засобу й табличку виробника відповідно до абзацу 1 § 59 Правил дорожнього руху²⁶ (далі – ПДР).

Відповідно до § 9 та 10 Постанови кожен, хто керує малим електричним транспортним засобом на дорозі, підпадає під дію положень Закону про дорожній рух²⁷.

У межах населених пунктів рух малих електричних транспортних засобів дозволяється лише на облаштованих велосипедних доріжках, у тому числі загальних пішохідних доріжках і велосипедних доріжках та окремих велосипедних доріжках і пішохідних доріжках, призначених для руху велосипедистів, а також велосипедних смугах та велосипедних вулицях. Якщо їх немає, можна рухатися смугами руху або на ділянках зі зниженим рухом. Поза населеними пунктами, якщо вказаних смуг немає, малі електричні транспортні засоби можуть рухатися по проїжджій частині.

Спеціального терміну для позначення низькошвидкісних електричних транспортних засобів законодавство Німеччини не містить. Натомість використовується термін «легкий чотириколісний автомобіль» («leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug»), який відповідає транспортному засобу категорії L6e, передбаченої Регламентом (ЄС) 168/2013 Європейського Парламенту та Ради від 15 січня 2013 року про затвердження типу та ринковий нагляд за дво- або триколісними транспортними засобами та квадроциклами²⁸.

Відповідно транспортний засіб категорії L6e включає:

(i) транспортний засіб L6e-A (легкий дорожній квадроцикл);
(ii) транспортний засіб L6e-B (легкий квадромобіль), а також транспортні засоби додаткових підкатегорій:

- транспортний засіб L6e-BU (легкий квадромобіль універсального призначення) – транспортний засіб, призначений винятково для перевезення вантажів,

- транспортний засіб L6e-BP (легкий пасажирський квадромобіль) – транспортний засіб, призначений переважно для пасажирських перевезень.

Для віднесення до легких чотириколісних автомобілів транспортний засіб повинен відповідати таким критеріям: (1) довжина ≤ 3000 мм, (2) ширина ≤ 1500 мм, (3) висота ≤ 2500 мм, (4) чотири колеса, (5) конструктивна максимальна швидкість транспортного засобу ≤ 45 кілометрів на годину, (6) маса ≤ 425 кг,

²⁶ Правила дорожнього руху від 06.03.2013 р. Офіційний сайт Федерального міністерства юстиції Німеччини (BMJ - Bundesministerium der Justiz). URL: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/

²⁷ Закон про дорожній рух від 03.05.1909 р. (із змінами) : Бундесрат. Офіційний сайт Федерального міністерства юстиції Німеччини (BMJ - Bundesministerium der Justiz). URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/index.html>

²⁸ Регламент (ЄС) № 168/2013 Європейського Парламенту та Ради від 15 січня 2013 року про затвердження типу та ринковий нагляд за дво- або триколісними транспортними засобами та квадроциклами. URL: https://insat.org.ua/files/nav/law/3/reg_168-2013_cons2021_uk.pdf

(7) об'єм двигуна ≤ 50 см куб., (8) оснащений максимум двома місцями для сидіння, включаючи місце водія²⁹.

Що стосується таких транспортних засобів, то відповідно до § 6 Постанови про допуск осіб до дорожнього руху (Постанова про водійські права – FeV) від 13 грудня 2010 року³⁰ для їх керування особам видається посвідчення водія класу AM, що надає право на керування легкими двоколісними механічними транспортними засобами категорії L1e-B, триколісними мопедами категорії L2e та легкими квадроциклами категорії L6e відповідно до статті 4(2)(a)(b)(f) Регламенту (ЄС) 168/2013 Європейського Парламенту та Ради від 15 січня 2013 року про схвалення та ринковий нагляд за дво- або триколісними транспортними засобами та квадроциклами.

Згідно з § 10 Постанови мінімальний вік, необхідний для видачі водійських прав класу AM – 15 років. До досягнення 16-річного віку повинна дотримуватися умова, що водійське посвідчення може використовуватися лише для внутрішніх поїздок. Якщо власник водійського посвідчення досяг 16 років, ця вимога скасовується.

Литва (див. додаток 4)

Регулювання користування та експлуатації електричних транспортних засобів передбачено змінами та доповненнями до Закону про безпечний рух автомобілів на дорогах³¹ від 06.08.2023 р. № XIV-2049, які набирають чинності з 01.01.2024 р.³².

Відповідно до пункту 31¹ статті 2 цього Закону електричний засіб мікромобільності – це електричний транспортний засіб, призначений для однієї людини (електросамокат, електроскейтборд, електробаланс моноколесо, ролик тощо) із максимальною корисною потужністю не більше 1 кВт, максимальною розрахунковою швидкістю не більше 25 км/год і висотою контрольної точки місця для сидіння, якщо воно є, не більше 540 мм. Інвалідні візки не класифікуються як електричні засоби мікромобільності.

У пунктах 10, 11 статті 2 Закону визначається, що велосипедна смуга – це смуга проїжджої частини, призначена для руху велосипедів, моторизованих велосипедів та електричних засобів мікромобільності, відокремлена горизонтальною лінією розмітки та позначена символом велосипеда, а велодоріжка – дорога або частина дороги, призначена для руху велосипедів, моторизованих велосипедів та електричних засобів мікромобільності, позначена

²⁹ Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) Anlage XXIX (zu § 20 Absatz 3a Satz 4) EG-Fahrzeugklassen. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/anlage_xxix.html

³⁰ Постанова про допуск людей до дорожнього руху (Постанова про водійські права – FeV (Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung - FeV)) від 13.12.2010 р. Федерального міністерства транспорту, будівництва та міського розвитку. Офіційний сайт Федерального міністерства юстиції Німеччини (BMJ - Bundesministerium der Justiz). URL: https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/BJNR198000010.html

³¹ Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas. 2000 m. spalio 12 d. Nr. VIII-2043. URL: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.111999/asr>

³² Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 2, 10 ir 25 straipsnių pakeitimo ir įstatymo papildymo 17-1 straipsniu įstatymas. URL: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/c0ea772009eb11eeb489c7d891071d0a>

для цього дорожніми знаками. Велосипедна доріжка повинна бути відділена від дороги або її частин інженерними засобами.

У статті 17¹ Закону визначено, що керувати електричним засобом мікромобільності на проїжджій частині, велосипедних смугах, велодоріжках, узбіччях доріг, у житловій зоні дозволяється особам, які досягли 16 років, а особам, які досягли 14 років, – лише у разі, якщо вони закінчили навчальний курс, визначений Міністерством освіти, науки та спорту, і мають сертифікат, виданий школою.

Рух дозволяється тільки зі справними гальмами та звуковим сигналом, ліхтарем білого кольору спереду та червоного кольору ззаду, а також із світловідбиваючими елементами оранжевого кольору з обох боків. Встановлено обов'язок носити застібнутий велосипедний, скейтерський або мотоциклетний шолом: для водіїв електричних засобів мікромобільності, які не досягли 18 років – під час руху по дорозі; для водіїв електричних засобів мікромобільності старше 18 років – під час руху по проїжджій частині дороги. В інших випадках носити такий шолом рекомендовано. Водіям електричних засобів мікромобільності також рекомендується використовувати засоби захисту тіла (наприклад, налокітники, наколінники тощо).

Під час руху велосипедною доріжкою водії електричних засобів мікромобільності повинні проїжджати якомога ближче до правого краю цієї доріжки (призначеної для них частини доріжки). Якщо під час руху доріжкою або тротуаром, призначеними для руху пішоходів і велосипедистів, частина цієї доріжки або тротуару, призначена для руху велосипедистів, позначена лініями розмітки (білий символ велосипеда), водії електричних засобів мікромобільності повинні рухатися тільки по ній і якомога ближче до його правого краю. Водії електричних засобів мікромобільності не повинні створювати небезпеку для пішоходів.

Транспортним засобом, схожим за конструкцією на електричний засіб мікромобільності, який перевищує встановлені цим Законом потужності та швидкісні технічні характеристики та не може бути класифікований як електричний засіб мікромобільності, допускається до участі у громадському русі, якщо для цього транспортного засобу виконано обов'язкові процедури для транспортних засобів (оцінка відповідності, реєстрація, обов'язковий технічний огляд, обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів), і цей транспортний засіб відповідає вимогам, встановленим цим Законом для транспортного засобу.

Терміну для позначення низькошвидкісних електричних транспортних засобів законодавство Литви не містить. Водночас у частині першій статті 2 Закону про безпечний рух автомобілів на дорогах передбачено ще й такі транспортні засоби:

- легкий квадроцикл – це чотириколісний моторний транспортний засіб, експлуатаційна маса якого (без акумуляторних батарей, якщо це транспортний засіб із електродвигуном) без вантажу не перевищує 350 кг, максимальна розрахункова швидкість якого не перевищує 45 кілометрів на годину і робочий об'єм двигуна не більше 50 см куб. (при двигуні з іскровим

(примусовим) запаленням), максимальна корисна потужність не перевищує 4 кВт (за наявності двигуна внутрішнього згоряння іншого типу), найбільша номінальна потужність не більше 4 кВт (у випадку електродвигуна);

- квадроцикл – це чотириколісний моторний транспортний засіб, за винятком легких квадроциклів, максимальна конструктивна швидкість якого перевищує 45 кілометрів на годину та (або) об'єм двигуна більше 50 см куб., маса порожнього автомобіля не більше 400 кг, а експлуатаційна маса не перевищує 550 кг (без акумуляторних батарей, якщо це транспортний засіб із електродвигуном) та найбільша корисна потужність якого не перевищує 15 кВт.

У статті 23 Закону визначено категорії транспортних засобів та вік, з якого дозволено ними керувати. Так, до мотоциклів та мопедів належать:

- категорія АМ – легкі квадроцикли;
- категорія В1 – квадроцикли.

Мінімальний вік, з якого дозволяється отримувати право на водіння мотоциклами та мопедами та видаються посвідчення водія, є:

- для категорії АМ – 15 років;
- для категорії В1 – 16 років.

Польща (див. додаток 5)

Відповідно до визначень статті 2 Закону Польської Республіки «Про дорожній рух»³³ до низькошвидкісних легких та легких персональних транспортних засобів можна віднести такі: квадроцикл – механічний транспортний засіб, призначений для перевезення людей або вантажів, повна маса якого не перевищує 550 кг (у разі транспортування вантажу) і 400 кг (при перевезенні пасажирів) (стаття 42б); легкий квадроцикл – квадроцикл, власна маса якого не перевищує 350 кг та можлива швидкість якого обмежується 45 км на годину (стаття 42в); електросамокат – двовісний транспортний засіб з електричним приводом, обладнаний кермом, без сидіння, призначений для руху на ньому тільки водія (стаття 47б); особистий транспортний засіб – транспортний засіб з електричним приводом, за винятком електросамоката, без сидіння та педалей, призначений для переміщення на ньому лише водія (стаття 47в).

Відповідно до частини 1 статті 3 Закону учасник дорожнього руху або інша особа, що перебуває на дорозі, зобов'язана проявляти обережність, або, якщо цього вимагає закон, особливу обережність, уникати будь-яких дій, що можуть спричинити небезпеку або порушення Правил дорожнього руху, перешкоджати дорожньому руху, порушувати у зв'язку з цим громадський спокій чи порядок, створювати небезпеку для будь-кого, включаючи дію чи бездіяльність. Рух мотоциклів, мопедів та інших низькошвидкісних електричних транспортних засобів має такі обмеження:

- рух тротуарами заборонений, оскільки тротуар визначений Законом як частина пішохідної дороги, що призначена виключно для руху пішоходів та осіб,

³³ Про дорожній рух: Закон Польської Республіки від 20.06.1997. URL: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19970980602/U/D19970602Lj.pdf>

що пересуваються за допомогою засобів особистого пересування (пункт 9 статті 1);

- водій мотоцикла або квадроцикла в разі перевезення дитини до 7 років зобов'язаний рухатися зі швидкістю 40 кілометрів на годину, водії електросамокатів та особистих транспортних засобів зобов'язані рухатися зі швидкістю 20 кілометрів на годину (пункти 3, 4 частини шостої статті 20);

- водій мотоцикла, квадроцикла або мопеда та особи, які перевозяться такими транспортними засобами, зобов'язані користуватися під час руху шоломами, що відповідають належним технічним умовам, а також засобами особистого захисту відповідно до технічних умов;

- на перехресті посередині або перед ним мопед або велосипед може рухатися посередині смуги в разі такої можливості (частина сьома статті 16);

- рух велосипедиста по пішохідній доріжці забороняється (виключенням даної норми може бути: супроводження особи віком до 10 років, що рухається на велосипеді; ширина тротуару вздовж дороги, по якій рухається транспортний засіб на швидкості понад 50 кілометрів на годину, становить менше 2 м, та відсутня велосипедна чи пішохідна доріжка; погодні умови загрожують безпеці велосипедиста на дорозі (частина п'ята статті 33));

- водій електросамоката зобов'язаний користуватися велосипедною доріжкою або велосипедною смугою, якщо вони призначені для напрямку, в якому він рухається або має намір повернути. Під час руху велосипедною та пішохідною доріжкою водій електросамоката зобов'язаний бути особливо уважним та поступатися дорогою пішоходам (стаття 33);

- водій електросамоката зобов'язаний рухатися дорогою, на якій дозволено рух транспортних засобів зі швидкістю не більше 30 кілометрів на годину, якщо немає окремої дороги для велосипедів або смуги для велосипедів (стаття 33а);

- користування водієм електросамоката для руху тротуаром або пішохідною дорогою дозволяється у виняткових випадках, якщо тротуар розташований вздовж дороги, на якій дозволено рух транспортних засобів зі швидкістю понад 30 кілометрів на годину, і немає окремої дороги для велосипедів або смуги для велосипедів;

- під час руху тротуаром або пішохідною доріжкою водій електросамоката або особистого транспортного засобу зобов'язаний керувати на швидкості, наблизеній до швидкості пішохода, бути особливо обережним, поступатися дорогою пішоходам і не перешкоджати їхньому руху (стаття 33с).

Статтею 33d Закону встановлена заборона для керування електросамокатом або особистим транспортним засобом на дорозі дітям до 10 років. Однак, іншою частиною статті встановлено право керування електросамокатом або особистим транспортним засобом дитини до 10 років у житловій зоні і лише під наглядом дорослих. Відповідно до статей 6, 7, 8 Закону Польської Республіки «Про водіїв транспортних засобів»³⁴ повнолітнім користувачам електросамокатів не обов'язково мати водійське посвідчення,

³⁴ Про водіїв транспортних засобів : Закон Польської Республіки від 05.01.2011. URL.: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20110300151/T/D20110151L.pdf>

однак неповнолітні можуть їздити на електросамокаті лише за наявності велосипедної картки або одного з водійських посвідчень категорій: АМ (мопеди, скутери та легкі квадроцикли) – 14 років; А1 (малолітражні мотоцикли), В1 (мопеди, квадроцикли та моделі даних транспортних засобів з причепом) – 16 років за письмової згоди батьків або опікунів (частина друга статті 11 Закону).

Японія (див. додаток 6)

Законом Японії «Про дорожній рух»³⁵ передбачено такий вид транспортних засобів, як «моторизований велосипед», під ним розуміють транспортний засіб, який має двигун із сумарними викидами або номінальною потужністю, що не перевищують установлених наказом Уряду, і який керується без використання колій або підвісних проводів, за винятком велосипеда, інвалідного візка, яким користується особа з обмеженими фізичними можливостями, або допоміжного засобу для ходьби на колесах або невеликого автомобіля.

Для того, щоб транспортний засіб кваліфікувався як моторизований велосипед, він повинен відповідати всім наступним вимогам (стаття 1-2-2 Закону про дорожній рух): довжина має бути 190 см або менше; ширина має бути 60 см або менше; використання електродвигуна з номінальною потужністю 0,60 кВт або менше; відповідно до технічних характеристик не може розвивати швидкість понад 20 кілометрів на годину. Максимальна дозволена швидкість для електросамокатів, які прирівнюються до моторизованих велосипедів, становить 30 кілометрів на годину під час руху по проїжджій частині на дорогах загального користування, де максимальна швидкість не вказана на знаку. При цьому їх рух по тротуарах категорично заборонений.

Для користування моторизованим велосипедом дорогами загального користування їх власники повинні придбати поліси страхування цивільної відповідальності або взаємодопомоги автоцивільної відповідальності (частина перша статті 2 і стаття 5 Закону про страхування цивільної відповідальності).

Встановлено такі вимоги: під час керування моторизованим велосипедом носіння шолома є обов'язковим; моторизовані велосипеди повинні бути облаштовані державним номерним знаком та засобами безпеки. Моторизованим велосипедам заборонено їздити по тротуарах, однак згідно з новими змінами до Закону «Про дорожній рух» від 1 липня 2023 року моторизованим велосипедам дозволено рухатися по придорожніх смугах або велосипедних доріжках (частина третя статті 17 Закону). Проїзд по бічних смугах доріг дозволяється, за винятком випадків, коли рух пішоходів значно перешкоджає такому проїзду (частина перша статті 17-3 Закону про дорожній рух у новій редакції). Однак моторизовані велосипеди та прирівняні до них транспортні засоби повинні рухатися з такою швидкістю й таким чином, щоб не перешкоджати руху пішоходів (пункт 2 статті 2 Закону). У зв'язку зі змінами до Закону про дорожній рух норму щодо обов'язкової наявності водійських прав на моторизовані велосипеди було

³⁵ Road Traffic Act: Act No. 105 of June 25, 1960. URL: https://www.japaneselawtranslation.go.jp/en/laws/view/2962#je_ch1at2

відмінено (частина перша статті 84 Закону «Про дорожній рух» у новій редакції). Однак водієві моторизованого велосипеда має виповнитися 16 років (пункт 1 статті 64 Закону). Носіння шолому, яке раніше було обов'язковим під час водіння, тепер буде пом'якшено: як вказано у змінах до Закону «особи, що керують моторизованим велосипедом, мають докладати зусиль до носіння шолому під час руху» (стаття 71-4 Закону «Про дорожній рух» у новій редакції).

Починаючи з 1949 року, Японія запровадила спеціальну категорію транспортних засобів – «Kei автомобілі» (軽自動車, «легкий автомобіль»). У січні 2013 року постановою Міністерства землі, інфраструктури, транспорту та туризму в якості правового експерименту було запроваджено підкатегорію «Kei автомобілів» – транспортні засоби надкомпактної мобільності³⁶. Основні вимоги до загальної конструкції таких транспортних засобів:

1. Довжина, ширина мають бути меншими, ніж 3,4 м та 1,48 м відповідно, а максимальна висота – 2 м.

2. Транспортні засоби повинні вміщувати 2-х дорослих (включно з водієм) або водія та двох дітей.

3. Номінальна потужність двигуна повинна становити 8 кВт або менше (125 см куб. або менше для двигуна внутрішнього згорання).

4. Рух по автомагістралях заборонено.

5. Транспортний засіб має бути здатний плавно рухатися.

6. Транспортний засіб повинен бути обладнаний: дзеркалами заднього виду; ременями безпеки; фарами, які автоматично повертаються під час нахилу; ABS.

Особливості правового регулювання «Kei автомобілів» полягають лише у знижених або нульових ставках податків та зборів (зокрема, акцизний податок на транспортні засоби, податок на автомобіль, обов'язкове страхування).

III. Висновки та пропозиції

1. На сьогодні немає уніфікованого підходу щодо закріплення на законодавчому рівні термінів «персональний електричний транспортний засіб» та «низькошвидкісний легкий електричний транспортний засіб», їх аналогів або подібних до них узагальнюючих понять. Існуючі в державах законодавчі визначення відповідних транспортних засобів різняться: немає єдності як у питаннях термінології, змісту відповідних понять, так і стосовно правового регулювання використання відповідних транспортних засобів. При цьому правове регулювання здійснюється на кількох рівнях: 1) державному та місцевому (для держав з унітарним територіальним устроєм); 2) федеральному, рівні окремих суб'єктів федерації, окремих територіальних громад (для держав із федеральним територіальним устроєм). На державному рівні визначаються стандарти, яким має відповідати той чи інший транспортний засіб, щоб кваліфікуватися як «персональний електричний транспортний засіб» або

³⁶ Provision of information and services to perform an initial assessment of additional functional safety and vehicle construction requirements for L7e-A heavy on-road quads. Report of phase 1 of project with initial proposal for potential regulatory change subject to Cost Benefit Analysis (CBA). URL: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/5466/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>

«низькошвидкісний легкий електричний транспортний засіб», та (або) загальні правила використання таких транспортних засобів, із можливим визначенням меж делегування такого регулювання органам місцевого самоврядування.

2. Правове регулювання використання «персональних електричних транспортних засобів» та «низькошвидкісних легких електричних транспортних засобів» (або їх аналогів) знаходиться на стадії активного розвитку. Тобто одні держави лише запроваджують таке регулювання та розробляють відповідні проекти нормативно-правових актів (Велика Британія), в інших – таке регулювання нещодавно було змінено, інколи зміни ще не набрали чинності (Литва). Вартим уваги є досвід держав щодо запровадження правового експерименту на певній частині території, обмеженого в часі та за колом осіб, із метою перевірки ефективності пропонованого правового регулювання (Велика Британія, Японія).

3. У зарубіжних державах на законодавчому рівні для позначення поняття «легкий персональний електричний транспортний засіб» застосовуються такі терміни: «електричний персональний допоміжний пристрій для пересування» («electric personal assistive mobility device, EPAMD») – США; «малі електричні транспортні засоби» (Elektrokleinstfahrzeuge) – Німеччина; «електричний засіб мікромобільності» – Литва тощо. Такі терміни закріплюються як узагальнені – можуть включати електроскейти, говерборди, електросамокати, сігвеї, моноколеса тощо. Технічні характеристики та максимальні обмеження в кожній державі різняться. Законодавче визначення таких термінів зазвичай супроводжується встановленням окремих правил дорожнього руху щодо використання вказаних транспортних засобів, зокрема щодо: мінімального віку, з якого дозволено використання таких транспортних засобів; максимально допустимої швидкості руху; обмежень чи заборон руху таких транспортних засобів по дорогах, у тому числі проїзних частинах та тротуарах; вимог використання захисного спорядження (шоломів) та технічного обладнання (світлових та звукових сигналів, світловідбивачів, фар, дзеркал заднього виду тощо); обов'язкової реєстрації транспортного засобу, наявності водійських прав чи полісу страхування цивільної відповідальності.

4. У зарубіжних державах на законодавчому рівні для позначення поняття «низькошвидкісний легкий електричний транспортний засіб» застосовуються такі терміни: «електромобіль для сусідства» («neighborhood electric vehicles, NEV») та «низькошвидкісний транспортний засіб» («low-speed vehicles, LSV») – США; «легкий автомобіль» – Японія. Водночас у державах Європейського Союзу такий тип транспортних засобів охоплюється категорією L6e, передбаченою Регламентом (ЄС) 168/2013 Європейського Парламенту та Ради від 15 січня 2013 року про затвердження типу та ринковий нагляд за дво- або триколісними транспортними засобами та квадроциклами. Щодо правового регулювання використання таких транспортних засобів, то в більшості випадків встановлюється обмеження їх руху лише дорогами з низькими швидкісними режимами. Інші правила їх використання зазвичай аналогічні відповідним правилам для звичайного автомобіля, тобто вимагається обов'язкова реєстрація

транспортного засобу, страхування цивільної відповідальності, наявність водійських прав відповідної категорії.

*Дослідницька служба
Верховної Ради України*

**Цей документ підготовлений Дослідницькою службою Верховної Ради України як довідковий інформаційно-аналітичний матеріал. Інформація та позиції, викладені в документі, не є офіційною позицією Верховної Ради України, її органів або посадових осіб. Цей документ може бути цитований, відтворений та перекладений для некомерційних цілей за умови відповідного посилання на джерело.*

При написанні матеріалів було використано інформацію із бази ECPRD. Відповідні матеріали не призначені для використання у власних наукових дослідженнях.