

ДЕТЕРМІНАНТИ ВИНИКНЕННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ ЗА УЧАСТЮ ЕЛЕКТРОСАМОКАТІВ: ШЛЯХИ ЗМЕНШЕННЯ КІЛЬКОСТІ ДТП З ПОТЕРПІЛИМИ

ДАВИДОВИЧ Олександр - аспірант кафедри міжнародного та кримінального права Національного університету «Львівська політехніка»

ORCID: 0009-0003-2710-2605

УДК 340

DOI: <https://doi.org/10.32782/ep.2024.4.20>

У статті досліджуються правові аспекти виникнення дорожньо-транспортних пригод (ДТП) з акцентом на роль пішоходів, поширення електросамокатів, а також важливість просвітницьких заходів для зниження кількості ДТП з потерпілими. Аналізуються чинні законодавчі норми, що регулюють права і обов'язки пішоходів та користувачів електросамокатів як учасників дорожнього руху, їх вплив на загальний рівень безпеки на дорогах. Зокрема, розглядається проблема відсутності чіткої правової регламентації для користувачів персонального електротранспорту, що призводить до підвищення ризику виникнення ДТП.

Увага приділяється необхідності посилення правового регулювання щодо пішоходів та користувачів електросамокатів, зокрема створенню умов для безпечного пересування цих категорій учасників дорожнього руху. Наведено пропозиції щодо введення обов'язкових правил для користувачів електросамокатів, таких як визначення місць для їх руху, обмеження швидкості та обов'язкове використання засобів індивідуального захисту.

Особливу увагу приділено просвітницьким заходам, спрямованим на підвищення правової культури та відповідальності серед усіх учасників дорожнього руху, включаючи пішоходів і користувачів електросамокатів. Важливими аспектами є навчання правилам безпечної поведінки на дорогах, формування культури взаємоповаги між водіями, пішоходами та користувачами альтернативних засобів пересування. У статті підкреслюється, що без належної

обізнаності учасників дорожнього руху про їхні права та обов'язки, запобігання ДТП неможливе.

Також розглядаються перспективи впровадження нових освітніх програм та інформаційних кампаній, спрямованих на підвищення обізнаності громадян про правила дорожнього руху та важливість дотримання безпеки на дорогах. Особливу увагу приділено молоді, яка є найбільш активною в користуванні електросамокатами, та її залученню до освітніх програм з безпеки дорожнього руху.

Ключові слова: дорожньо-транспортні пригоди, пішоходи, електросамокати, правове регулювання, безпека дорожнього руху, просвітницькі заходи, адміністративна відповідальність, правова культура, персональний електротранспорт, профілактика ДТП.

Постановка проблеми

Зростання кількості дорожньо-транспортних пригод (ДТП) за участю пішоходів та користувачів електросамокатів є серйозною проблемою, що потребує негайного вирішення. Відсутність належного правового регулювання для нових учасників дорожнього руху, таких як користувачі персонального електротранспорту, включаючи електросамокати, створює значні ризики для безпеки на дорогах.

На сьогодні чинне законодавство України не враховує специфіку використання персонального електротранспорту. Так, Закон України «Про дорожній рух» лише загально визначає права та обов'язки учас-

ників дорожнього руху, не надаючи чітких норм для електросамокатів [1]. Відповідно до Правил дорожнього руху, електросамокат формально може бути віднесений до категорії «транспортних засобів» (пункт 1.10), однак правила їх використання на тротуарах, велодоріжках чи дорогах залишаються невизначеними [2].

Водночас, статті 121-127 Кодексу України про адміністративні правопорушення передбачають санкції за порушення правил дорожнього руху як водіями, так і пішоходами. Однак через правовий вакуум електросамокати не виділені як окрема категорія учасників дорожнього руху, що ускладнює контроль за дотриманням норм [3].

ДТП з загиблими та/або травмованими пішоходами									
за період з 01.01.2024 по 31.07.2024									
Регіон	ДТП з загиблими та/або травмованими								
	усього			загинуло			травмовано		
	2023	2024	%	2023	2024	%	2023	2024	%
АР Крим									
Вінницька	101	99	-2,0	16	20	25,0	91	89	-2,2
Волинська	104	93	-10,6	19	10	-47,4	91	91	0,0
Дніпропетровська	356	376	5,6	66	49	-25,8	314	354	12,7
*Донецька	38	45	18,4	15	17	13,3	34	31	-8,8
Житомирська	120	112	-6,7	18	19	5,6	113	104	-8,0
Закарпатська	57	71	24,6	7	18	157,1	54	58	7,4
*Запорізька	135	121	-10,4	13	14	7,7	125	118	-5,6
Івано-Франківська	137	117	-14,6	16	11	-31,3	135	112	-17,0
Київська	234	225	-3,8	25	29	16,0	222	213	-4,1
Київ	357	367	2,8	36	25	-30,6	341	356	4,4
Кіровоградська	78	95	21,8	10	2	-80,0	73	98	34,2
*Луганська									
Львівська	306	350	14,4	38	40	5,3	289	326	12,8
Миколаївська	132	132	0,0	11	13	18,2	129	128	-0,8
Одеська	281	321	14,2	31	33	6,5	266	303	13,9
Полтавська	123	112	-8,9	16	8	-50,0	115	118	2,6
Рівненська	89	105	18,0	17	20	17,6	83	98	18,1
Сумська	84	83	-1,2	14	6	-57,1	75	85	13,3
Тернопільська	101	79	-21,8	14	4	-71,4	92	81	-12,0
Харківська	217	185	-14,7	44	31	-29,5	190	161	-15,3
*Херсонська	12	10	-16,7	2	1	-50,0	10	9	-10,0
Хмельницька	104	94	-9,6	12	12	0,0	101	85	-15,8
Черкаська	81	86	6,2	17	13	-23,5	67	81	20,9
Чернігівська	68	60	-11,8	7	10	42,9	66	52	-21,2
Чернівецька	79	69	-12,7	8	6	-25,0	77	69	-10,4
Севастополь									
ЗАГАЛОМ	3394	3407	0,4	472	411	-12,9	3153	3220	2,1

* – регіони, тимчасово окуповані та де ведуться постійні бойові дії [4].

Пішоходи залишаються однією з найбільш вразливих категорій учасників дорожнього руху. Їхня поведінка часто обумовлена недостатньо розвинутою інфраструктурою, а також низькою правовою обізнаністю. Відповідно до статистичних даних Національної поліції України, близько 30% ДТП із летальними наслідками трапляються через перехід пішоходів у невстановлених місцях [4].

Проблема ускладнюється відсутністю міжнародного досвіду в національному законодавстві. Так, положення Віденської конвенції про дорожній рух (1968), яку Україна ратифікувала в 1983 році, не враховують специфіки електросамокатів як транспортних засобів [5]. Водночас, в інших країнах ЄС, зокрема в Німеччині та Франції, уже впроваджені чіткі норми щодо використання електросамокатів на дорогах і тротуарах.

Відсутність ефективного правового регулювання посилюється недосконалою організацією просвітницьких заходів. Сучасні програми з безпеки дорожнього руху не охоплюють користувачів персонального електротранспорту. Впровадження комплексних заходів, таких як проведення інформаційних кампаній та інтеграція правил

безпеки в шкільну програму, може суттєво знизити рівень аварійності.

Ці статистичні дані свідчать про необхідність негайних заходів для запобігання дорожнім травмам та смертям.

Проблема ускладнюється браком ефективних просвітницьких заходів, спрямованих на формування правової культури і підвищення відповідальності серед пішоходів та користувачів електросамокатів. Існуючі програми з безпеки дорожнього руху часто не охоплюють усіх специфічних груп учасників руху, що призводить до нехтування правилами та ігнорування власної безпеки.

Аналіз дослідження проблеми

Аналіз проблеми ДТП за участю пішоходів та користувачів електросамокатів показує, що причинами зростання аварійності є як поведінкові фактори учасників дорожнього руху, так і недоліки в правовому регулюванні та інфраструктурі. Пішоходи, що часто нехтують правилами переходу дороги, та користувачі електросамокатів, які нерідко рухаються з перевищенням швидкості, не тільки наражають на небезпеку себе, але й створюють загрозу для інших учасників дорожнього руху.

Дорожньо-транспортні пригоди за причинами			
за період з 01.01.2022 по 31.12.2022			
Причини	ДТП з загиблими та/або травмованими		
	Усього ДТП	Загинуло осіб	Травмовано осіб
ПЕРЕХІД ПІШОХОДІВ У НЕВСТАНОВЛЕНОМУ МІСЦІ	593	155	467
Дорожньо-транспортні пригоди за причинами			
за період з 01.01.2023 по 31.12.2023			
Причини	ДТП з загиблими та/або травмованими		
	Усього ДТП	Загинуло осіб	Травмовано осіб
ПЕРЕХІД ПІШОХОДІВ У НЕВСТАНОВЛЕНОМУ МІСЦІ	781	167	648
Дорожньо-транспортні пригоди за причинами			
за період з 01.01.2024 по 31.07.2024			
Причини	ДТП з загиблими та/або травмованими		
	Усього ДТП	Загинуло осіб	Травмовано осіб
ПЕРЕХІД ПІШОХОДІВ У НЕВСТАНОВЛЕНОМУ МІСЦІ	342	66	292

Дослідження показують, що ключовим фактором високої аварійності є низька правова культура серед пішоходів та користувачів персонального електротранспорту. Відсутність знань про правила дорожнього руху, зокрема щодо безпечного переходу дороги чи використання захисних засобів, є однією з головних причин зростання травматизму. Статистика демонструє, що понад 30% ДТП за участю пішоходів стаються через перехід у недозволених місцях або ігнорування сигналів світлофорів, що вказує на необхідність посилення просвітницької роботи.

Слід звернути увагу на статистичні дані у розрізі пішоходи - перехід пішоходів у невідновлених місцях у період з 01.01.2022 року по 01.01.2023 року. Як бачимо, кількість ДТП виросла на 25% [4]. Станом на дату написання статті, не можемо оцінювати показники за 2024 рік в повному обсязі, оскільки відсутня повна статистика за 2024 рік, а відтак лише можемо частково оцінити тенденцію виникнення ДТП з пішоходами за цей рік.

Щодо користувачів електросамокатів, аналіз показує значний правовий вакуум у регулюванні цього виду транспорту. В Україні, як і в багатьох інших країнах, відсутні чіткі законодавчі норми, що визначають правила користування електросамокатами, такі як максимальна швидкість, зони пересування (тротуари, велодоріжки чи проїжджа частина) та вимоги до захисного спорядження. Це призводить до конфліктів з іншими учасниками руху, особливо на тротуарах, де пішоходи та користувачі самокатів часто не можуть безпечно розминутися.

Негативно на ситуацію впливає і недостатній контроль з боку правоохоронних органів стосовно правопорушень пов'язаних з використанням електросамокатів. Відсутність належного нагляду за дотриманням правил, а також слабка правозастосовна практика у випадках порушень, пов'язаних з електросамокатами, сприяють поширенню небезпечної поведінки.

Мета статті - дослідження правових аспектів виникнення дорожньо-транспортних

пригод (ДТП) за участю пішоходів та користувачів електросамокатів, а також визначення ефективних шляхів зниження кількості ДТП з потерпілими.

Виклад основного матеріалу

Вважаю, що проблема відсутності чіткої правової регламентації для користувачів персонального електротранспорту та підвищення ризику виникнення ДТП є однією з головних проблем, що значно підвищує ризик виникнення дорожньо-транспортних пригод (ДТП) за участю користувачів персонального електротранспорту (електросамокатів, гіроскутерів, моноколес тощо), є відсутність чіткої правової регламентації їх поведінки на дорогах. В Україні ця проблема набирає більшої актуальності через збільшення кількості таких транспортних засобів у міських умовах.

Використання електросамокатів на дорогах викликає ряд труднощів через такі аспекти:

1. Використання доріг загального користування.

Відповідно до статті 1 Закону України «Про дорожній рух», дороги загального користування є частиною інфраструктури, призначеної для пересування транспортних засобів та інших учасників руху. Проте ПДР не дають чітких вказівок щодо дозволених руху електросамокатів на таких дорогах, що створює правову прогалину.

2. Практичні аспекти та загрози руху по дорогах.

Якщо електросамокат визнається транспортним засобом, то його використання на тротуарах чи велодоріжках стає неправомірним, оскільки:

- тротуари призначені тільки для пішоходів (ПДР, пункт 1.10) [2];
- велодоріжки формально належать велосипедистам, якщо електросамокат не класифікується як велосипед.

На дорогах загального користування рух електросамокатів небезпечний через:

1. Низьку видимість: маленькі розміри електросамокатів ускладнюють їхнє виявлення іншими учасниками руху, особливо в темний час доби.

2. Відсутність захисного обладнання: користувачі часто не мають захисних шоломів чи відповідного екіпірування.

3. Нестабільність: електросамокати конструктивно не пристосовані до високих швидкостей або поганих дорожніх умов.

3. Особливості участі неповнолітніх.

Часто користувачами електросамокатів є неповнолітні, які не можуть:

- Офіційно стати учасниками дорожнього руху як водії через відсутність права на керування транспортними засобами.

- Розуміти повною мірою правила дорожнього руху через недостатній рівень правової освіти.

Згідно зі статтею 16 Закону України «Про дорожній рух», учасники дорожнього руху зобов'язані дотримуватись правил, безпечно використовувати транспортний засіб і не створювати загроз іншим учасникам руху [1]. Для неповнолітніх це часто є викликом через недосвідченість і нехтування правилами.

Мною було проведено соціальне опитування з цієї теми, у рамках якого було вибрано дві категорії громадян:

1. Звичайні громадяни.

2. Працівники правоохоронних органів, прокуратури і суду.

Метою проведення опитування було виявлення основних проблем, пов'язаних із правовим регулюванням дорожнього руху, особливо щодо використання електросамокатів, а також розуміння ставлення до порушень правил дорожнього руху пішоходами.

Завдання опитування:

- Оцінити рівень обізнаності громадян щодо чинних правил використання персонального електротранспорту.

- З'ясувати думки респондентів щодо можливих змін до законодавства.

- Визначити рівень безпеки на тротуарах та дорогах загального користування з точки зору учасників різних категорій.

- Оцінити ставлення до необхідності просвітницьких заходів для різних вікових груп.

Перші результати опитування:

- Звичайні громадяни: Переважна більшість респондентів відзначила, що вони часто стикаються з порушеннями правил

дорожнього руху з боку як пішоходів, так і користувачів електросамокатів. Більше 70% підтримують ідею створення спеціальних зон для руху персонального електротранспорту.

- Працівники правоохоронних органів, прокуратури і суду: більшість представників цієї категорії наголошують на відсутності чітких механізмів правового регулювання для користувачів електросамокатів і на необхідності посилення відповідальності пішоходів за перехід у недозволенних місцях.

Технічні характеристики електросамокатів.

Електросамокати стрімко увійшли в повсякденне життя багатьох міст, однак їхні технічні характеристики не відповідають стандартам, які зазвичай застосовуються до транспортних засобів, що пересуваються дорогами загального користування. Ця невідповідність створює загрози як для самих користувачів, так і для інших учасників дорожнього руху.

1. Відсутність повноцінних світлових сигналів.

Однією з ключових проблем є технічна недостатність електросамокатів для руху дорогами, зокрема:

- Фари. Багато електросамокатів мають лише слабкі світлодіодні фари, які не забезпечують достатнього освітлення дороги в темний час доби. У темних умовах користувачі часто залишаються невидимими для інших учасників руху.

- Показники повороту. На більшості моделей відсутні вбудовані поворотні сигнали, що ускладнює подання сигналів про зміну напрямку руху. Це створює небезпеку для інших водіїв, оскільки рух електросамокатів стає непередбачуваним.

- Стоп-сигнали. Електросамокати рідко оснащені повноцінними стоп-сигналами, які інформують інших учасників руху про намір зупинитися.

Ця відсутність базового світлового обладнання значно підвищує ризик дорожньо-транспортних пригод (ДТП), особливо в міських умовах із високою інтенсивністю руху.

2. Відсутність державної реєстрації та ідентифікаційних номерів.

На сьогодні електросамокати не підлягають обов'язковій реєстрації, що створює низку проблем:

- Ускладнення контролю. Відсутність ідентифікаційних номерів робить неможливим фіксацію порушень, скоєних користувачами, наприклад, перевищення швидкості або рух у заборонених місцях.

- Відсутність страхування. У разі ДТП з електросамокатом немає можливості ідентифікувати власника, що ускладнює відшкодування збитків.

- Труднощі в запобіганні правопорушенням. Через відсутність реєстрації правоохоронні органи не можуть ефективно контролювати кількість електросамокатів на дорогах і їхню технічну справність.

Для порівняння, усі інші транспортні засоби, включно з мопедами і мотоциклами, підлягають обов'язковій державній реєстрації, що дозволяє забезпечити їхній облік і контроль.

3. Обмеження конструктивної швидкості

Електросамокати зазвичай розраховані на конструктивну швидкість до 25 км/год. Це значно нижче швидкості основного потоку транспорту на дорогах загального користування, яка часто становить 50-80 км/год у містах і більше на міжміських трасах.

Наслідки такого обмеження швидкості: Різниця у швидкості. Електросамокати стають перешкодою для іншого транспорту, оскільки вони не здатні рухатися з такою ж швидкістю, як автомобілі. Це призводить до небезпечних обгонів і конфліктів на дорозі. Небезпека для самих користувачів. Електросамокати не мають достатньої стабільності на високій швидкості. Нерівності дороги, дощ, пісок або сніг можуть призвести до втрати рівноваги і падіння навіть на низьких швидкостях. Відсутність дорожньої адаптації. У випадках, коли електросамокати змушені виїжджати на дороги загального користування, вони часто не здатні ефективно маневрувати або долати складні дорожні умови.

4. Недостатня міцність конструкції

Більшість електросамокатів розраховані на міське використання, проте їхня конструкція має обмеження: тонкі колеса. Вони не забезпечують достатнього зчеплення з

поверхнею, що підвищує ризик ковзання на мокрій або слизькій дорозі. Недостатня амортизація. Багато моделей не оснащені амортизаторами, через що поїздки нерівними дорогами стають небезпечними для користувача. Крихкість матеріалів. Часто електросамокати мають обмеження за вагою користувача (до 100 кг), що робить їх непридатними для широкого спектра споживачів.

5. Необхідність модернізації технічних характеристик.

Для того, щоб електросамокати могли безпечно брати участь у дорожньому русі, необхідно:

1. Обов'язкове обладнання світловими пристроями.

- Фари з достатньою потужністю. Показники повороту. Стоп-сигнали.

2. Введення стандартів конструкції.

- Посилення міцності матеріалів. Збільшення діаметра коліс для кращого зчеплення. Обов'язкова наявність амортизації.

3. Ідентифікація електросамокатів.

- Введення обов'язкової реєстрації електросамокатів із присвоєнням ідентифікаційних номерів.

4. Обмеження використання певних моделей.

- Заборона використання низькоякісних моделей на дорогах загального користування. Запровадження технічного огляду. Регулярний огляд для перевірки справності ключових елементів, таких як гальма, фари, сигнал і стан коліс.

Відсутність зональної регламентації є теж однією з проблем регулювання руху електросамокатів.

Електросамокати, як новий вид персонального транспорту, не мають чітко визначених зон для руху в чинних Правилах дорожнього руху (ПДР). Ця нерегульованість створює серйозні ризики для безпеки як користувачів електросамокатів, так і інших учасників дорожнього руху. Розглянемо основні проблеми для кожної з потенційних зон руху.

1. Рух на тротуарах: загроза для пішоходів.

Більшість користувачів електросамокатів обирають тротуари для пересування через відносну безпеку від автомобільного

руху. Однак це створює конфлікти з пішоходами:

- Висока швидкість електросамокатів. Середня швидкість електросамоката становить 20–25 км/год, що в кілька разів перевищує швидкість пішоходів (3–6 км/год). Це збільшує ризик зіткнень.

- Обмежений простір тротуарів. У багатьох містах тротуари вузькі і не пристосовані для одночасного руху пішоходів, людей з обмеженими можливостями, дитячих візочків і електросамокатів.

- Недостатня відповідальність користувачів. Користувачі електросамокатів не завжди дотримуються правил етикету на тротуарах, не знижують швидкість у людних місцях і не попереджають про свій рух.

- Відсутність страхового покриття. У разі травмування пішоходів користувачем електросамоката потерпілі часто стикаються з труднощами у відшкодуванні збитків через відсутність у електросамокатів обов'язкового страхування.

Наслідки: рух електросамокатів на тротуарах без зональної регламентації призводить до зростання кількості конфліктних ситуацій і травм серед пішоходів.

2. Рух на велодоріжках: недостатність і непеєднаність інфраструктури.

У багатьох містах велодоріжки залишаються малопоширеними, що створює проблеми для користувачів електросамокатів:

- Неповноцінна мережа велодоріжок. Велодоріжки часто охоплюють лише центральні частини міст і не з'єднують спальні райони або ключові маршрути пересування. Це змушує користувачів виїжджати на тротуари чи проїжджу частину.

- Недостатня ширина велодоріжок. Велодоріжки проектувалися тільки для велосипедистів. Використання їх електросамокатами, особливо при високій інтенсивності руху, створює дискомфорт і небезпеку для всіх учасників.

- Конфлікти між велосипедистами та користувачами електросамокатів. Через відсутність зональної регламентації обидві категорії користувачів часто не розуміють, хто має перевагу в русі. Це може призводити до зіткнень або сповільнення руху.

Наслідки: користування велодоріжками без належного регламенту створює ризики конфліктів і обмежує можливість ефективного пересування для всіх учасників.

3. Рух по проїжджій частині: високі ризики для безпеки.

Відсутність чітких правил, які б дозволяли або забороняли рух електросамокатів на дорогах загального користування, створює серйозні виклики для безпеки:

- Різниця у швидкості. Електросамокати рухаються зі швидкістю до 25 км/год, тоді як транспортний потік на проїжджій частині часто рухається зі швидкістю 50–80 км/год. Ця різниця значно ускладнює інтеграцію електросамокатів у дорожній рух.

- Вразливість користувачів. Електросамокати не обладнані елементами захисту для водія. Відсутність кузова, ременів безпеки або шоломів збільшує ризик важких травм у разі ДТП.

- Низька помітність. Через невеликі розміри та відсутність яскравих світлових сигналів електросамокати можуть залишатися непомітними для водіїв автомобілів, особливо в темний час доби або за поганих погодних умов.

- Відсутність відповідної категорії водійських прав. Значна частина користувачів електросамокатів є неповнолітніми, які не мають прав на керування транспортними засобами. Водночас участь таких осіб у дорожньому русі створює додаткові небезпеки.

Наслідки: рух електросамокатів на проїжджій частині без чітких правил стає джерелом високих ризиків ДТП за участю електросамокатів і автомобілів.

Мої думки щодо зональної регламентації:

Для забезпечення безпеки руху електросамокатів необхідно внести зміни до ПДР, які б чітко регламентували зони їх використання:

1. Тротуари:

- Визначити обмеження максимальної швидкості руху електросамокатів (5–10 км/год); зобов'язати користувачів надавати пріоритет пішоходам; заборонити рух електросамокатів у місцях із високою пішохідною інтенсивністю.

2. Велодоріжки:

○ Розширити мережу велодоріжок із урахуванням потреб користувачів електросамокатів.; встановити чіткі правила, що регламентують рух велосипедів і електросамокатів на одній доріжці; визначити місця для зупинок і стоянки електросамокатів уздовж веломаршрутів.

3. Проїжджа частина:

○ Заборонити рух електросамокатів дорогами з інтенсивним автомобільним рухом і високою швидкістю; обладнати окремі смуги для велосипедів та електросамокатів на дорогах із великим транспортним потоком; ввести вимоги до оснащення електросамокатів світловими сигналами, шоломами для користувачів і додатковими елементами безпеки.

Такі заходи дозволять мінімізувати ризики конфліктів і забезпечити безпечне використання електросамокатів у міських умовах.

Усі зазначені заходи сприятимуть значному зниженню кількості дорожньо-транспортних пригод (ДТП) за участю як пішоходів, так і користувачів електросамокатів.

1. Регламентація руху на тротуарах дозволить уникнути конфліктів між пішоходами та електросамокатчиками, зменшить кількість травматизму в людних місцях, а також підвищить загальний рівень безпеки на тротуарах.

2. Чіткі правила для руху на велодоріжках дадуть змогу уникати зіткнень між велосипедистами та користувачами електросамокатів, сприятимуть ефективнішій організації дорожнього руху і підвищать комфорт для всіх учасників.

3. Обмеження руху електросамокатів на проїжджій частині знизить кількість ДТП із залученням автомобілів і зменшить рівень смертності серед користувачів цього виду транспорту.

4. Вимоги до технічного оснащення електросамокатів (обов'язкові фари, світловідбивачі, шоломи) покращать їхню помітність на дорогах і сприятимуть запобіганню аваріям у темний час доби або за поганих погодних умов.

5. Освітні заходи для підвищення обізнаності користувачів електросамокатів щодо їхніх прав і обов'язків, а також поширення знань про безпеку дорожнього руху, допоможуть мінімізувати випадки небального поведіння на дорогах і тротуарах.

Висновки. Дослідження проблеми дорожньо-транспортних пригод (ДТП), зокрема за участю пішоходів та користувачів електросамокатів, дозволяє дійти висновку про необхідність комплексного підходу до її вирішення. Значна частка таких ДТП пов'язана з відсутністю чіткої правової регламентації для користувачів персонального електротранспорту.

На мою думку, актуальність внесення змін до чинного законодавства є очевидною. Необхідно запровадити чіткі норми для регулювання використання електросамокатів, зокрема визначити зони їх дозволеного руху (дороги, велодоріжки, тротуари), запровадити вимоги до технічного стану таких транспортних засобів, а також передбачити механізми контролю за дотриманням цих норм. Такі заходи не лише зменшать ризики для користувачів електросамокатів, але й підвищать безпеку для пішоходів.

Література

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

2. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF/page#Text>

3. Кодекс України про адміністративні правопорушення: від 07.12.1984 р. № 80731-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>

4. Статистика ДТП в Україні за 2023 рік: DTP 12-2023. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

5. Віденська конвенція про дорожній рух: від 08.11.1968 р. №995_041. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text

**DETERMINANTS OF THE
OCCURENCE OF ROAD ACCIDENTS
WITH ELECTRIC SCOOTERS: WAYS TO
REDUCE THE NUMBER OF ACCIDENTS
WITH VICTIMS**

The article examines the legal aspects of the occurrence of road accidents (road accidents) with an emphasis on the role of pedestrians, the spread of electric scooters, as well as the importance of educational activities to reduce the number of accidents with victims. The current legislative norms regulating the rights and obligations of pedestrians and users of electric scooters as road users are analyzed, as well as their impact on the overall level of road safety. In particular, the problem of the lack of clear legal regulation for users of personal electric vehicles, which leads to an increased risk of road accidents, is considered.

Attention is paid to the need to strengthen legal regulation of pedestrians and users of electric scooters, in particular, to create conditions for the safe movement of these categories of road users. Proposals are discussed to introduce mandatory rules for users of electric scooters, such as determining places for

their movement, speed limits and mandatory use of personal protective equipment.

Particular attention is paid to educational activities aimed at increasing the legal culture and responsibility among all road users, including pedestrians and users of electric scooters. Important aspects are teaching the rules of safe behavior on the roads, forming a culture of mutual respect between drivers, pedestrians and users of alternative means of transportation. The article emphasizes that without proper awareness of road users about their rights and obligations, road accident prevention is impossible.

The prospects for implementing new educational programs and information campaigns aimed at raising citizens' awareness of road traffic rules and the importance of road safety are also considered. Particular attention is paid to young people, who are the most active in using electric scooters, and their involvement in road safety educational programs.

Keywords: road accidents, pedestrians, electric scooters, legal regulation, road safety, educational measures, administrative liability, legal culture, personal electric transport, road accident prevention.