

**ПРАВОВИЙ СТАТУС ОСІБ ЯКІ ВИКОРИСТОВУЮТЬ  
ПЕРСОНАЛЬНИЙ ЛЕГКИЙ ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТ  
(ОДНО -, ДВО -, ТРИКОЛІСНИЙ ПЕРСОНАЛЬНИЙ  
ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТ, ТИПУ ЕЛЕКТРОСАМОКАТ,  
МОНОКОЛЕСО, ГІРОСКУТЕР ТОЩО)**

**Дзюба Михайло Сергійович**

*курсант I курсу*

*Навчально-наукового інституту права та підготовки фахівців  
для підрозділів Національної поліції*

*Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*

*Науковий керівник: **Шевяков Максим Олександрович***

*старший викладач кафедри адміністративного права, процесу  
та адміністративної діяльності*

*Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ  
м. Дніпро, Україна*

На разі для користувачів легкого електротранспорту немає жодних врегульованих нормативно-правових актів на рівні чинного законодавства. Два роки тому Верховна Рада зробила крок у цьому напрямку і ухвалила законопроект № 3023 «Проект Закону 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)», який був загублений у профільних комітетах у процесі підготовки його до другого читання.

Законопроект має на меті вдосконалити правове врегулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху для окремих його учасників, та спрямований в цілому на покращення безпеки на дорогах. Зазначається, що документ надасть особам, які керують персональним легким електротранспортом, право їздити по спеціальних велосипедних доріжках, а в разі їх відсутності – по краю проїзної частини дороги, вулиці чи узбіччю.

Не дивлячись на це, слід зауважити, що персональний легкий електротранспорт відповідає поняттю «транспортний засіб», яке визначено пунктом 1.10 ПДР (пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів) і суд вже визнає водіїв персонального легкого електротранспорту повноцінними учасниками дорожнього руху та

притягує їх до адміністративної та кримінальної відповідальності, стягнення моральної і матеріальної шкоди на користь потерпілих у наслідок ДТП з їх участю.

Виходячи з цього, користувачі персонального легкого електротранспорту не можуть заявити, що не керують транспортним засобом у випадку ДТП та не нести відповідальності за статтею 124 КУпАП або статтею 291 ККУ. Доказом цього є вирок Шевченківського районного суду м. Запоріжжя від 19 квітня 2021 року у справі № 336/7734/20, який притягнув водійку електросамокату, що покалічила пішохода до статті 291 ККУ та зобов'язав сплатити 102 000 грн матеріальної шкоди та 23 000 грн моральної шкоди за зламану шийку стегна у наслідок наїзду, від так водії персонального легкого електротранспорту несуть відповідальність за вчинення правопорушень на дорозі.

Питання стосовно того, що користувачів персонального легкого електротранспорту планують прирівняти до велосипедистів відповідно до вимог ПДР України. Якщо розглядати це питання обов'язково треба зазначити наступне.

Персональний легкий електротранспорт може легко рухатись зі швидкістю яка перевищує швидкість звичайних велосипедів (до 20км/год) та може приблизно дорівнювати швидкості автомобіля який рухається по дорозі у населеному пункті (близько 50 км/год). При розвинені швидкості більш ніж 40 км/год на персональному легкому електротранспорті у власника цього транспортного засобу може початись паніка або складнощі з управлінням, наслідками цього можуть стати ситуації, які призведуть до ДТП або гірших наслідків.

Підсумовуючи все вище зазначене слід зробити висновок, що персональний електротранспорт повинен мати обмеження в максимальній допустимій швидкості руху, яка не буде нести загрози для оточуючих транспортних засобів та пішоходів. Прикладом цього є обмеження в швидкості руху, які встановили на свої електросамокати шернігові служби такі як Bolt, Jet, Kiwi (20-25 км/год).

Водії велосипедів можуть приймати участь у дорожньому русі з 14 років відповідно до пункту 6.1 ПДР. Щодо користувачів персонального легкого електротранспорту, сучасні ПДР не вказують з якого року вони можуть приймати участь у дорожньому русі. Можливі два варіанти з якого віку водії персонального легкого електротранспорту можуть приймати участь у дорожньому русі – з 14 років, як велосипедисти, або з 16 років та з посвідченням водія відповідної категорії, як водії мототранспортних та мотоколіасочних транспортних засобів. Допускати осіб 14 річного віку до участі у дорожньому русі на персональному легкому електротранспорті є небезпечно, юні водії можуть не впоратись з керування з огляду наприклад на такі факти: персональний легкий електротранспорт має набагато меншу

прохідність в порівнянні з велосипедами, які мають більший діаметр колеса, що надає змоги уникати дрібних ям на дорозі та як вже зазначалось вище, керування велосипедом здійснюється на менших швидкостях у порівнянні з електротранспортом, також не малу роль грає відсутність достатнього рівня знань у сфері ПДР у такому юному віці, цей недолік може спричинити потенційно небезпечні ситуації наслідком яких можуть стати ДТП. Доречно залишити один варіант з якого віку дозволено бути учасником дорожнього руху на персональному легкому електротранспорті – це з 16 років та при наявності посвідчення водія відповідної категорії. Таким чином персональний легкий електротранспорт буде прирівняне до мототранспорту та мотоциклячного транспорту, це чітко визначає яку відповідальність будуть нести користувачі цього виду транспорту. Але варіант з керуванням персональним легким електротранспортом у віці від 14 років не слід відбрасувати, доречно було б дозволити керування легким електротранспортом на велодоріжках з певними обмеженнями: обмеження швидкості руху до 15 км/год, обов'язкова наявність електронного або фізичного документа який посвідчує особу та спеціальний сертифікат який свідчить про те, що особа знає ПДР на достатньому рівні.

В незалежності від того керує водій персональним електротранспортом на велосипедних доріжках або є безпосередньо учасником дорожнього руху, він повинен притримуватись загальних правил на будь якому транспортному засобі, а саме керувати транспортним засобом який: обладнано спеціальними звуковими сигналами та світловідбивачами з переду, по боках та позаду, з працюючим гальмом та фарами, не користуватись засобами зв'язку під час їзди, не триматись за інші транспортні засоби під час їзди, не знімати руки з керма, не тримати кермо однією рукою або без рук.

Отже, для забезпечення безпеки дорожнього руху сучасні ПДР та ЗУ «Про дорожній рух» потребують чітко визначених правил користування персональним електротранспортом. Це полегшить працю судів при розгляданні справ з персональним легким електротранспортом, додасть впевненості пішоходом, що рух електротранспорту цілком врегульований та не несе потенційної небезпеки їх життю та здоров'ю.

### **Література:**

1. Марина Ясинская, Юридична практика № 33-34 (1234-1235) від 24.08.2021. URL: <https://pravo.ua/articles/pdr-dlia-elektrosamokativ/>
2. Альона Рябокнань, «Електросамокати, ПДР, аварії і суди: що кажуть експерти про двоколісних і чому розводять руками?» від 27.07.2022. URL: <https://vn.20minut.ua/DTP/pro-samokati-pdr-avariyi-i-sudi-scho-kazhut-eksperti-pro-dvokolisnih-i-11638556.html>

3. З. Д. Дерех, Ілюстровані Правила дорожнього руху України : навчальний посібник , восьме видання , перероблене та доповнене / З. Д. Дерех , Ю. Є. Заворицький. – К. : Арії, 2022. – сторінка 3, 28-30, 50-53

4. Законопроект № 3023 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 ) URL: <https://www.kmu.gov.ua/bills/proekt-zakonu-pro-vnesennya-zmin-do-deyakikh-zakonodavchikh-aktiv-shchodo-vdoskonalennya-regulyuvannya-vidnosin-u-sferi-zabezpechennya-bezpeki-okremikh-kategoriy-uchasnikiv-dorozhnogo-rukhu>

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-287-9-36>

## **УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ НАДАННЯ МЕДИЧНИХ ПОСЛУГ**

**Динник Ірина Петрівна**

*кандидат наук з державного управління,  
старший викладач кафедри публічного управління та адміністрування  
Державного торговельно-економічного університету  
м. Київ, Україна*

**Сівер Андрій Валерійович**

*студент IV курсу факультету економіки, менеджменту та психології  
Державного торговельно-економічного університету  
м. Київ, Україна*

Якість медичної допомоги це комплексна система, що базується на ряді принципів, що описують ефективність, економічність, адекватність, своєчасність, зручність процесу медичного обслуговування населення (пацієнта) на рівні сучасних науково-технічних досягнень [1].

Підвищення якості медичної допомоги в Україні є одним із найактуальніших питань, про що йдеться в концепції управління якістю у сфері охорони здоров'я України. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, під час взаємодії лікар-пацієнт слід враховувати чотири складові якості медичної допомоги: кваліфікацію лікаря, оптимальне використання ресурсів, ризик для пацієнта та задоволеність пацієнта отриманою допомогою. Підвищення ефективності управління в закладах охорони здоров'я є одним із найважливіших факторів підвищення якості,