

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ПУБЛІЧНОГО ПРАВА

УДК 342.9

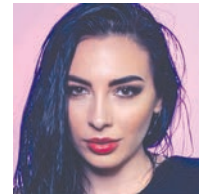
DOI <https://doi.org/10.51989/NUL.2024.3.17>

АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ТА ЛЕГКИЙ ПЕРСОНАЛЬНИЙ ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТ: РЕАЛІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Козакевич Олеся Миколаївна,

orcid.org/0000-0002-5528-7008

доктор філософії в галузі права,
викладач кафедри адміністративної діяльності
Національної академії Державної прикордонної
служби України імені Богдана Хмельницького



Кухар Анна Ігорівна,

студентка

факультету правоохоронної діяльності
Національної академії Державної прикордонної
служби України імені Богдана Хмельницького



У статті розглянуто актуальність визначення правового статусу та значення легкого персонального транспорту для забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Дослідження цього питання полягає у визначенні адміністративної відповідальності за правопорушення вчинені з використанням легкого персонального транспорту та шляхів вдосконалення адміністративно-деліктного законодавства. Обґрунтовано, що необхідність у чіткому правовому регулюванні пересування легким персональним транспортом, спричинена рядом нових проблем, що пов'язані із безпекою дорожнього руху. Недосконалість законодавства та правил дорожнього руху у результаті призводить до великої кількості адміністративних проступків, пов'язаних із легким персональним транспортом. Визначено основні види та правове регулювання щодо легкого персонального транспорту. Розглянуто нормативно-правове регулювання адміністративної відповідальності у контексті забезпечення безпеки дорожнього руху. Визначено сучасний стан адміністративних проступків вчинених за використання легкого персонального транспорту. Найбільш поширеними адміністративними правопорушеннями в цій сфері наразі є: пересування по проїзній частині дороги, пересування легким персональним транспортом по пішохідній частині, недотримання правил дорожнього руху (незнання правил, їзда на червоне світло, їзда по зустрічній смузі тощо), ігнорування сигналів світлофора, перевищення дозвільної швидкості, керування легким персональним транспортом у нетверезому стані, перевезення пасажирів, невикористання захисного екіпірування (шолома, наколінників, наколінників). Проаналізовано особливості адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху користувачів легкого персонального транспорту. Надано пропозиції щодо шляхів вдосконалення правового регулювання легкого персонального транспорту. Звернено увагу на те, які доопрацювання потребує адміністративно-деліктне законодавство України щодо легкого персонального транспорту.

Ключові слова: адміністративне правопорушення, легкий персональний транспорт, самокат, моноколесо, сігвей, проступок, адміністративна відповідальність, КУПАП, адміністративно-деліктне законодавство.

Kozakevych Olesia, Kukhar Anna. Administrative liability and personal electric transport: realities and prospects

The article examines the relevance of determining the legal status and importance of light personal transport for ensuring road safety in Ukraine. The study of this issue is aimed at determining the administrative liability for offences involving the use of light personal vehicles and the ways to improve administrative and tort legislation. It is substantiated that the need for clear legal regulation of movement by light personal transport is caused by a number of new problems related to road safety. The imperfection of legislation and traffic rules results in a large number of administrative offences related to light personal transport. The article identifies the main types and legal regulation of light personal transport. The author examines the legal regulation of administrative liability in the context of road safety. The current state of administrative offences committed for the use of light personal transport is determined. The most common administrative offences in this area are currently: driving on the carriageway, driving light personal vehicles on the pedestrian part, non-compliance with traffic rules (ignorance of the rules, running red lights, driving on the oncoming lane, etc.), ignoring traffic signals, exceeding the permitted speed, driving light personal vehicles while intoxicated, transporting passengers, and not using protective equipment (helmet, knee pads, knee pads). The author analyses the peculiarities of administrative liability for violation of traffic rules by users of light personal vehicles. Proposals are made on ways to improve the legal regulation of light personal transport. Attention is drawn to the improvements which are required to be made to the administrative and tort legislation of Ukraine regarding light personal vehicles.

Key words: administrative offense, light personal transport, scooter, monowheel, segway, misdemeanor, administrative liability, administrative and tort legislation.

Сучасність можна охарактеризувати як світ технічного прогресу з прогресивним розвитком інформаційних технологій. Це знаходить свій прояв у всіх сферах життя людини та суспільства.

Питання безпеки дорожнього руху набуває своєї актуальності в сучасних умовах. Оскільки, з'являються новітні види транспорту, які безумовно впливають на дорожній рух. Відповідно до чинного законодавства, учасником дорожнього руху вважається особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному. Проте, на вулицях зараз можна зустріти, багато осіб, які рухаються наприклад на самокаті чи моноколесі. Виникає питання, як такі види транспорту впливають на безпеку дорожнього руху та яка адміністративна відповідальність передбачається за такі адміністративні правопорушення.

Легкий персональний транспорт є важливою складовою сучасної транспортної системи. Він відрізняється від традиційних транспортних засобів тим, що використовує електроенергію для приводу, яка дозволяє зменшити викиди шкідливих речовин та сприяє більш екологічному та ефективному використанню енергії. Легкий персональний електротранспорт зга-

даний в «Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 р.», де вказується на «необхідність правового регулювання використання персонального легкого електротранспорту (сігвеї, моноколеса, електросамокати тощо) на вулично-дорожній мережі» [1].

З активним поширенням легкого персонального транспорту з'являється необхідність у розробці та впровадженні відповідних правових норм, які б забезпечували правовий статус такого виду транспорту на найважливіше, безпеку учасників дорожнього руху. Наразі, в чинному українському законодавстві відсутнє чітке визначення легкого персонального транспорту (ЛПТ), що призводить до невизначеності, щодо їх правового статусу, правил експлуатації та відповідальності за адміністративні проступки. Така ситуація створює ризики для забезпечення безпеки дорожнього руху, небезпеку для всіх учасників та потребує вдосконалення адміністративно-деліктного законодавства.

Загальновизнаний електричний колісний транспортний засіб – дво- і більше колісний транспортний засіб, оснащений виключно електричними тяговими двигунами (одним чи кількома) та системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка має технічні

можливості заряджатися від зовнішнього джерела електричної енергії. До таких транспортних засобів відносять електро-самокати, моно колеса, гіроскутери, сігвеї та гіровеї.

Легкий персональний транспорт має інші характеристики руху, порівняно з традиційним автотранспортом або пішоходами. Це може створювати небезпечні ситуації на дорогах. При цьому, спостерігається значний приріст у використанні сучасного легкого персонального транспорту, який включає в себе як особисті, так і орендовані транспортні засоби. Це ставить перед суспільством новітні виклики з погляду безпеки дорожнього руху та зумовлює вдосконалення цього правового механізму, що обумовлює актуальність дослідження.

Основного законодавчого акту, який мав би регулювати легкий персональний транспорт в Україні наразі немає. Як приклад: Закон України «Про дорожній рух» визначає основи дорожнього руху, але в цьому нормативно-правовому акті немає згадки про легкий персональний транспорт, що вказує на особливості цього виду транспорту та недосконалість законодавства.

Одним з основних аспектів правового регулювання легкого персонального транспорту є визначення його категорій та класифікація.

Правове регулювання легкого персонального транспорту має включати в себе правові норми щодо безпеки на дорозі. Водії легких персональних транспортних засобів повинні дотримуватися правил дорожнього руху, носити захисне екіпірування та мати необхідну світлосигнальну апаратуру для їзди в умовах обмеженої видимості.

З урахуванням швидкого розвитку технологій щодо поширення та розвитку легкого персонального транспорту, законодавцю, варто постійно вдосконалювати та адаптувати правове поле відповідно до сучасних реалій. Використання легкого персонального транспорту обумовлене прагненням сучасних країн до екологічності, а також тенденцією до швидкої мобільності та інноваційності. Серед таких сучасних країн можна виділити і Україну яка, нехай і у повільнішому темпі, але дедалі більше розповсюджує даний засіб пересування по всій території.

Законопроект №5479 від 11.05.2021 р. визначає велосипеди, електровелосипеди, самокати, електросамокати, сегвеї, гіроборди, самобалансуючі одноколісні пристрої, гіроскутери, електроскейти, гіроролікитощаяк«персональний транспорт»[2].

Законопроект №5731 від 05.07.2021 р. визначає засіб мікромобільності як: «самобалансуючі транспортні засоби обладнанні електродвигунами (електросамокат, сігвей, сегвіл, гіроскутер)» [3].

Законопроект №5732 від 05.07.2021 року пропонується внести певні зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення, а також до закону України «Про дорожній рух», зазначивши осіб, що використовують легкий персональний електротранспорт як: «водіїв, які рухаються за допомогою портативних транспортних засобів на електричній тязі»[4], тобто є повноправними учасниками дорожнього руху, що мають виконувати встановлені правила та враховувати встановлені обмеження.

Законопроект № 8172 від 02.11.2022 визначає внесення змін до правил дорожнього руху, а саме: визначити термін легкий персональний транспорт, визначити статус водіїв легкового персонального транспорту на проїжджій частині. Також в цьому законопроекті чітко визначено питання безпеки та відповідальність водіїв легкового персонального транспорту[5].

Необхідність у чіткому правовому регулюванні пересування легким персональним транспортом, спричинена рядом нових проблем, що пов'язані із безпекою дорожнього руху. Недосконалість законодавства та правил дорожнього руху у результаті призвели до великої кількості адміністративних проступків, пов'язаних із легким персональним транспортом.

Найбільш поширеними адміністративними правопорушеннями в цій сфері наразі є:

1. Пересування по проїзній частині дороги.
2. Пересування легким персональним транспортом по пішохідній частині.
3. Недотримання правил дорожнього руху (незнання правил, їзда на червоне світло, їзда по зустрічній смузі тощо).
4. Ігнорування сигналів світлофора.
5. Перевищення дозволеної швидкості.

6. Керування легким персональним транспортом у нетверезому стані.

7. Перевезення пасажирів.

8. Невикористання захисного екіпірування (шолома, наколінників, наколінників).

Відповідно до законодавства України, за порушення правил дорожнього руху, вчинених водіями електросамокатів, моноколес, гіроскутерів, сігвейів тощо можуть притягнути до адміністративної та навіть до кримінальної відповідальності, відповідно до змісту скоєного правопорушення.

Досліджуваний вид транспорту ставить перед адміністративно-деліктним законодавством новітні виклики. Серед підстав, у випадку яких водіїв персонального легкого транспорту можна притягнути до адміністративної відповідальності, можна виділити:

1. Порушення загальних правил дорожнього руху – правила перетину перехрестя на червоне світло, рух по тротуару, де недотримуються правила безпеки пішоходів тощо.

2. Порушення правил паркування – залишення персонального транспорту в недозволених місцях, що також може порушувати правила паркування інших транспортних засобів.

3. Перевищення швидкості – деякі з видів легкого персонального транспорту можуть розвивати досить високу швидкість, що може спричинити порушення правил дорожнього руху.

4. Недотримання правил безпеки – навмисна відмова від застосування необхідних засобів безпеки, таких як шолом, наколінник, захисне спорядження тощо.

5. Наявність несправностей у транспорті – використання некоректно сконструйованого або підробного транспорту, що може призвести до ризику як для самого водія, так і для інших пішоходів і учасників дорожнього руху.

Відповідно до статистичних даних за 2023 рік, в Україні зареєстровані 614 справ, що пов'язані із порушенням правил користування електротранспортом. З них 614 правопорушників підпали під накладення адміністративного стягнення[6].

Подібними стягненнями за адміністративні правопорушення можуть бути:

1) Штраф від 255 до 510 грн. за перше порушення.

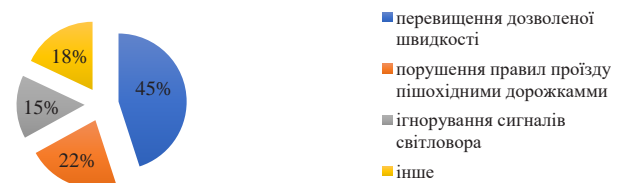
2) Штраф від 510 до 850 грн. за повторне порушення протягом року.

3) Штраф від 850 до 1360 грн. за повторне порушення протягом року.

4) Вилучення електротранспорту.

За видами правопорушень можна навести наступні дані.

За результатами, висвітленими на даній діаграмі, можна зазначити наступне. Перевищення дозволеної швидкості є найпоширенішим видом адміністративних правопорушень серед водіїв персонального легкого електротранспорту. Достатня кількість серед них пов'язана саме із тим, що водії електросамокатів, сігвейів, моноколес тощо підвищують швидкість, розуміючи свою перевагу у мобільності та маневреності транспорту.



1. Діаграма щодо адміністративних правопорушень з використанням електротранспорту (за видами правопорушень)

Менш поширеним, але також вагомим є таке адміністративне правопорушення як порушення правил проїзду на пішохідних переходах. Керуючи самокатом чи моно колесом і не відносячи себе до категорії повноправних водіїв, не достатньо усвідомлюється важливість дотримання правил безпеки на дорозі.

Ігнорування сигналів світлофора також є важливим адміністративним правопорушенням, хоча і не настільки розповсюдженим, що також може бути обумовлене недостатньою обізнаністю водіїв у правилах дорожнього руху на легкому персональному електротранспорті.

Проаналізувавши дані щодо адміністративних правопорушень, можна визначити найбільш розповсюджені види легкого персонального транспорту.



2. Дані щодо адміністративних правопорушень з використанням електротранспорту (за видами електротранспорту)

За результатами, представленими на діаграмі можемо побачити, що найбільш розповсюдженим видом транспорту, котрий є учасником ДТП в Україні в 2023 році є електросамокат, котрий найбільш швидкісний вид серед усіх видів легкого персонального транспорту.

Найбільш розповсюдженим регіоном, де скоюються правопорушення водіями легкого персонального транспорту є Київщина. Також досить великий відсоток відводиться на інші регіони, зокрема західні, такі як Львів, Івано-Франківськ, Чернівці тощо.



3. Дані щодо адміністративних правопорушень щодо використання електротранспорту (за регіонами)

Стає очевидним, про відсутність недостатнього правового регулювання питання правил дорожнього руху при використанні легкого персонального електротранспорту.

На відміну від досвіду врегулювання даного питання на території України, існує ряд країн, де використання електросамокатів, гіроскутерів, моноколів та сігвеїв або заборонено, або істотно обмежено (табл. 4).

Варто зазначити, що найбільш розповсюдженим використання персонального легкого транспорту є у країнах із більш розвинутою дорожньою інфраструктурою. Проте навіть у випадку цього, в деяких країнах використання зазначеного транспорту є суттєво обмеженим, або ж забороненим зовсім. Так, наприклад, в таких країнах як Німеччина, Франція, Іспанія, Бельгія, Італія, Велика Британія використання транспорту є досить розповсюдженим, проте законодавством встановлений дозвіл на пересування на легкому персональному електротранспорті лише на спеціалізованих доріжках, при наявності водійських прав та спеціального страхування.

При цьому такі країни як Туркменістан, Саудівська Аравія, Куба та зовсім заборонене використання такого виду транспорту, що обумовлено побоюваннями влади збільшення кількості ДТП, відсутності дорожньої інфраструктури, побоювання щодо соціального та гендерного розшарування, а також з питань релігійних упереджень [8].

Таблиця 4

Країни, що забороняють чи суттєво обмежують використання сучасних видів електротранспорту

Країни	Причин
Заборона на використання сучасних засобів електротранспорту	
1. Туркменістан	– Законодавство не містить чітких правил щодо використання електротранспорту.
2. Саудівська Аравія	– Побоювання щодо збільшення кількості нещасних випадків – Невідповідність традиційним цінностям
3. Іран	– Відсутність інфраструктури для безпечного використання електротранспорту.
4. Куба	
Обмеження у використанні сучасних засобів електротранспорту	
1. Німеччина	– Дозволені лише в рамках спеціальних пілотних проектів – Використання дозволене лише на спеціалізованих доріжках
2. Франція	
3. Велика Британія	
4. Італія	
5. Іспанія	– Дозволені при наявності водійського посвідчення та страхування.

Питання правового регулювання гостро постає не лише в Україні. Так за відсутності встановлених чітких правил дорожнього руху персонального електротранспорту було встановлено збільшення кількості смертей та травмувань на території США. За даними опублікованими Associated Press з початку 2022 р. було зафіксовано одинадцять смертельних випадків пов'язаних з використанням електросамокатів, при цьому в 9 випадках це був орендований засіб, а в трьох випадках він перебував у персональному використанні жертв [7, с. 165].

В результаті подібних випадків на території Сінгапуру, владою було прийнято ввести заборону на пересування електро-

скутерів на тротуарах. При цьому стало більш жорстким і покарання за недотримання правових норм: за проїзд на персональному легкому електротранспорті по пішохідних доріжках, передбачено штраф розміри 1472 доларів і/або тюремне ув'язненню терміном до трьох місяців [8].

Влада Франції, врегульовуючи дане питання, віднесла легкий персональний транспорт до нового виду «особистих моторизованих засобів пересування» та встановила певні обмеження на його використання. Серед таких обмежень можна виділити:

1) Досягнення позначки швидкості не більше 25 км/год;

2) Заборона використання електросмокатів, моноколес, гіроскутерів та сігвеїв дітьми до 8 років;

3) Заборона використання електросмокатів, моноколес, гіроскутерів та сігвеїв дітьми від 12 років без використання спеціальних засобів безпеки, такі як шолом, наколінники тощо;

4) Дозвіл на пересування даних видів транспорту в міських районах лише спеціалізованими доріжками, якщо вони є.

5) За межами міста рух даного виду транспорту заборонений по проїжджій частини та обмежений спеціалізованими доріжками;

6) Заборона на перевезення пасажирів на даних видах транспорту[].

Суттєвим є положення, що недосконала система правового регулювання легкого персонального транспорту виводить їх із правового поля. Очевидним є необхідність у формування стратегії вдосконалення законодавства про адміністративну відповідальність щодо використання легкого персонального електротранспорту. Відповідно до цього, питання вдосконалення деліктного законодавства має розглядатися через призму особливостей сучасного виду транспорту.

Варто зазначити, що розвиток правового регулювання питань безпеки дорожнього руху при використанні персонального легкого транспорту в більшості зосереджено на розширенні кола правових ситуацій, проте не вирішує докорінно всі наявні проблеми.

Вдосконалення законодавства щодо адміністративної відповідальності з викорис-

танням легкого персонального транспорту вимагає комплексного підходу, що включатиме декілька основних факторів, серед яких можна виділити наступні стратегії:

1. Визначення чіткої термінології: в законодавстві має бути чітко дефініюваний легкий персональний електротранспорт та чітко окреслені та розмежовані його види та характеристики, такі як потужність двигуна, максимальна швидкість, габарити тощо, оскільки в Законі України «Про транспорт» відсутнє згадування легкого персонального транспорту, який наразі набуває все більшої розповсюдженості.

2. Встановлення правил дорожнього руху для легкого персонального електротранспорту: внесення змін до чинних правил дорожнього руху, де було б позначено персональний легкий транспорт як один із сучасних видів транспортних засобів, окреслено водіїв даного виду транспорту як повноправних учасників дорожнього руху та прописані дозволені норми швидкості та основні правила для різних типів транспорту.

3. Розробка спеціалізованих доріжок для пересування транспорту

4. Розробка спеціальних дорожніх знаків та розмітки, що стосуються електросмокатів, моно коліс, сігвеїв, гіроскутерів.

5. Введення адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху при використанні легкого персонального транспорту, що були б зафіксовані в Кодексі України «Про адміністративні правопорушення»: встановлення штрафів за кожне з видів правопорушень та чітку градацію цих штрафів, в залежності від тяжкості скоєного правопорушення.

Зокрема: «перша редакція Кодексу України про адміністративні правопорушення включала 172 проступки, за вчинення яких була встановлена адміністративна відповідальність. З моменту його прийняття (7 грудня 1984 року) до Кодексу більше ста шістдесяти разів вносилися відповідні зміни і доповнення, згідно з якими на сьогоднішній день його норми містять 312 складів адміністративних проступків (Особлива частина розділу 2)» [9].

6. Забезпечення безпеки користувачів персонального легкого електротран-

спорту: впровадження чітких вимог до технічного стану засобу пересування, а також встановлення обов'язкового використання захисного спорядження при використанні.

7. Проведення інформаційних кампаній – розповсюдження інформації щодо особливостей використання персонального легкого електротранспорту, висвітлення наявних спеціалізованих місць для його використання, введення навчання щодо правил користування даними видами транспорту.

8. Моніторинг та аналіз ефективності законодавства – регулярне відстеження та висвітлення статистики правопорушень при використанні легкого персонального транспорту, а саме на електросамокатах, моно колесах, гіроскутерах, сігвеях та кількості травматизму.

9. Звернення до міжнародного досвіду – висвітлення міжнародного досвіду використання легкого персонального транспорту, їх статистичних даних, відповідно до цього можливо введення кращих практик регулювання.

10. Створення сприятливих умов для розвитку легкого персонального електротранспорту: заохочення до використання даних видів транспорту, відповідно до їх зручності та екологічності. Також важливим є створення інфраструктури, що робить використання даних видів транспорту безпечним та комфортним.

За результатами проведеного дослідження визначено поняття легкого персонального транспортного засобу – як пристрою пересування, що оснащений електричними тяговими двигунами потужністю в діапазоні до 1000 Вт, з одним,

двома, трьома або чотирма колесами, та може розвивати швидкість максимум 25 км/год.

Легкий персональний транспорт є важливою складовою сучасної транспортної системи України. Він відрізняється від традиційних транспортних засобів тим, що використовує електроенергію, що дозволяє зменшити викиди шкідливих речовин та сприяє більш екологічному та ефективному використанню енергії.

До основних видів легкого персонального транспортного засобу можна віднести електросамокати, моно колеса, гіроскутери, гіровеї та сігвеї.

Недосконалість законодавства у даному випадку виводить водіїв персонального легкого транспорту з правового поля, що спричиняє кількість випадків адміністративних проступків. Визначено, що найбільш розповсюдженим видом транспорту, що є учасником ДТП є електросамокат.

Шляхи вдосконалення законодавства про адміністративну відповідальність щодо використання легкого персонального транспорту передбачають врахування таких важливих питань як визначення чіткої термінології, вдосконалення правил дорожнього руху для водіїв персонального легкого транспорту, розробка спеціалізованих доріжок, а також дорожніх знаків, визначення меж адміністративної відповідальності та чіткої графіці штрафів. впровадження вимог до технічного стану засобу, проведення інформаційних кампаній та інформування населення, постійний аналіз ефективності законодавства, аналіз та впровадження кращих практик врегулювання з міжнародного досвіду тощо.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-p#Text> (дата звернення 08.05.2024).

2. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо включення персонального транспорту до єдиної транспортної системи України та підвищення рівня безпеки дорожнього руху): проєкт Закону №5479 від 11.05.2021. URL: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?id=&pf3511=71864 (дата звернення 08.05.2024).

3. Про внесення змін до Закону України "Про дорожній рух" щодо руху самобалансуючих транспортних засобів обладнаних електродвигунами (електросамокат, сігвей, сегвіл, гіроскутер): проєкт Закону №5731 від 05.07.2021. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/27287> (дата звернення 08.05.2024).

4. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху особами, які керують самобалансуючими

транспортними засобами обладнаними електродвигунами (електросамокат, сігвей, сегвіл, гіроскутер) :проект Закону №5732 від 05.07.2021. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/27288> (дата звернення 08.05.2024).

5. Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами та внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів: проект Закону №8172 від 02.11.2022. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/40729>(дата звернення 08.05.2024).

6. Ковалевська Є. Електросамокати на вулицях. Небезпеки і переваги їзди без правил. BBC News Україна. 2021. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/features-5724223>

7. Mukhtar M, Ashraf A, Frank MS, Steenburg SD. Injury incidence and patterns associated with electric scooter accidents in a major metropolitan city. Clin Imaging. 2021;(74):163–168.

8. Біла книга мікромобільності. Програма розвитку ООН в Україні.URL: https://www.ua.undp.org/content/ukraine/uk/home/library/environment_energy/white-paper--micromobility.html

9. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 No 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10Text> (дата звернення 08.05.2024).