

**О. Ю. Янчук,**

кандидат юридичних наук, доцент

**В. П. Сисоєва,**

кандидат юридичних наук

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-1673-3682>

## СУЧАСНІ АСПЕКТИ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОСИН У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Національний авіаційний університет  
проспект Любомира Гузара, 1, 03680, Київ, Україна  
E-mail: k\_vitka@ukr.net

**Мета** статті полягає у дослідженні існуючої позиції вітчизняного законодавця щодо регулювання суспільних відносин у галузі забезпечення безпеки дорожнього руху у зв'язку з широким розповсюдженням персонального легкого електротранспорту та перспектив розвитку законодавства у цій галузі. **Методи:** використані загальнонаукові та спеціальні наукові методи, а саме: формально-логічний, порівняльний, системно-структурний, документальний, метод аналізу тощо. **Результати:** підкреслена необхідність законодавчого забезпечення безпеки громадян: як користувачів персонального легкого електротранспорту, так і тих, хто їх оточує. Розв'язання цього завдання є запорукою розвитку законодавчої бази відповідно до науково-технічного прогресу. **Обговорення:** у статті серед сучасного комплексу детермінант дорожньо-транспортних пригод виділена відсутність нормативного регулювання руху засобів пересування, у тому числі з електричними двигунами. Розвиток технологій вимагає від суспільства оперативних та чітких заходів реагування на нові загрози. Розглянуті проекти нормативних актів у цій галузі.

**Ключові слова:** водій; транспортний засіб; електричний двигун; безпека; дорожній рух.

**Постановка проблеми та її актуальність.** Забезпечення безпеки дорожнього руху завжди було і залишається актуальним та важливим завданням, яке стоїть перед кожною державою. Відповідно до Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року [1], на сьогодні у нашій державі рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) є достатньо високим, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти Всесвітньої організації охорони здоров'я, Світового банку та інших міжнародних інституцій. Аналіз сучасного комплексу причин та умов дорожньо-транспортних пригод задля успішної профілактичної роботи свідчить

про те, що важливе значення у вирішенні цього завдання має регулювання руху великої кількості сучасних засобів пересування, у тому числі з електричними двигунами: електричні самокати, електричні самобалансуючі уніцикли з розташованими вздовж підніжками (моноколеса), гіроскутери, мотоборди та ін. Крім того, в період карантину у зв'язку із розповсюдженням коронавірусної хвороби COVID-19 та встановленням обмежень щодо користування громадським транспортом чисельність користувачів нової техніки для спрощення пересування значно збільшилася.

**Аналіз досліджень і публікацій з проблеми.** Забезпечення транспортної безпеки, як правило, розроблялося в межах вдосконалення адміністративного законодавства у сфері забезпе-

чення безпеки руху. Серед науковців, які обрали цю галузь предметом своїх досліджень, варто виділити В.М. Бевзенко, Т.О. Гуржій, Р.І. Михайлова, О.Ю. Салманову, М.О. Свіріна, О.М. Соловійову, Ю.О. Тихомирова та інших. Особливості антикорупційної політики у транспортній сфері були предметом дослідження провідних фахівців Юридичного факультету Національного авіаційного університету [2]. Окремі аспекти кримінальної відповідальності за порушення правил транспортної безпеки досліджувалися С.В. Бабаніним, О. О. Балобановим, В.С. Гуславським, В.А. Мисливим, В.І. Осадчим, В.М. Панькевичем тощо. Однак, зважаючи на стрімкий розвиток технологій та виникнення нових загроз безпеці дорожнього руху, ця сфера суспільних відносин потребує подальших досліджень.

**Мета** статті полягає у дослідженні існуючої позиції вітчизняного законодавця щодо регулювання суспільних відносин у галузі забезпечення безпеки дорожнього руху у зв'язку з широким розповсюдженням персонального легкого електротранспорту та перспектив розвитку законодавства у цій галузі.

**Виклад основного матеріалу.** Мабуть, кожен, перебуваючи в заторі та спостерігаючи, як швидко його оминають власники електричних самокатів, хоч раз замислювався над можливістю їх застосування у своєму житті. Із засобів для відпочинку та розваги ці сучасні пристрої вже давно перейшли у категорію засобів пересування. В Україні зростає щорічно кількість осіб, які обирають для пересування містом електричні самокати та інші засоби пересування з електричними двигунами: електричні самобалансуючі уніцикли з розташованими вздовж підніжками (моноколеса), гіроскутери тощо.

Застосування вищевказаних засобів має багато переваг, серед яких екологічність, мобільність, економічність, швидкість пересування тощо. Однак, незважаючи на очевидні позитивні сторони від їх використання, наявний і інший бік: останніми роками у зв'язку широким розповсюдженням таких засобів пересування виникли нові детермінанти вчинення ДТП. Найважливішим фактором детермінації ДТП за участю нових засобів пересування з електричними двигунами залишається відсутність нормативно-

правового регулювання їхнього пересування. Необхідність знання та виконання Правил дорожнього руху сьогодні особам, які пересуваються на таких засобах, не встановлена законодавчо, а керувати ними можуть навіть неповнолітні з будь-якого віку. Це, звичайно, наражає на небезпеку інших громадян. Варто погодитися з О.М. Макеєвою стосовно того, що важливо, щоб у сучасному інформаційному просторі були створені рівні можливості для всіх його суб'єктів, усунені недоліки, забезпечений механізм реалізації та захисту прав людини [3, с. 58]. Тому нормативне регулювання цієї сфери суспільних відносин на сьогодні є актуальним та важливим завданням нашої країни.

Загалом Правила дорожнього руху закріплені Постановою КМ України № 1306 від 10.10.2001 р. [4]. Сьогодні вони містять загальне визначення поняття учасників дорожнього руху – це особи, які беруть безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішоходи, водії, пасажери, велосипедисти, погоничі тварин, а також особи, що рухаються в кріслі колісному. До категорії пішоходів Правила відносять осіб, які беруть участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконують на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в кріслах колісних без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу коляску чи крісло колісне. Водієм, відповідно до Правил є особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом, тимчасовий талон на право керування транспортним засобом) відповідної категорії, а також особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі. При цьому, під транспортним засобом слід розуміти пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів. Правила також містять визначення певних категорій транспортних засобів: автобус, автопоїзд, вантажний автомобіль, велосипед, легковий автомобіль, маршрутні транспортні засоби, механічний транспортний засіб (транспортний засіб, що приводиться

в рух за допомогою двигуна). До останніх Правила дорожнього руху відносять: трактори, самохідні машини й механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт), мопеди (двоколісні транспортні засоби, які мають двигун із робочим об'ємом до 50 куб.см або електродвигун потужністю до 4 кВт), мотоцикли (двоколісні механічні транспортні засоби з боковим причепом або без нього, що мають двигун з робочим об'ємом 50 куб.см і більше) [4]. Як бачимо, чинні норми не містять ознак сучасних засобів пересування з електричним двигуном.

В.М. Панькевич та А.М. Безносюк зазначають, практично всі сучасні засоби пересування з електричною тягою двигуном мають електродвигун потужністю менше 3 кВт, тому вони не можуть вважатися механічними транспортними засобами. При цьому в торговельній мережі пропонують для продажу дитячі електроавтомобілі, що за своїми технічними характеристиками здатні розвинути швидкість до 40 км/год., яка є більшою, ніж у деяких мопедів. Таким чином, особу, що керує зазначеним транспортом, не можна віднести до жодної категорії учасників дорожнього руху [5, с. 138-139]. Сьогодні Верховна Рада України розглядає два проекти Законів про внесення змін щодо врегулювання суспільних відносин у цій сфері.

Відповідно до законопроекту «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)» від 06.02.2020 р. № 3023 [6], пропонується доповнити Закон України «Про дорожній рух» визначенням поняття «користувачі персонального легкого електротранспорту», ввести їх до числа учасників дорожнього руху та встановити права та обов'язки таких учасників дорожнього руху. До користувачів персонального легкого електротранспорту пропонується віднести осіб, які пересуваються з використанням одно-, дво- або триколісного механічного транспортного засобу, що приводиться в рух за допомогою електричного двигуна (електричні скутери, сігвеї, гірборди, гіроскутери тощо),

окрім інвалідних колясок та велосипедів, обладнаних електродвигунами. Крім того, у проекті запропоновано фактично прирівняти таких осіб з велосипедистами – їм буде дозволено пересуватися велосипедними доріжками, а у разі їх відсутності – пересуватися по краю проїзної частини або по узбіччі доріг. Важливим також є обмеження керування персональним легким електротранспортом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції.

Майже одночасно з цим проектом був запропонований альтернативний – «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо організації дорожнього руху для осіб, які рухаються за допомогою портативних транспортних засобів на електричній тязі» від 20.02.2020 р. № 3023-2 [7]. Відповідно до цього проекту, запропоновано визначити осіб, що керують новими електричними засобами пересування, як «особи, які рухаються за допомогою портативних транспортних засобів на електричній тязі». Основною відмінністю від попереднього проекту можна визначити встановлення дозволу на пересування за допомогою портативних транспортних засобів на електричній тязі тротуарами та пішохідними доріжками – але із обмеженням швидкості (до швидкості пішохода).

Станом на листопад 2021 р. перший із розглянутих законопроектів був прийнятий Верховною Радою України в першому читанні. Вважаємо актуальним прийняття цього законопроекту, адже саме Закон України «Про дорожній рух» визначає правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху та охорони навколишнього природного середовища [8]. Із цього приводу слід погодитися з думкою Ю.Д. Кунева та М.І. Легенького, що у правовому регулюванні суспільних відносин сфери дії адміністративного законодавства основним завданням повинне бути не покарання, а пошук балансу між реалізацією приватних і публічних інтересів шляхом урегулювання питань, які виникають при порушенні положень регулятивних

норм. Правове забезпечення ефективності регулятивних норм засобами адміністративної відповідальності повинно відбуватися на основі створення одночасно моделей регулятивних і охоронних норм та їх поєднання в спільну модель, яку перетворюють в загальну правову норму правової організації діяльності в певній сфері [9, с. 94]. Розглянемо також приклади регулювання цієї галузі життєдіяльності в інших країнах.

З липня 2019 р. у Німеччині на законодавчому рівні визначено поняття «малі електричні транспортні засоби», проте варто додати, що це визначення поєднує тільки транспорт з електроприводом та кермом, що суттєво звужує сферу дії нормативного регулювання при використанні сучасних засобів пересування. У США підраховували, що в ДТП з електричними самокатами вшестеро частіше, ніж з автомобілями, гине водій сучасного електричного засобу пересування. Інше американське дослідження показало, що одна з п'яти тисяч поїздок на електричному самокаті закінчується фізичними травмами, здебільшого це забиті місця голови. Співробітники інституту Гертнера, які досліджують питання охорони здоров'я, опублікували звіт, в якому йдеться про те, що в першому кварталі 2019 року на 87,5% зросла кількість госпіталізацій, пов'язаних з електричними самокатами [10].

Для того, щоб врегулювати рух сучасних засобів пересування з електричними двигунами у Казахстані, у Правилах дорожнього руху цієї країни аналізовані засоби прирівняли до мопедів, а саме – механічних транспортних засобів з конструктивною швидкістю не більше 50 км/год та потужністю двигуна менше 4 кВт/год. Також на них заборонено заїжджати на тротуари та керувати ними до 16 років [11]. Однак варто звернути увагу, що технічні характеристики сучасних моделей нових засобів пересування здатні розвивати швидкість до 100 км/год. Тому варто своєчасно розглядати нові актуальні проблеми та небезпеки, що виникають внаслідок невідповідності нормативної бази технічному прогресу. Досвід різних держав свідчить, що основні вимоги практично кожного законодавця щодо регулювання дорожнього руху у сучасних реаліях

зводяться до того, щоб прирівняти осіб, які керують засобом пересування з електричною тягою, до велосипедистів або водіїв мопеда/скутера, а також прирівняти осіб, які використовують інші засоби пересування (роликові ковзани, звичайний самокат, скейтборд тощо) до пішоходів.

**Висновки.** Підсумовуючи, зауважимо на необхідності законодавця відповідально підійти до питання забезпечення безпеки громадян: як користувачів персонального легкого електротранспорту, так і тих, хто їх оточує. Розв'язання цього завдання на науково-теоретичному та практичному рівнях є запорукою розвитку законодавчої бази відповідно до науково-технічного прогресу. Крім того, розвиток технологій вимагає від суспільства оперативних та чітких заходів реагування на нові загрози.

Серед нових, незнайомих ще 10-15 років тому причин ДТП, важливе місце займає широке розповсюдження персонального легкого електротранспорту (електричні самокати, електричні самобалансуючі уніцикли з розташованими вздовж підніжками (моноколеса), гіроскутери тощо). Основним напрямком усунення негативного впливу такої причини ДТП є нормативно-правове регулювання руху цих засобів пересування, а саме – внесення змін та доповнень до законодавства, які б встановили правила їх експлуатації та відповідальність за порушення цих правил. Також ефективною вбачається роз'яснювальна робота серед населення, зокрема серед неповнолітніх, щодо безпеки пересування за допомогою портативних транспортних засобів на електричній тязі.

### *Література*

1. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: затв. розпорядженням Кабінету Міністрів України від 22 жовт. 2020 р. № 1360-р. *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>
2. Сопілко І.М., Череватюк В.Б. Механізми протидії корупції у транспортній сфері. *Наукові праці Національного авіаційного університету*. Серія: *Юридичний вісник «Повітряне і космічне*

право». Київ: НАУ, 2020. № 3 (56). С. 194-202. DOI: <https://doi.org/10.18372/2307-9061.56.14912>

3. Макеєва О.М. Функції правової культури у сучасному інформаційному просторі. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. Київ: НАУ, 2021. № 1 (58). С. 54-60. DOI: <https://doi.org/10.18372/2307-9061.58.15309>

4. Про Правила дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовт. 2001 р. № 1306 зі змінами і доп. *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>

5. Панькевич В.М., Безносюк А.М. Особи, що керують окремими видами електротранспорту, як суб'єкти відповідальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка*. 2019. Вип. 2. С. 136-146. DOI: <https://doi.org/10.33766/2524-0323.86.136-146>

6. Проект 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)» від 06 лют. 2020 р. № 3023. *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=68074](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=68074)

7. Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо організації дорожнього руху для осіб, які рухаються за допомогою портативних транспортних засобів на електричній тязі» від 20 лют. 2020 р. № 3023-2. *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=68192](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=68192)

8. Про дорожній рух: Закон України від 30 чер. 1993 р. № 3353-ХІІ зі змінами і доп. *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>

9. Кунєв Ю.Д., Легенький М.І. Адміністративно-правова охорона регулятивних норм засобами адміністративної відповідальності. *Наукові*

*праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. Київ: НАУ, 2021. № 3 (60). С. 90-96. DOI: <https://doi.org/10.18372/2307-9061.60.15958>

10. Нова загроза. Як світ регулює електросамокати? *Веб-портал новин «Кореспондент»*. URL: <https://ua.korrespondent.net/world/4121353-nova-zahroza-yak-svit-rehuluiie-elektrosamokaty>

11. Сопилко И.Н., Лиховая С.Я., Сысоева В.П. Теоретические и практические аспекты использования современных средств передвижения в контексте безопасности дорожного движения. *Наука и жизнь Казахстана*. 2020. № 10. С. 236-239.

### References

1. Strategija pidvyshhennja rivnja bezpeky dorozhn'ogo ruhu v Ukraini na period do 2024 roku: zatv. rozporjadzhennjam Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 22 zhovt. 2020 r. № 1360-r. *Oficijnyj veb-sajt Verhovnoi' Rady Ukrainy*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>

2. Sopilko I.M., Cherevatiuk V.B. Mehanizmy protydii' korupcii' u transportnij sferi. *Naukovi praci Nacional'nogo aviacijnogo universytetu. Serija: Jurydychnyj visnyk «Povitrjane i kosmichne pravo»*. Kyi'v: NAU, 2020. № 3 (56). S. 194-202. DOI: <https://doi.org/10.18372/2307-9061.56.14912>

3. Makeieva O.M. Funkcii' pravovoi' kul'tury u suchasnomu informacijnomu prostori. *Naukovi praci Nacional'nogo aviacijnogo universytetu. Serija: Jurydychnyj visnyk «Povitrjane i kosmichne pravo»*. Kyi'v: NAU, 2021. № 1 (58). S. 54-60. DOI: <https://doi.org/10.18372/2307-9061.58.15309>

4. Pro Pravyla dorozhn'ogo ruhu: postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10 zhovt. 2001 r. № 1306 zi zminamy i dop. *Oficijnyj veb-sajt Verhovnoi' Rady Ukrainy*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>

5. Pan'kevych V.M., Beznojsjuk A.M. Osoby, shho kerujut' okremymy vydamy elektrotransportu, jak sub'jekty vidpovidal'nosti u sferi zabezpechennja bezpeky dorozhn'ogo ruhu. *Visnyk Lugans'kogo derzhavnogo universytetu vnutrishnih sprav imeni E.O. Didorenka*. 2019. Vyp. 2. S. 136-146. DOI: <https://doi.org/10.33766/2524-0323.86.136-146>

6. Projekt Zakonu Ukrai'ny «Pro vnesennja zmin do dejakyh zakonodavchyh aktiv shhodo vdoskonalennja reguljuvannja vidnosyn u sferi zabezpechennja bezpeky okremyh kategorij uchasnykiv dorozhn'ogo ruhu (korystuvachiv personal'nogo legkogo elektrotransportu, velosypedystiv ta pishohodiv)» vid 06 ljut. 2020 r. № 3023. *Oficijnyj veb-sajt Verhovnoi' Rady Ukrai'ny*. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=68074](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=68074)

7. Projekt Zakonu Ukrai'ny «Pro vnesennja zmin do dejakyh zakonodavchyh aktiv Ukrai'ny shhodo organizacii' dorozhn'ogo ruhu dlja osib, jaki ruhajut'sja za dopomogoj portatyvnyh transportnyh zasobiv na elektrychnij tjazi» vid 20 ljut. 2020 r. № 3023-2. *Oficijnyj veb-sajt Verhovnoi' Rady Ukrai'ny*. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=68192](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=68192)

8. Pro dorozhnij ruh: Zakon Ukrai'ny vid 30 cher. 1993 r. № 3353-XII zi zminamy i dop. *Oficijnyj veb-sajt Verhovnoi' Rady Ukrai'ny*. URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>

9. Kuniev Ju.D., Legenkyi M.I. Administratyvno-pravova ohorona reguljatyvnyh norm zasobamy administratyvnoi' vidpovidal'nosti. *Naukovi praci Nacional'nogo aviacijnogo universytetu. Serija: Jurydychnyj visnyk «Povitrjane i kosmichne pravo»*. Kyi'v: NAU, 2021. № 3 (60). S. 90-96. DOI: <https://doi.org/10.18372/2307-9061.60.15958>

10. Nova zagroza. Jak svit reguljuje elektrosamokaty? *Veb-portal novyn «Korespondent»*. URL: <https://ua.korespondent.net/world/4121353-nova-zahroza-yak-svit-rehuliuie-elektrosamokaty>

11. Sopilko I.N., Likhovaya S.Ja., Sysoeva V.P. Teoreticheskie i prakticheskie aspekty ispolzovanija sovremennyh sredstv peredvizhenija v kontekste bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija. *Nauka i zhizn Kazahstana*. 2020. № 10. S. 236-239.

## MODERN ASPECTS OF RELATIONSHIP REGULATION IN THE FIELD OF ROAD SAFETY

National Aviation University  
Liubomyra Huzara Avenue, 1, 03680, Kyiv, Ukraine  
E-mail: k\_vitka@ukr.net

**Purpose:** is to study the current position of the domestic legislator on the regulation of public relations in the field of road safety in connection with the widespread use of personal light electric vehicles and the prospects for the development of legislation in this area. **Methods:** general scientific and special scientific methods were used, namely - formal-logical, comparative, system-structural, documentary, method of analysis, etc. **Results:** the need for legislative security of citizens is emphasized: both users of personal light electric vehicles and those around them. Solving this problem is the key to developing the legal framework in accordance with scientific and technological progress. **Discussion:** the article highlights the lack of normative regulation of the movement of vehicles, including those with electric motors, among the modern complex of determinants of road accidents. The development of technology requires society to respond quickly and clearly to new threats.

Ensuring road safety has always been and remains an urgent and important task facing every state. Analysis of the current set of causes and conditions of road accidents for successful preventive work shows that it is important in solving this problem to regulate the distribution of a large number of modern vehicles, including electric motors: electric scooters, electric self-balancing unicycles located along footrests (monocles), motorboats, etc. In addition, during the quarantine period due to the spread of COVID-19 coronavirus and restrictions on the use of public transport, the number of users of new equipment to facilitate movement increased significantly.

In Ukraine, the number of people who choose to travel in the city with electric motors is growing every year: electric self-balancing unicycles with longitudinal footrests (mono-wheels), etc. The use of the above means has many advantages, including environmental friendliness, mobility, economy, speed of movement and so on. However, despite the obvious advantages of their use, there is another side: in recent years, due to the widespread use of such vehicles, new determinants of road accidents have emerged. The most important factor in determining the accident involving new vehicles with electric motors is the lack of legal regulation of their movement. The need to know and comply with the Rules of the Road today for persons traveling by such means is not established by law, and they can be driven by minors of any age.

The experience of different countries shows that the basic requirements of almost every legislator for traffic regulation in modern realities are to equate persons driving electric traction vehicles to cyclists or drivers of mopeds / scooters, as well as to equate persons who use other means of transportation (roller skates, regular scooter, skateboard, etc.) to pedestrians. The main direction of eliminating the negative impact of this cause of accidents is the legal regulation of the movement of these vehicles, namely - making changes and additions to the legislation that would establish the rules of their operation and liability for violation of these rules. Explanatory work among the population, in particular among minors, on the safety of movement with the help of portable electric vehicles is also considered effective.

**Key words:** driver; vehicle; electric motor; safety; traffic.

Стаття надійшла до редакції 23.11.2021