



Марина Співак,

доктор політичних наук, доцент,
доцент кафедри публічного управління та
адміністрування

Національної академії внутрішніх справ

ORCID: 0000-0002-9471-7154

<https://doi.org/10.32782/2306-9082/2021-41-8>

УДК 342.9

Вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху

Актуальність. Останні десятиріччя характеризуються бурхливим розвитком транспорту. У сучасних умовах транспорт виконує не тільки роль засобу пересування пасажирів та вантажів, але загалом транспортна система перетворилась на складову частину загального прогресу людства, залучаючи народи і країни до найсучасніших досягнень цивілізації у найрізноманітніших галузях. Цей процес набуває свого розвитку і в Україні, яка поряд з іншими державами має досить велику і розвинуту транспортну систему, зв'язану з багатьма країнами світу. З огляду на це чинне законодавство вимагає внесення змін до Закону України «Про дорожній рух» та Кодексу України про адміністративні правопорушення, зокрема щодо нової категорії учасників дорожнього руху – користувачів персонального легкого електротранспорту.

Особливості адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, провадження

за якими входить до компетенції патрульної поліції, досліджені у працях В. Гриценко, А. Комзюк, Р. Молчанова, О. Остапенко, Л. Сибірцевої, М. Свіріна, А. Філіппова, В. Хелік та ін. Окремі аспекти підвищення рівня безпеки дорожнього руху проаналізовані у працях О. Андрійчук, Г. Бондарчук, Л. Веселова, Д. Гуріної, О. Галацан, С. Комісарова, О. Люлько, Н. Пацурія, В. Процюк, А. Устименко, Н. Хвищун та ін. Статус суб'єктів адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху досліджено у працях Н. Бортник, А. Безносюк, С. Єсімов, О. Кишко-Єрлі, В. Панькевич, В. Сільчук та ін. Однак питання встановлення правового статусу користувачів персонального легкого електротранспорту в адміністративному праві не досліджені.

Мета публікації – на теоретичному рівні провести аналіз чинного законодавства, виявити ефективність та протиріччя, надати пропозиції щодо вдосконалення правового



врегулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху для окремих його учасників та покращення безпеки на дорогах.

Виклад основного матеріалу. Адміністративне право несе основне навантаження щодо організації, охорони й захисту суспільних відносин на транспорті. Постійне зростання дорожньої аварійності свідчить про наявність у цій сфері низки системних проблем. Насамперед на їх вирішення повинна бути спрямована державна політика та основні зусилля суб'єктів її реалізації. Під безпекою дорожнього руху слід розуміти систему заходів і засобів, що забезпечують умови безпечного дорожнього руху та спрямовані на захист і збереження життя і здоров'я учасників дорожнього руху, а також ступінь захищеності особистості, суспільства та держави від зовнішніх та внутрішніх загроз [1, с. 182]. З цією метою була прийнята Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Стратегія розроблена для комплексного розв'язання наявних проблем у транспортній галузі та містить пріоритети її розвитку, зокрема у контексті впровадження євроінтеграційного курсу та імплементації Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, ратифікованої Законом України від 16 вересня 2014 р. № 1678-VII. Незважаючи на це, факт глибокої кризи системи забезпечення безпеки дорожнього руху стає помітним з розвитком новітніх технологій і урбанізації. На фоні цього проявляється нездатність держави до швидкого реагування на зміни і реалізації послідовних заходів і системних стратегій безпеки на дорогах.

Під час розроблення Стратегії використано збалансований підхід, що реагує на майбутнє прогнозоване

зростання і зміну попиту на транспортні послуги, сприяючи економічному розвитку, підвищенню якості життя населення та ефективному використанню ресурсів [2].

Поступово на дороги виходять нові види транспорту – гірборди, гірскутери, моноколеса, електросамокати, електроскейти, дріфт-трайки тощо. Такі види транспорту мають достатню швидкість, економічні, зручні, стильні, екологічні, не потребують державної реєстрації, для управління ними не потрібне водійське посвідчення, до того ж вирішують проблеми із заторами і паркуванням. Однак їх небезпека для пішоходів, які пересуваються по тротуару, полягає у тому, що вони абсолютно безшумні.

Питання як узаконити електротранспорт в Україні обговорюється вже кілька років. Особливо після гучних ДТП з електротранспортом, як наприклад у Вінниці, де хлопець на електросамокаті рухався тротуаром і просто в'їхав у машину [3]; у Львові, де дорожньо-транспортна пригода сталася за участю автомобіля «Mercedes-Benz» та електросамоката [4]; у Дніпрі, де поліцейське авто збило хлопця на електросамокаті [5]. Недосконалість систем моніторингу дорожньо-транспортних пригод, їх статистики та управління ризиками не дає можливості визначити достовірну кількість такої групи правопорушень. Загалом, за даними Національної поліції, у 2019 році сталося 144760 пригод (за добу – 433), а у 2020 році 150267 пригод (за добу – 449) [6]. Дорожньо-транспортні пригоди за видами за період з 01.01.20 по 30.11.20 наведені у таблиці 1 [6].

Попри всю зовнішню прогресивність, портативний транспорт не надто добре вписується у сучасну дорожню ситуацію в Україні. На проїжджій частині власник гірскутера, сігвея або електросамоката ризикує потрапити під колеса авто, а на тротуарі являє



Таблиця 1

Дорожньо-транспортні пригоди за видами

Вид автопригоди	Усього ДТП	ДТП із загиблими та/або травмованими	Загинуло осіб	Травмовано осіб
Зіткнення	94462	10099	1062	14985
Наїзд на транспортний засіб, що стоїть	22379	467	68	558
Наїзд на перешкоду	18694	2603	464	3225
Наїзд на пішохода	7531	6760	1044	6178
Перекидання ТЗ	3512	1912	332	2408
Наїзд на велосипедиста	2097	1680	210	1546
Наїзд на тварин	724	27	5	32
Падіння вантажів	437	12	1	14
Падіння пасажирів	380	331	8	342
Наїзд на гужовий транспорт	51	23	3	32
ЗАГАЛОМ	150 267	23 914	3197	29 320

небезпеку вже для пішоходів. Через нещасні випадки такі транспортні засоби вже почали забороняти у багатьох країнах. За використання гірбордів і сігвеїв у центрі міст штрафують у Нідерландах і Чехії. Деякі міста США теж вирішили ввести обмеження. Частина європейських міст заборонили рух гіроскутерів у громадських місцях. Окрім того, за кордоном на них не можна виїжджати на дорогу [7]. У Франції в 2019 році електросамокатам заборонили їздити по тротуарах і посилили правила водії повинні бути старшими за 12 років, їздити в шоломі і зі швидкістю не вище 50 км/ч. За будь-яке порушення передбачається штраф у розмірі €135, а за перевищення швидкості до €1,5 тис. У Німеччині поліція роздає брошури на п'яти мовах про те, як правильно користуватися електросамокатами. Користуватися електротранспортом у ФРН можуть тільки особи старші за 14 років. А в Швеції електросамокати можуть розвивати швидкість до 20 км/год і повинні оснащуватися гальмами і дзвінком. У Великобританії на електродевайсах взагалі дозволяється їздити тільки на приватній землі з дозволу власника.

При цьому треба мати номерні знаки і обов'язкове страхування [5].

З метою удосконалення адміністративно-правового законодавства і в межах цієї публікації нами розглянуто проекти законів України «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)» (реєстр. № 3023 від 06.02.2020) та «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо організації дорожнього руху для осіб, які рухаються за допомогою портативних транспортних засобів на електричній тязі» (реєстр. № 3023-1 від 20.02.2020). Ці законопроекти, відповідно до пояснювальних записок до них, визначають подібні цілі їх прийняття: вдосконалення правового регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху для окремих його учасників – користувачів персонального легкого електротранспорту (термін, застосований у законопроекті реєстр. № 3023) / осіб, які керують

портативними транспортними засобами на електричній тязі (термін, застосований у законопроекті реєстр. № 3023-1); покращення безпеки на дорогах загалом.

Обома законопроектами передбачені відповідні зміни до статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення та до статей 14, 17, 19, 28, 41 Закону України «Про дорожній рух» (а законопроект реєстр. № 3023 вносить зміни ще й до статті 16) з одночасним доповненням цього Закону новою статтею 19-1.

Законопроектами пропонується: запровадити нову категорію учасників дорожнього руху: реєстр. № 3023 – користувачі персонального легкого електротранспорту, реєстр. № 3023-1 – особи, які керують портативними транспортними засобами на електричній тязі; визначити коло прав та обов'язків нової категорії учасників дорожнього руху, включити правила пересування цих учасників до переліку питань, що регулюються Правилами дорожнього руху; встановити відповідальність за порушення новою категорією учасників дорожнього руху правил дорожнього руху; врегулювати окремі питання безпеки інших учасників дорожнього руху, а саме пішоходів і велосипедистів, зокрема, в частині обов'язку використовувати світлоповертальні жилети (№ 3023) або мати на одязі світлоповертальні елементи (№ 3023-1) [8; 9]. Принагідно відзначимо, що у країнах пострадянського простору (Росія, Білорусь, Казахстан) з метою урегулювання законодавства з безпеки дорожнього руху пропонується використовувати термін «засіб персональної мобільності (малий електричний транспортний засіб)» [10; 11; 12].

Ознайомившись зі згаданими вище законопроектами, ми вважаємо за необхідне звернути увагу на низку особливостей: по-перше, законодавцем не зроблені пропозиції щодо віку, з якого можна управляти електротранспортом.

Практика показує, що електротранспортом управляють як малолітні, так і повнолітні громадяни. Водіями ж транспортних засобів є особи, яким виповнилося 18 років і мають посвідчення водія, яке безпосередньо наділяє правом керування. Пропонуємо визначити вік, з якого особи можуть бути власниками і користувачами персонального легкого електротранспорту, – 18 років; по друге, з позиції першого зауваження, тобто визначення віку адміністративної відповідальності, ставиться під сумнів запропоноване законодавцем визначення «користувач персонального легкого електротранспорту», адже КУпАП, Закон України «Про дорожній рух», Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306, апелюють таким поняттям, як «водій». Відповідно до ст. 1. Закону України «Про автомобільний транспорт» водієм є особа, яка керує транспортним засобом і має відповідне посвідчення встановленого зразка. З такої позиції пропонуємо внести зміни до ст. 1 цього Закону і доповнити її визначенням «користувач персонального легкого електротранспорту», а також визначенням видів електротранспорту (електричні скутери, сігвеї, гірборди, гіроскутери тощо); по-третє, якщо розглядати це питання з позиції цивільно-правових відносин, то слід зупинитися на таких питаннях, як власник електротранспорту і користувач електротранспорту; по-четверте, якщо позиція законодавця буде схилитися до того, що особа, яка буде керувати персональним легковим електротранспортом, повинна володіти знаннями правил і безпеки дорожнього руху, щоб бути повноцінним учасником дорожнього руху, мати права і обов'язки, а також нести відповідальність, необхідно запровадити систему обов'язкової реєстрації таких засобів, а також навчання користувачів. Пропонуємо запровадити механізм реєстрації власників і користувачів персонального



легкого електротранспорту і проходження курсів з правил безпеки дорожнього руху, які дають право бути учасником дорожнього руху; по-четверте, законодавцем не показано механізм фіксації правопорушень та притягнення осіб, що керують персональним легким електротранспортом до адміністративної відповідальності. Якщо автомобілі можна ідентифікувати за державними номерними знаками, а сам факт правопорушення фіксується фото/відеоприладами і обробляється на спеціальних серверах і базах, то переміщення електротранспорту не фіксоване. Єдиним механізмом фіксації правопорушення може бути його вчинення у полі зору патрулювання екіпажу патрульної поліції. Однак і він викликає питання щодо зупинки правопорушника. Адже такий електротранспорт є мобільнішим і малогабаритнішим за патрульний автомобіль. Тому зупинити порушника неможливо. Пропонуємо розробити і запровадити систему ідентифікації (чіпування/розпізнання) персонального легкого електротранспорту засобами фото, відеофіксації; по-п'яте, якщо з позиції законодавця така категорія буде прирівняна, як і водії транспортних засобів, доцільно говорити про страхування таких осіб, позаяк абсолютним є те, що така категорія засобів є джерелом підвищеної небезпеки, адже з огляду на стрімкі прогресуючі зміни в науці і техніці з'являються нові об'єкти, поведження з якими може створювати підвищену ймовірність заподіяння шкоди. Пропонуємо внести зміни до законів від 7 березня 1996 року № 85/96-ВР «Про страхування», від 1 липня 2004 року № 1961-IV «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» з метою забезпечення механізму вирішення спорів про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки у межах ст. 1187 ЦК України; по-шосте,

пропонуємо доповнити ст. 19-1 (Порівняльної таблиці) «Правовий статус, основні права і обов'язки користувачів персонального легкого електротранспорту» Порівняльної таблиці до проекту Закону України «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)» і заборонити користувачам персонального легкого електротранспорту пересуватися по тротуарах з метою уникнення зіткнення з пішоходами, позаяк такий транспорт є джерелом підвищеної небезпеки і може травмувати пішохода; по-сьоме, пропонуємо доповнити ст. 19-1 «Правовий статус, основні права і обов'язки користувачів персонального легкого електротранспорту» Порівняльної таблиці до проекту Закону України «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)» і зобов'язати користувача персонального легкого електротранспорту рухатися на тротуарах з персональним легким електротранспортом у переносному режимі (в руках); по-восьме, необхідно передбачити відповідальність користувачів персонального легкого електротранспорту за користування ними у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Внести відповідні зміни до ст. 286¹ КУ України. Адже стаття у своїй редакції визначає відповідальність осіб, що керують «транспортними засобами», а не «персональним легким електротранспортом»; по-дев'яте, підтримуємо позицію щодо створення окремої норми і

внесення змін до КУпАП, а також, що припис оновленої ч. 2 ст. 127 КУпАП – «Порушення правил дорожнього руху особами, які керують велосипедами, користувачами персонального легкого електротранспорту, гужовим транспортом, і погоничами тварин...» є редакційно невдалим. Однак без визначення суб'єкта керування і його статусу врахування вищевикладених підстав не видається можливим.

Висновок. Вважаємо, що прийняття коментованих законопроектів сприятиме унормуванню правовідносин, які виникають у процесі

експлуатації (використання) електричних транспортних засобів, чітко та передбачувано врегулює права та обов'язки нової категорії учасників дорожнього руху (користувачів електричних транспортних засобів), дозволить забезпечити належний захист прав осіб, які керують такими засобами, безпосередньо підвищить безпеку окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів електричних транспортних засобів, велосипедистів, пішоходів) та зменшить кількість дорожньо-транспортних пригод за їх участю.

Список використаних джерел

1. Гриценко В.Г. Роль та значення патрульної поліції в забезпеченні безпеки дорожнього руху. *Наукові записки Центральноукраїнського державного педагогічного університету імені Володимира Винниченка. Серія: Право.* 2017. Вип 2 (спецвип.), 2017. С. 181–183.
2. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 13.01.21).
3. Вартові Еспресо. Вінниця. Відео Facebook. URL: <https://www.facebook.com/vartovi.espresso/videos/850008662074352/> (дата звернення: 13.01.21).
4. У Львові водій легковика збив чоловіка на електросамокаті. 2019.17.09. **Leopolis news.** URL: <http://leopolis.news/page/7941/281/u-lvovi-vodiy-legkovyka-zbyv-cholovika-na-elektrosamokati-foto&print=true&print=true> (дата звернення: 14.01.21).
5. Попович Ю. Штрафи для хіпстерів. Як будуть регулювати їзду на електросамокатах і сігвеях. 08.02.2020. *Ділова столиця.* URL: <https://www.dsnews.ua/ukr/society/shtrafy-dlya-hipsterov-kak-budut-regulirovat-ezdu-na-elektrosamokatah-07022020123900>.
6. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2020 по 30.11.2020 : ДТП 11.2020. Статистика. / Національна поліція. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 09.01.21).
7. Козлова Ю. Їзда без прав і правил. Як рятуватись від велосипедів, гіробордів, сігвеїв і моноколів на тротуарах. 03.06.2019. *Українські медійні системи.* URL: <https://glavcom.ua/country/society/jizda-bez-prav-i-pravil-yak-vryatuvatis-vid-velosipediv-girobordiv-sigvejiv-i-monokolis-na-trotuarah-596921.html> (дата звернення: 09.01.21).
8. 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) : проект Закону № 3023 від 06.02.2020. URL: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=68074 (дата звернення: 11.01.21).
9. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо організації дорожнього руху для осіб, які рухаються за допомогою портативних транспортних засобів на електричній тязі : проект Закону. № 3023-1 від 20.02.2020. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=68192 (дата звернення: 11.01.21).
10. Даулет Алтаев. Самосуд для самокатов. 20.11.2020. «*Новое поколение*». URL: <https://www.np.kz/news.php?id=415> (дата звернення: 17.01.21).
11. ГАИ: средства персональной мобильности могут помочь разгрузить улицы от автотранспорта. 26.12.2019. *Агентство «Минск-новости».* URL: <https://minsknews.by/gai-sredstva-personalnoj-mobilnosti-mogut-pomoch> (дата звернення: 17.01.21).



12. «Средства индивидуальной мобильности» будут ограничены ПДД. 11.06.2019. Москва 24. URL: https://www.m24.ru/audios/Moskva-FM/06112019/142312?utm_source=CoryBuf (дата звернення: 17.01.21).

Спивак М. В. Вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху

Стаття присвячена аналізу чинного законодавства на ефективність та протиріччя щодо вдосконалення правового врегулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху для окремих його учасників та покращення безпеки на дорогах. Наголошується на тому, що в умовах збереження урбанізаційних процесів в Україні подальше зростання кількості жителів міст призводить до того, що наявна транспортна інфраструктура не здатна ефективно задовольнити потреби населення за допомогою класичних рішень у вигляді персональних автомобілів та громадського транспорту. З одного боку, набуває поширення використання сучасного персонального легкого електротранспорту: різноманітні моделі електроскутерів, гіробордів, моноциклів та сігвейв, а з іншого – відсутня система збору інформації про рівень потенційних ризиків для оцінки масштабів та тенденцій проблем у сфері безпеки дорожнього руху та визначення індикаторів фактичного стану безпеки дорожнього руху.

Показана статистика дорожньо-транспортних пригод і наголошується на тому, що органи Національної поліції не ведуть окремої статистики по пригодах за участю користувачів персонального легкого електротранспорту. Зазначається, що з практичної точки зору на оформлення правопорушень патрульними поліцейськими впливає: відсутність реєстрації легкого електротранспорту та дозволу на керування ним; полісу обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів; визначення правового статусу і закріплення адміністративної відповідальності у чинному законодавстві.

Наводяться приклади вирішення такої проблеми у країнах Європейського Союзу та пострадянських країнах.

Аналізуються законопроекти, які підготовлені з метою вдосконалення правового врегулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху для окремих його учасників, що спрямовані загалом на покращення безпеки на дорогах. Вноситься низка пропозицій, реалізація яких, на думку автора, змогла б посилити правову базу у частині адміністративної відповідальності за таку групу правопорушень.

Зроблено висновок, що прийняття коментованих законопроектів сприятиме унормуванню правовідносин, які виникають у процесі експлуатації (використання) електричних транспортних засобів, чітко та передбачувано врегулює права та обов'язки нової категорії учасників дорожнього руху (користувачів електричних транспортних засобів), дозволить забезпечити належний захист прав осіб, які керують такими засобами, безпосередньо підвищить безпеку окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів електричних транспортних засобів, пішоходів) та зменшить кількість дорожньо-транспортних пригод за їхньою участю.

Ключові слова: адміністративна відповідальність, правила дорожнього руху, водій, безпека дорожнього руху, персональний транспорт.

Спивак М. В. Совершенствования регулирования отношений в сфере обеспечения безопасности отдельных категорий участников дорожного движения

Статья посвящена анализу действующего законодательства на эффективность и противоречия по совершенствованию правового регулирования отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения для отдельных участников и улучшения безопасности на дорогах. Отмечается, что в условиях сохранения урбанизационных процессов в Украине дальнейший рост количества жителей городов приводит к тому, что существующая транспортная инфраструктура не способна эффективно удовлетворить

потребности населения с помощью классических решений в виде персональных автомобилей и общественного транспорта. С одной стороны, распространяется использование современного персонального легкого электротранспорта: разнообразные модели электроскутеров, гиросбордов, моноциклов и сигвеев, а с другой – отсутствует система сбора информации об уровне потенциальных рисков для оценки масштабов и тенденций проблем в сфере безопасности дорожного движения и определения индикаторов фактического состояния безопасности дорожного движения.

Показана статистика дорожно-транспортных происшествий и отмечается, что органы Национальной полиции не ведут отдельной статистики по приключениям с участием пользователей персонального легкого электротранспорта. Отмечается, что с практической точки зрения на оформление правонарушений патрульными полицейскими влияет: отсутствие регистрации легкого электротранспорта и разрешения на управление им; полиса обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств; правового статуса и закрепления административной ответственности в действующем законодательстве.

Приводятся примеры решения данной проблемы в странах Европейского Союза и постсоветских странах.

Анализируются законопроекты, подготовленные с целью совершенствования правового регулирования отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения для отдельных участников, направленных в целом на улучшение безопасности на дорогах. Вносятся ряд предложений, реализация которых, по мнению автора, смогла бы усилить правовую базу в части административной ответственности за данную группу правонарушений.

Сделан вывод, что принятие комментируемых законопроектов будет способствовать нормированию правоотношений, возникающих в процессе эксплуатации (использования) электрических транспортных средств, четко и предсказуемо урегулирует права и обязанности новой категории участников дорожного движения (пользователей электрических транспортных средств), позволит обеспечить надлежащую защиту прав лиц, которые управляют такими средствами, непосредственно повысит безопасность отдельных категорий участников дорожного движения (пользователей электрических транспортных средств, пешеходов) и уменьшит количество дорожно-транспортных происшествий с их участием.

Ключевые слова: административная ответственность, правила дорожного движения, водитель, безопасность дорожного движения, персональный транспорт.

Spivak M. Perfection of adjusting of relations in the field of providing the safety of separate categories of participants of travelling motion

The article is devoted to the analysis of the current legislation to the effectiveness and contradictions to improve the legal regulation of relations in the field of road safety for individual participants and improve road safety. It is noted that in the context of the preservation of urbanization processes in Ukraine, a further increase in the number of urban residents leads to the fact that the existing transport infrastructure is not able to effectively meet the needs of the population using classical solutions in the form of personal cars and public transport. On the one hand, the use of modern personal light electric transport is spreading: a variety of models of electric scooters, gyroboards, unicycle and sigways, and on the other hand, there is no system for collecting information on the level of potential risks to assess the scale and trends of problems in the field of road safety and determine indicators of the actual state of safety road traffic.

The statistics of road traffic accidents are shown and it is noted that the National Police authorities do not keep separate statistics on adventures with the participation of users of personal light electric vehicles. It is noted that from a practical point of view, the registration of offenses by patrol police is influenced by: lack of registration of light electric vehicles and permission to drive them; a policy of compulsory insurance of civil liability of owners of



land vehicles; legal status and consolidation of administrative responsibility in the current legislation.

Examples of solving this problem in the countries of the European Union and post-Soviet countries are given.

The author analyzes the bills prepared with the aim of improving the legal regulation of relations in the field of road safety for individual participants, aimed generally at improving road safety. A number of proposals are being made, the implementation of which, in the author's opinion, could strengthen the legal basis in terms of administrative responsibility for this group of offenses.

It is concluded that the adoption of the commented draft laws will contribute to the regulation of legal relations arising during the operation (use) of electric vehicles, will clearly and predictably regulate the rights and obligations of a new category of road users (users of electric vehicles), will provide adequate protection of the rights of persons who manage such means, will directly increase the safety of certain categories of road users (electric vehicle users, pedestrians) and reduce the number of road accidents with their participation.

Key words: administrative responsibility, rules of travelling motion, driver, safety of travelling motion, personal transport.