



ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ

Комітет з питань інтеграції України до Європейського Союзу

01008, м.Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, тел.: 255-34-42, факс: 255-33-13, e-mail: comeuroint@v.rada.gov.ua

ВИСНОВОК

щодо проекту Закону України
«Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо
включення персонального транспорту до єдиної транспортної системи
України та підвищення рівня безпеки дорожнього руху»
(реєстр. 5479 від 11.05.2021, н.д. О. Коваль та ін.)¹

1. Загальна характеристика законопроекту.

Метою прийняття законопроекту є визнання персонального транспорту як одного з самостійних видів транспорту, включення його до єдиної транспортної системи України та створення для відповідних органів державної влади правових підстав для посилення їхньої роботи в частині врегулювання безпеки дорожнього руху за участі користувачів персонального транспорту та суттєвого зниження їхньої смертності та травматизму.

Проект Закону України розроблено з огляду на необхідність забезпечення безпеки руху користувачів персонального транспорту та визначення центрального органу виконавчої влади, до повноважень якого належали б питання розвитку відповідної інфраструктури, зокрема велосипедної, питання обліку та систематизації дорожньо-транспортних пригод за участі велосипедистів та інших користувачів інших видів персонального транспорту, вироблення заходів посилення безпеки з метою збереження життя людей та зменшення травматизму.

Законопроектом пропонується:

1) внести зміни до Закону України «Про дорожній рух», доповнивши повноваження Кабінету Міністрів України питаннями щодо розвитку та безпеки дорожнього руху для користувачів персонального транспорту (зокрема, велосипедів, електровелосипедів, самокатів, електросамокатів, сігвеїв, гіробордів, самобалансуючих електричних одноколісних велосипедів (моноколіс), електроскутерів, гіроскутерів, електроскейтів моноциклів, гіророликів тощо);

2) внести зміни до Закону України «Про транспорт», включивши до єдиної транспортної системи України також персональний транспорт (зокрема, велосипеди, електровелосипеди, самокати, електросамокати, сігвеї, гіроборди,

¹ Комітет розглянув проект Закону на своєму засіданні 23 вересня 2021 року (протокол № 82) відповідно до статті 93 Регламенту Верховної Ради України.

самобалансуючі електричні одноколісні велосипеди (моноколеса), електроскутери, гіроскутери, електроскейти, моноцикли, гіроролики тощо)

2. Належність законопроекту за предметом правового регулювання до сфери дії законодавства ЄС, зобов'язань України в рамках Ради Європи, норм та принципів системи ГАТТ/СОТ.

Угода про асоціацію між Україною та ЄС передбачає зобов'язання щодо імплементації 10 актів законодавства Європейського Союзу (додаток XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V “Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію Україна – ЄС), які сприятимуть підвищенню рівня безпеки на автотранспорті, створенню сприятливих умов праці для водіїв, зниженню аварійності на дорогах, підвищенню відповідальності учасників дорожнього руху за дотриманням законодавства у сфері автомобільного транспорту.

3. Відповідність законопроекту праву ЄС, зобов'язанням України в рамках Ради Європи, нормам та принципам системи ГАТТ/СОТ.

У статті 91 Договору про функціонування Європейського Союзу (Офіційний вісник ЄС 326, 26.10.2012) зазначається, що одним із головних напрямків політики Європейського Союзу є підвищення та удосконалення заходів безпеки у сфері транспорту.

Підвищення рівня безпеки дорожнього руху в усіх секторах, пов'язаних з попередженням дорожніх пригод, а також необхідністю підтримання дорожньої інфраструктури в належному стані є пріоритетним напрямком політики ЄС. Саме такий підхід відображено у Резолюції Європейського Парламенту від 27 вересня 2001 року про безпеку європейських доріг 2011-2020 (Офіційний вісник ЄС с 56 E, 2602, 2013) та Повідомленні Комісії від 20 липня 2010 року «До Європейської зони безпеки дорожнього руху: політика орієнтації на безпеку дорожнього руху 2011-2020» (COM(2010) 389 final).

Водночас, правовідносини щодо організації дорожнього руху для осіб, які рухаються за допомогою велосипедів та портативних транспортних засобів на електричній тязі, в Європейському Союзі регулюються на рівні національного законодавства держав-членів, і саме існуюча практика може бути корисною в рамках доопрацювання зазначених проектів законів.

Правила дорожнього руху, що застосовуються до велосипедистів, можна розділити на правила використання велосипедних шоломів і правила дорожнього руху.

Відповідно до Віденської конвенції, велосипед - це транспортний засіб з як мінімум двома колесами, що приводиться в рух виключно за рахунок м'язової енергії людини, що їде на цьому транспортному засобі, зокрема за допомогою педалей або ручних кривошипів. Крім того, у Конвенції зазначається, що велосипед повинен: а) мати ефективне гальмо, б) бути обладнаний дзвінком, який можна почути на достатній відстані, і не мати іншого звукового попереджувального пристрою, і в) мати червоний світловідбивачі та пристрої, що забезпечують, щоб велосипед міг світитися білим або жовтим світлом спереду і червоним світлом ззаду.

На додаток до вищезгаданих "умов допуску велосипедів до міжнародного руху", деякі країни, такі як Німеччина та Нідерланди, мають додаткові правила щодо обов'язкового обладнання для забезпечення видимості велосипедистів.

У деяких європейських країнах велошоломи стали обов'язковими за останні кілька років. На Мальті велосипедні шоломи стали обов'язковими для всіх велосипедистів у квітні 2004 р. У Швеції - з 1 січня 2005 р. велосипедні шоломи стали обов'язковими для дітей віком до 15 років. Ця ж група велосипедистів має носити шоломи в Словенії та Чехії. В Іспанії велосипедистам доводиться носити шолом поза міськими районами, крім випадків, коли вони піднімаються в гору.

На додаток до правил, які зазвичай поширюються на всіх користувачів автомобільних доріг загального користування та відповідно до Віденської конвенції, на велосипедистів поширюються особливі правила, визначені у їх національному законодавстві, для того, щоб вони могли подорожувати безпечно та легко.

На рівні Європейського Союзу для правового врегулювання використання двох- та трьох колісних транспортних засобів, у тому числі, квадроциклів, з січня 2016 року діє Регламент 168/2013. Самобалансуючі транспортні засоби та транспортні засоби без сидіння прямо виключаються зі сфери застосування цього Регламенту. У зв'язку із зростанням тенденції користування персональним легким електротранспортом, в деяких країнах ЄС, наприклад, у ФРН, Франції, Данії та Нідерландах станом на сьогодні вже прийняті відповідні нормативно-правові акти і встановлені передбачувані правила.

Разом з тим, процес уніфікації термінологічного апарату допоки триває. Найбільш вживаним терміном у державах-членах є особистий легкий електричний транспортний засіб / «легкий електротранспорт» / легкий електричний транспортний засіб для особистого використання (personal light electric vehicles).

Цей термін охоплює широкий спектр найрізноманітніших транспортних засобів. Відповідно до Правил використання електричних скутерів на загальнодоступних дорогах, який було розроблено Міністерством транспорту Німеччини, легкий електричний транспортний засіб для особистого використання означає "моторний транспортний засіб з електричним приводом і максимальною швидкістю не менше 6 км / год і не більше 20 км / год, який відповідає наступним критеріям:

- з ручкою
- обмеження потужності до 500 Вт (1400 Вт для конкретних самобалансуючих транспортних засобів)
- мінімальні вимоги, що стосуються правил безпеки дорожнього руху (системи гальм та освітлення, динаміка руху транспортних засобів та електробезпека)

Також для того, щоб такі транспортні засоби використовувати на дорогах, вони мають відповідати необхідним критеріям, як наприклад, мати ідентифікаційний номер, діючу страховку та зазначені технічні характеристики. Дітям до 14 років заборонено використання таких транспортних засобів на дорогах.

Кермувальники можуть використовувати лише велосипедні смуги або спільні смуги для пішоходів та велосипедів. Якщо таких немає, легкий електротранспорт може їздити по тротуарах. Муніципальні органи можуть дозволити використання легких електричних транспортних засобів в інших районах у кожному конкретному випадку або для конкретних заявників. Загальний дозвіл на використання легких електричних транспортних засобів на таких ділянках руху повинен бути позначений дорожнім знаком «Дозволено легким електричним транспортним засобам».

Також діють правила поведінки, відповідно до яких кермувальники повинні їхати один за одним, за допомогою ручним сигналу, якщо легкий електричний транспортний засіб не оснащений поворотниками, своєчасно вказувати поворот, звертати увагу на рух велосипедів і при необхідності регулювати свою швидкість зі швидкістю велосипедів.

Кермувальників легких електричних транспортних засобів, які не дотримуються правил, визначених у правилах, можуть оштрафувати до 2000 євро.

У Бельгії нещодавно були внесені поправки у законодавство, що дозволяють легким електричним транспортним засобам (з максимальною швидкістю 18 км / год) їздити на дорогах (велосипедні доріжки). Можна також використовувати ці засоби на тротуарах. Засоби з більшою максимальною швидкістю підпадають під дію загальних правил дорожнього руху.

З 1 липня 2008 р. особи, які досягнули віку 16 років можуть користуватися сігвеями на голландських дорогах, однак необхідно мати спеціальне страхування. Амстердамські поліцейські використовують такі транспортні засоби у своїй щоденній роботі.

Таким чином, запропоновані зміни, які містяться у проекті Закону щодо включення персонального транспорту до єдиної транспортної системи України та підвищення рівня безпеки дорожнього руху не суперечать європейській практиці, водночас, потребують суттєвого доопрацювання з метою більш комплексного врахування усіх особливостей врегулювання зазначеної сфери.

4. Висновок Комітету з питань інтеграції України до Європейського Союзу.

Проект акта ***не суперечить*** міжнародно-правовим зобов'язанням України, однак ***потребує доопрацювання*** з метою комплексного врахування правового регулювання зазначеної сфери держав-членів ЄС.



ЕАС ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

Підписувач: Климпуш-Цинцадзе Іванна Орестівна
Сертифікат: 58E2D9E7F900307B04000000EED52E007FC38E00
Дійсний до: 20.01.2023 0:00:00

Апарат Верховної Ради України
№ 04-20/10-2021/303160 від 29.09.2021



652395