



УДК 343.6

DOI <https://doi.org/10.32782/2523-4269-2022-81-4-2-96-102>**Луцький Тарас Миколайович,**

доктор філософії в галузі права

*(Львівський державний університет внутрішніх справ, м. Львів)*ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1725-4029>

## КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ «МІНІЕЛЕКТРОТРАНСПОРТОМ»

*У статті висвітлено окремі проблемні аспекти, пов'язані з практикою застосування галузевого законодавства та нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху. Висвітлено проблеми використання у слідчій і судовій практиці норм галузевого законодавства про дорожній рух, а також правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту під час кваліфікації кримінальних правопорушень, що вчиняються особами, які керують електросамокатами, гіроскутерами, моноколесами та іншими засобами. З'ясовано кримінально-правове значення зазначених засобів, а також висвітлено окремі питання щодо відповідальності осіб, які ними керують.*

**Ключові слова:** кримінальні правопорушення, правила дорожнього руху, мініелектротранспорт, безпека дорожнього руху.

**Постановка проблеми.** Чимало суперечливих моментів постає у процесі вирішення питань кваліфікації порушень правил на транспорті залежно від виду транспорту та приналежності особи до працівників транспорту чи до приватних осіб. Неоднозначно вирішуються питання про те, про які саме чинні на транспорті правила йдеться у ст. 291 Кримінального кодексу України. Поява нових транспортних засобів, зокрема електроскутерів, гідромотоциклів, веломобілів, електросамокатів, сігвейв, моноколіс, викликає потребу в обґрунтуванні питань правового визначення цих засобів пересування та кваліфікації дій осіб, які під час керування зазначеними засобами порушили правила безпеки дорожнього руху й заподіяли шкоду іншим особам.

Зазначене свідчить про актуальність дослідження кримінальної відповідальності за правопорушення, скоєні особами, які керують «легким електротранспортом», або, як його ще називають, «мініелектротранспортом».

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженню питань кримінальної відповідальності за вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту присвячені праці таких українських учених, як С.В. Бабанін, В.І. Борисов, В.В. Ємельяненко, В.І. Касинюк, М.Й. Коржанський, О.І. Коробєєв, В.В. Лук'янов, Я.В. Матвійчук, В.А. Мисливий, О.М. Мойсюк, В.В. Осадчий, Н.І. Пікуров, А.М. Піддубна, О.І. Чучасєв, Г.З. Яремко та інші.

Водночас застосування кримінального законодавства, що забезпечує охорону суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху, у частині використання електроскутерів, електросамокатів, гіробордів, моноколіс та інших засобів, які використовуються задля переміщення з одного місця в інше, вказує на необхідність удосконалення сучасної правозастосовної практики щодо вказаних кримінальних правопорушень.

**Постановка завдання.** Оскільки диспозиції норм Кримінального кодексу України (далі – КК України), що встановлюють відповідальність за порушення правил на транспорті, є бланкетними, зміни цих правил впливають на кваліфікацію кримінальних правопорушень, передбачених вказаними нормами КК України. Так, у примітці до ст. 286 КК України зазначено, що під транспортними засобами в цій нормі та у ст. ст. 287, 289 і 290 необхідно розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби. Стаття 291 КК України встановлює відповідальність за порушення чинних на транспорті правил, зокрема й у випадках порушення Правил дорожнього руху, які не охоплюються ст. 286 КК України, а отже, внесення змін до поняття «механічний транспортний засіб» впливає на визначення предмета суспільних відносин, що є об'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 291 КК України, та на його кваліфікацію. Наведені питання потребують теоретичного узагальнення з метою уникнення помилок у практиці застосування цієї норми.

**Виклад основного матеріалу.** Розглянемо проблему з позицій теоретичного обґрунтування та судової практики.

**1. Питання правового регулювання та нормативного визначення «малого електротранспорту» («мініелектротранспорту», або «електротранспорту малого типу»)**

Модернізація транспортної і громадської інфраструктури, нарощування інвестицій та технологічний прогрес сприяли значному підвищенню рівня автомобілізації населення України. Зміни останніх років у вигляді пандемічних викликів, що постали перед людством, спонукали до появи й поширення нових видів переміщення, одним із яких є «мініелектротранспорт». Такий

вид переміщення є досить популярним, адже має безліч переваг: доступність, економічність, мобільність, а головне – для його керування не потрібно мати водійське посвідчення. Вийшовши за межі індивідуального користування, «мініелектротранспорт» у деяких випадках слугує заміною звичайних, «традиційних» транспортних засобів, до яких усі звикли. Масове використання та правова неврегульованість веде до збільшення кількості випадків травмування в результаті керування мініелектротранспортом.

Окрім механічних транспортних засобів, з огляду на достатню швидкість, економічність, зручність та екологічність на дороги поступово виходять нові види транспорту: електросамокати, гіроскутери, моноколеса, сігвей та інші інноваційні винаходи. Такі засоби на сьогодні не потребують державної реєстрації, а для управління ними не передбачена наявність водійського посвідчення, що робить їх зручними у використанні. При цьому їх відносно висока швидкість руху (10–50 км/год) та маневреність під час експлуатації на проїзній частині доріг, велодоріжках і тротуарах створює потенційну небезпеку як для самих користувачів цими засобами, так і для інших учасників дорожнього руху. Однак на сьогодні законодавством у сфері безпеки дорожнього руху досі не визначено порядок експлуатації електротранспорту малого типу на дорогах загального користування. Через відсутність чітко сформованих правил та обов'язків власників мініелектротранспорту українці отримали не тільки нові можливості пересування, а й проблеми, пов'язані з безпекою дорожнього руху.

В Україні єдиний порядок дорожнього руху на всій території України встановлюється відповідно до Закону України «Про дорожній рух» та Правил дорожнього руху, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 (зі змінами). Відповідно до п. 1.10 Правил дорожнього руху України (далі – ПДР) учасник дорожнього руху – це особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішоход, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається у кріслі колісному. Транспортний засіб (далі – ТЗ) – це пристрій, призначений для перевезення людей та/або вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів. Згідно із ч. ч. 5 та 6 п. 2.13 ПДР транспортні засоби належать до певних категорій, з-поміж яких нас зараз цікавить категорія А1 – мопеди, моторолери та інші двоколісні ТЗ, які мають двигун із робочим об'ємом до 50 куб. см або електродвигун потужністю до 4 кВт [13].

Тобто наразі питання участі в дорожньому русі осіб, які використовують для пересування електросамокати (гіроборди, гіроцикли, електровелосипеди, електроскутери, мінісігвей, смартвей, смартсігвей), що приводяться в рух за допомогою електродвигуна, та скейтборди, роликові ковзани, не визначено. Для вирішення цього питання потрібно або внести зміни до низки нормативно-правових актів, або розробити та прийняти один документ, який комплексно визначатиме правове регулювання впровадження й використання персональних транспортних засобів в Україні. Наразі створена Робоча група Верховної Ради України, Міністерства інфраструктури України та Української електромобільної асоціації із законодавчого регулювання персональних транспортних засобів, яка запропонувала таку дефініцію: персональний транспортний засіб – це колісний транспортний засіб, який призначений для руху безрейковими дорогами та використовується для перевезення виключно однієї особи, яка водночас є кермувальником цього тран-

спортного засобу. Персональний транспортний засіб має щонайменше одне колесо та споряджену масу не більше 100 кг, приводиться в рух мускульною силою людини або електродвигуном (одним чи декількома).

Під час визначення поняття «автомобільний транспорт» законодавець відійшов від критерію класифікації, який використав під час визначення більшості видів транспорту, адже в основі цього поняття міститься вид транспортного засобу. Автомобільний транспорт необхідно віднести до «дорожнього» транспорту, який включає в себе всі транспортні засоби, що пересуваються асфальтобетонними, шосейними, ґрунтовими та іншими наземними дорогами. Він включає в себе як механічні транспортні засоби (автомобілі, трактори, мотоцикли тощо), так і немеханічні транспортні засоби (велосипеди, мопеди, причепа, напівпричепа, гужові транспортні засоби, самокати тощо).

Навести повний перелік можливих порушень чинних на транспорті правил неможливо у зв'язку зі значною кількістю нормативних актів, які встановлюють ці правила. До того ж такі правила не є постійними, з розвитком техніки та появою нових видів транспортних засобів вони доповнюються і змінюються [1, с. 17].

Не викликає сумнівів, що новітні види електротранспорту підпадають під категорію «транспортний засіб», що міститься в п. 1.10 ПДР: «пристрій, призначений для перевезення людей та/або вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів» [13].

Водночас осіб, які керують таким транспортним засобом, не можна повною мірою віднести ні до велосипедистів, ні до осіб, які керують мопедом, ні до пішоходів. Закономірно виникає питання про те, яким положенням ПДР має відповідати поведінка учасників дорожнього руху, що керують сучасними видами електротранспорту, і якими ділянками дороги вони мають пересуватися (проїжджою частиною, тротуаром, велосипедною доріжкою, узбіччям тощо).

Якщо використати формально-юридичний підхід, що міститься в ПДР, то можемо стверджувати, що гіроскутери, електросамокати, моноколеса тощо необхідно віднести до транспортних засобів. Водночас у деяких випадках працівники поліції такі засоби пересування прирівнюють до роликів, самокатів та аналогічних засобів, а осіб, які керують ними, – до пішоходів, не вбачаючи при цьому необхідність виділити їх в окрему підгрупу учасників дорожнього руху. Таким особам для участі в дорожньому русі не потрібно отримувати водійське посвідчення. Це твердження викликає сумніви, адже електросамокат та інші подібні засоби пересування суттєво відрізняються за своїми технічними характеристиками від самоката, котрий приводиться в рух мускульною силою. На електросамокатах встановлені двигуни потужністю 0,25 кВт, які автоматично вимикаються за швидкості понад 25 км/год (у деяких моделях такий запобіжник не встановлений).

Інша позиція зводиться до прирівнювання водіїв електросамокатів до велосипедистів із вимогою дотримання ними вимог, передбачених у розділі 6 ПДР, де, наприклад, встановлена заборона рухатися тротуарами та пішоходними доріжками. При цьому вбачається, що рух електросамоката по краю проїжджої частини дороги є ще небезпечнішим, оскільки ці засоби мають малий діаметр колеса, неглибокі протектори покриття, невелику вагу. З огляду на це мокре дорожнє покриття, камінь чи сторонні предмети на дорозі, ями або нерівне дорожнє покриття можуть спричинити перекидання,

дорожньо-транспортну пригоду (далі – ДТП), створити небезпеку як для самого водія такого засобу, так і для інших учасників руху [4, с. 129–131].

Згідно з визначеннями понять «транспортний засіб» і «водій» особи, які керують немеханічними ТЗ у процесі переміщення (перевезення, транспортування) на них людей або вантажів, можуть вважатися «водіями ТЗ» або «водіями немеханічного ТЗ».

Як зазначають О.М. Насенко та О.М. Самойлов, до таких належать водії мопедів, велосипедисти, велорикші, кермачі саней, водії гужових, кінних возів, екіпажів, особи, що переміщуються на самокатах, «серфах», роликових ковзанах. Водієм вважається також погонич в'ючних і верхових тварин або стада. Водночас особи, які ведуть мопед, велосипед, самокат, сани, інвалідну, дитячу або речову коляску тощо (крім «погонича тварин»), при цьому переміщуються «пішохідним» способом, тобто за допомогою своїх ніг, а не цього ТЗ, і які не використовують пристрій цього ТЗ для створення додаткової рушійної сили (зокрема, самокат, ролики, педалі велосипеда) у процесі цього переміщення, прирівнюються до інших учасників дорожнього руху, а саме пішоходів; як виняток із цього правила до пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в інвалідних колясках без двигуна [6, с. 146].

Таким чином, осіб, які керують вищенаведеними та схожими немеханічними ТЗ, можна розглядати як водіїв ТЗ (у разі переміщення на них, за їх допомогою людей, вантажів) та як пішоходів, які «рухаються в колясці» (у разі переміщення «пішохідним» способом, тобто за допомогою ніг) і не використовують пристрій цього ТЗ для створення додаткової рушійної сили.

Однак на практиці мають місце думки протилежного характеру. Згідно з матеріалами справи, яку розглядав Вінницький міський суд Вінницької області, патрульний виніс постанову щодо водія електросамоката за порушення положень ч. 2 ст. 126 Кодексу України про адміністративні правопорушення («Керування транспортним засобом особою, яка не має права керування таким транспортним засобом»). Зокрема, порушник не пред'явив поліцейському посвідчення водія категорії А1. У суді чоловік наголосив на тому, що електросамокат не є транспортним засобом, посилаючись на те, що потужність його двигуна становить 1,2 кВт. Суд, проаналізувавши ч. 6 ст. 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення, підтримав цю позицію, зазначивши, що «зміст указаних норм свідчить про те, що особа, яка керує електросамокатом, не є суб'єктом адміністративного правопорушення, адміністративна відповідальність за яке передбачена ч. 2 ст. 126 Кодексу України про адміністративні правопорушення, оскільки вона не є водієм, який керує транспортним засобом», та скасував постанову у справі про адміністративне правопорушення, передбачене ч. 2 ст. 126 Кодексу України про адміністративні правопорушення [14].

В іншій справі Шевченківський районний суд м. Львова виніс схоже рішення, визнавши, що електросамокат не є транспортним засобом, адже він обладнаний електродвигуном потужністю лише 250 Вт. З огляду на викладене особа не є суб'єктом адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення, оскільки вона керувала електросамокатом, який не належить до механічних транспортних засобів [12]. Схоже формулювання міститься й в інших постановках судів [9]. Таким чином, можемо констатувати відсутність в українських судах єдиного підходу та узгодженої практики засто-

сування законодавства в разі вчинення правопорушень водіями (власниками) електросамокатів. Це питання не стосується правозастосування як такого.

Проблема, що виникла, має технічний характер. Для її вирішення необхідно уточнити в ПДР, Кодексі України про адміністративні правопорушення, КК України та інших законах України ознаки механічного транспортного засобу та встановити права й обов'язки водіїв електричних транспортних засобів із потужністю двигуна менше 3 кВт.

## 2. Вирішення питань кримінально-правової кваліфікації та судова практика

Варто зазначити, що заходи, які вживаються державою у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, є недостатніми, а щорічно зростаюча кількість загиблих і травмованих унаслідок дорожньо-транспортних пригод відносить цю проблему до таких, що стосуються національної безпеки. Світова промисловість, реагуючи на економічні тренди щодо збільшення кількості транспортних засобів, які використовують відновлювальні джерела, щороку створює та збільшує потужність таких видів електротранспорту, як електровелосипеди, електросамокати, гіроборди, гіроскутери, моноколеса, електроскейти, дрефт-карти, електроцикли, електробайки, електроквадроцикли, дитячі електроавтомобілі тощо. Натомість державні органи відверто спізнюються з питанням нормативно-правового регулювання засад використання окремих видів електротранспорту, під час експлуатації якого може бути завдано значної шкоди людям та майну [7, с. 142].

Електросамокати та їх водії досі залишаються фактично поза правовим полем, оскільки в ПДР для них немає чіткого визначення, а отже, вони не є учасниками дорожнього руху й у разі ДТП не можуть притягуватися до адміністративної чи кримінальної відповідальності. Проте деякі українські суди своїми рішеннями все-таки створюють прецеденти, які рано чи пізно приведуть до врегулювання цієї правової колізії [3, с. 149–150].

Чимало суперечливих моментів постає у процесі вирішення питань кваліфікації порушень правил на транспорті залежно від виду транспорту та приналежності особи до працівників транспорту чи до приватних осіб. Неоднозначно вирішується питання про те, про які саме чинні на транспорті правила йдеться у ст. 291 КК України. Поява нових транспортних засобів (зокрема, скутерів, гідромотоциклів, велоскопів, електросамокатів тощо) зумовлює необхідність обґрунтування кваліфікації порушень правил безпеки їх руху.

Так, на сьогодні всі скутери, велосипеди, обладнані двигуном внутрішнього згорання, незалежно від робочого об'єму останнього визнаються механічними транспортними засобами. Натомість скутери, велосипеди, самокати з електродвигунами потужністю до 3 кВт не є такими.

Приналежність транспортного засобу до механічних впливає на кримінально-правову оцінку ДТП, унаслідок якої настають суспільно небезпечні наслідки. Предметом ст. ст. 286, 287, 289, 290 КК України є всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби.

У процесі вирішення питань щодо кваліфікації порушень водієм скутера чи іншого з вищенаведених транспортних засобів правил безпеки руху або експлуатації транспорту, що спричинило суспільно небезпечні наслідки у вигляді середньої тяжкості або тяжкого тілесного ушкодження, необхідно насамперед з'ясувати, чи є цей транспортний засіб механічним. На сьогоднішній

такі дії водія будь-якого скутера, велосипеда чи самоката з двигуном внутрішнього згорання або з електродвигуном потужністю понад 3 кВт повинні кваліфікуватися за ст. ст. 286 або 287 КК України; якщо ж ці засоби обладнані електродвигуном потужністю до 3 кВт, – за ст. 291 КК України.

Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 р. № 14 не надає жодного роз'яснення щодо застосування ст. 291 КК України. Оскільки предметом суспільних відносин, що охороняються ст. 291 КК України, є механічні та немеханічні транспортні засоби транспорту загального користування, то в разі наїзду немеханічним транспортним засобом на пішохода, пошкодження чи знищення цінного майна таким транспортним засобом тощо такі діяння належить кваліфікувати за вищезазначеною нормою. Це положення підтверджується судовою практикою.

Зокрема, вироком Шевченківського районного суду м. Запоріжжя від 19 квітня 2021 р. особу було визнано винною у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ст. 291 КК України, та призначено покарання у вигляді позбавлення волі на один рік. На підставі ст. 75 КК України обвинувачену звільнено від відбування призначеного покарання з випробуванням та встановлено іспитовий строк тривалістю один рік. При цьому суд зобов'язав обвинувачену відшкодувати витрати на лікування (112 тис. грн), моральну шкоду (23 тис. грн) та половину судових витрат. ДТП було скоєно за таких обставин: 2 червня 2020 р. приблизно о 18 год 10 хв обвинувачена, керуючи електричним самокатом «Xiaomi Mi Electric Scooter M365», який згідно з п. 1.10 Правил дорожнього руху України є транспортним засобом, здійснювала рух тротуаром, який розташований вздовж проїзної частини вул. Чарівної в м. Запоріжжя, рухаючись зі сторони вул. 8 Березня в напрямку автодороги Харків – Сімферополь. У цей же час попереду в попутному з нею напрямку тротуаром рухалася пішохід. Під час подальшого руху, рухаючись одна за одною, обвинувачена, порушуючи чинні на транспорті правила, що забезпечують рух, проявляючи крайню неухважність до дорожньої обстановки та її змін, грубо порушуючи вимоги п. 11.13 ПДР, відповідно до якого «забороняється рух транспортних засобів тротуарами, пішохідними доріжками, крім випадків, коли вони застосовуються для виконання робіт або обслуговування торговельних та інших підприємств, розташованих безпосередньо біля цих тротуарів або доріжок, за відсутності інших під'їздів і за умови виконання вимог пунктів 26.1–26.3 цих Правил», не передбачаючи можливість настання суспільно небезпечних наслідків своїх дій, хоча повинна була та мала їх передбачити, поблизу будинку № 159 скоїла наїзд передньою частиною керованого нею електричного самоката на пішохода ОСОБА\_2, у результаті чого остання впала на асфальтобетонне покриття тротуару вул. Чарівної в м. Запоріжжя.

Згідно з висновком судової інженерно-транспортної експертизи за експертною спеціальністю дослідження обставин і механізму ДТП № 9-875 від 19 листопада 2020 р. у цій дорожній ситуації дії обвинуваченої не відповідають вимогам п. 11.13 ПДР. Порушення ОСОБА\_1 вимог п. 11.13 ПДР із технічної позиції перебувають у прямому причинному зв'язку із цією дорожньо-транспортною пригодною. Технічна можливість обвинуваченої уникнути цієї дорожньо-транспортної пригоди залежала від виконання нею вимог п. 11.13 ПДР. Унаслідок цієї ДТП пішохід отримала тілесні ушкодження середньої тяжкості [2].

У другому випадку, у справі № 303/1650/21, яку розглядав Мукачівський міськрайонний суд Закарпатської області, водій самоката не впорався з керуванням, через що збив дівчину на велосипеді. Потерпіла отримала численні забої обличчя, струс мозку та перелами, що було кваліфіковано як тілесні ушкодження середньої тяжкості. Водія самоката визнали винним у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ст. 291 КК України, та призначили штраф у розмірі 200 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (на той час 3400 грн). Крім того, самокатника зобов'язали сплатити потерпілій 70 тис. грн моральної шкоди та 37 216 грн матеріальної шкоди.

У Верховній Раді України було зареєстровано законопроекти для врегулювання питання правової визначеності персонального портативного засобу на електричній тязі (це, зокрема, законопроекти № 3023 від 6 лютого 2020 р., № 3023-1 від 20 лютого 2020 р., № 5479 від 11 травня 2021 р., № 5732 від 5 липня 2021 р.). Однак суди, не чекаючи на правове визначення, уже визнають цей вид переміщення транспортним засобом та притягують до адміністративної і кримінальної відповідальності водіїв електросамокатів. Так, у Постанові Галицького районного суду м. Львова у справі № 461/7812/21 суд доходить висновку, що в ПДР відсутнє визначення електросамоката або самоката. Водночас, якщо аналізувати визначення «транспортний засіб» відповідно до п. 1.10 ПДР, електросамокат відповідає поняттю «транспортний засіб», оскільки призначений для перевезення людей. Суд визнав електросамокат транспортним засобом, зазначивши, що це «пристрій, призначений для перевезення людей та/або вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів», і встановив, що водієм електросамоката порушено п. 11.13 ПДР, відповідно до якого заборонено рух транспортних засобів тротуарами та пішохідними доріжками. Такі рішення не поодинокі [8; 10; 11].

У процесі визнання електросамоката транспортним засобом робиться висновок про *заборону руху транспортних засобів тротуарами та пішохідними доріжками* згідно з п. 11.13 ПДР. Натомість органи місцевого самоврядування в деяких містах України всупереч встановленим правилам дорожнього руху прийняли рішення про встановлення правил пересування та користування таким видом транспорту. Наприклад, Львівська міська рада за ухвалою, яку прийняли депутати на засіданні сесії ради, *дозволила рухатися на електросамокатах тротуарами, пішохідними доріжками, у парках, скверах та на паркувальних майданчиках*. В ухвалі визначено також поняття легкого персонального транспорту, до якого віднесено самокати, скутери, сігвеї, гірборди, гіроскутери та моноколеса, і встановлено для користувачів такі правила:

а) користуватися легким персональним транспортом можуть тільки особи, старші за 14 років, або діти від 7 до 14 років у супроводі батьків виключно на тротуарах, пішохідних доріжках, у парках, скверах за умови дотримання швидкісного режиму;

б) легкий персональний транспорт має бути обладнаний звуковим сигналом та світлоповертачами (спереду – білого кольору, позаду – червоного кольору), а в темну пору доби – фарами;

в) рух велодоріжками та житловою зоною дозволений зі швидкістю 20 км/год;

г) рух тротуарами та парками за відсутності велодоріжки дозволений зі швидкістю 10 км/год.

Водночас користувачам електросамокатів забороняється:

- керувати технічно несправним транспортом або з вимкненою фараю в темну пору доби;
- рухатися дорогами для автомобілів і трамвайними коліями;
- рухатися велосипедними та пішохідними доріжками з одностороннім рухом у протилежному напрямку;
- перевозити пасажирів;
- керувати електросамокатом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів;
- під час руху триматися за інший транспортний засіб;
- під час руху користуватися телефонами;
- паркуватися на пішохідних переходах, пандусах, зупинках громадського транспорту, на велодоріжках і вузьких тротуарах, а також перед входом/виходом із приміщень [15].

У Хмельницькому прийняли правила користування особистим електротранспортом, до якого належать, зокрема, електросамокати, гіроскутери та сігвеї. Відповідне рішення депутати міськради ухвалили 9 вересня 2022 р. [5]. Серед основних правил, які прийняли у міськраді, виокремлюються такі:

- 1) їздити потрібно на велодоріжках чи велосмугах, а в разі їх відсутності – правою смугою проїжджої частини;
- 2) встановлене обмеження швидкості до 20 км/год;
- 3) дітям до 10 років можна їхати на електросамокаті в супроводі дорослих, а дітям від 10 до 16 років самостійно їздити можна лише на тротуарах, пішохідних доріжках із дотриманням швидкості до 10 км/год;
- 4) на пішохідному переході потрібно переводити самокат у руках;
- 5) заборонено перевозити пасажирів;
- 6) заборонено їздити в навушниках або відволікатися на телефон;
- 7) заборонено паркувати електросамокат на велодоріжках, пандусах, перед входом/виходом із будівель, поблизу світлофорів і зон виїзду автомобілів екстрених служб, на газонах, зупинках та на тротуарі, ширина якого менша за 1,5 м;
- 8) транспортний засіб обов'язково має бути обладнаний звуковим сигналом та світлоповертачами;
- 9) у темну пору доби рухатися треба з увімкненим ліхтарем або фараю; для більшої безпеки рекомендується вдягнути шолом;
- 10) якщо електросамокат узятий на прокат, потрібно перевірити його технічну справність.

Зазначені правила є рекомендаціями та не передбачають штрафів за порушення. Однак якщо порівнювати зміст цих правил, зазначених в ухвалі Львівської міської ради, рішенні Хмельницької міської ради та Правилах дорожнього руху України, то є значні розбіжності й суперечності. Основна з них – щодо руху на самокатах тротуарами, пішохідними доріжками, у парках та скверах.

**Висновки.** Отже, легалізація законодавцем «мініелектротранспорту» в майбутньому Законі України «Про дорожній рух та його безпеку» має окремо визначати основні права й обов'язки користувачів малогабаритного електротранспорту, поняття його видів та особливості експлуатації у сфері дорожнього руху.

У процесі прийняття судових рішень і формування, відповідно, судової практики, у якій електросамокат визнається транспортним засобом, необхідно враховувати, що на його «водія» покладаються всі права, обов'язки та відповідальність згідно із законодавством.

На нашу думку, невизначеність правового статусу та відповідальності за шкоду, спричинену використанням такого засобу переміщення, як «мініелектротранспорт», зумовлює нові «проблеми» правозастосування. Тому першочерговим завданням є якнайскоріше прийняття законодавства щодо регулювання «мініелектротранспорту» як самостійного виду транспорту та включення електроскутерів, гідромотоциклів, велосипедів, електросамокатів, сігвеїв, моноколів до транспортної системи України.

В аспекті проведеного дослідження кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху особами, які керують «мініелектротранспортом», становитиме завдання для наших подальших наукових розвідок у зазначеному напрямі, зокрема щодо встановлення віку, за досягнення якого особа може керувати певним видом електротранспорту; визначення правового статусу водіїв таких засобів; визначення території, на якій дозволитиметься рух «мініелектротранспортом» залежно від його технічних характеристик (тротуари, велосипедні доріжки, проїжджа частина тощо), та визначення приблизної допустимої швидкості руху.

Лише комплексне правове регулювання та детальний аналіз можливих ризиків можуть запобігти створенню небезпеки під час руху та експлуатації транспортних засобів. Окреслені положення повинні становити основу правового забезпечення безпеки особи в разі використання індивідуального «мініелектротранспорту».

#### Список використаних джерел

1. Бабанін С.В. Кваліфікація порушення чинних на транспорті правил : методичні рекомендації. Дніпро : Видавець Біла К.О., 2019. 48 с.
2. Вирок Шевченківського районного суду м. Запоріжжя від 19 квітня 2021 р. у справі № 336/7734/20 (провадження № 1кп/354/2021). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/96352078> (дата звернення: 18.11.2022).
3. Лисько Т.Д. Правовий статус користувачів персонального легкого електротранспорту: проблеми законодавчого регулювання. *Актуальні проблеми правової науки* : матеріали міжнародного науково-практичного конгресу, м. Запоріжжя, 1–2 жовтня 2021 р. / за заг. ред. Т.О. Коломєць. Запоріжжя : ЗНУ, 2021. С. 149–152.
4. Лисько Т.Д. Сучасні проблеми законодавчого регулювання використання окремих видів електротранспорту. *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти* : матеріали XVI Міжнародної науково-практичної конференції, м. Кривий Ріг, 19 листопада 2021 р. Кривий Ріг, 2021. С. 129–131.
5. Кардаш Д.М. Нові правила для електросамокатів у Хмельницькому: хто буде контролювати і чому не штрафуватимуть. *Всім: новини Хмельницького*. 2022. 14 вересня. URL: <https://vsim.ua/DTP/novi-pravila-dlya-elektrosamokativ-uhmelnitskomu-hto-bude-kontrolyuva-11678984.html> (дата звернення: 18.11.2022).
6. Носенко О.М., Самойлов О.М. Експертна оцінка дій учасників дорожнього руху та інших осіб, відповідальних за забезпечення безпеки дорожнього руху. *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти* : матеріали XVI Міжнародної науково-практичної конференції, м. Кривий Ріг, 19 листопада 2021 р. Кривий Ріг, 2021. С. 143–147.

7. 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. Т. 2. № 86. С. 136–146.

8. Постанова Києво-Святошинського районного суду Київської області від 13 липня 2020 р. у справі № 369/6029/20 (провадження № 3/369/3420/20). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90823850> (дата звернення: 12.11.2022).

9. Постанова Личаківського районного суду м. Львова від 4 листопада 2020 р. у справі № 463/8816/20 (провадження № 3/463/1864/20). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/92752192> (дата звернення: 12.11.2022).

10. Постанова Оболонського районного суду м. Києва від 18 грудня 2020 р. у справі № 756/15552/20 (провадження № 3/756/7763/20). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/93676025> (дата звернення: 12.11.2022).

11. Постанова Судової палати з розгляду кримінальних справ та справ про адміністративні правопорушення Чернівецького апеляційного суду від 22 жовтня 2020 р. у справі № 725/3889/20 (провадження № 33/822/477/20). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/92373762> (дата звернення: 12.11.2022).

12. Постанова Шевченківського районного суду м. Львова від 11 серпня 2020 р. у справі № 466/5758/20 (провадження № 3/466/2266/20). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/91057839> (дата звернення: 12.11.2022).

13. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 / Кабінет Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 14.11.2022).

14. Рішення Вінницького міського суду Вінницької області від 8 липня 2021 р. у справі № 127/11466/21 (провадження № 2-а/127/130/21). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/98374092> (дата звернення: 12.11.2022).

15. Ейсмунт В.Ю. У Львові прийняли правила користування електросамокатами. *ZAXID.NET*. 2021. 9 липня. URL: [https://zaxid.net/u\\_lvovi\\_priynali\\_pravila\\_koristuvannya\\_elektrosamokatami\\_n1522149](https://zaxid.net/u_lvovi_priynali_pravila_koristuvannya_elektrosamokatami_n1522149) (дата звернення: 18.11.2022).

### References

1. Babanin, S.V. (2019). *Kvalifikatsiia porushennia chynnykh na transporti pravyl: metodychni rekomendatsii [Qualification of violation of rules in force in transport: methodical recommendations]*. Dnipro: Publisher Bila K.O., 48 p. [in Ukrainian].

2. Shevchenkivskiy District Court of Zaporizhzhia (2021). *Vyrok Shevchenkivskoho raionnoho sudu m. Zaporizhzhia vid 19 kvitnia 2021 r. u spravi № 336/7734/20 (provadzhennia № 1kn/354/2021) [Verdict of the Shevchenkivskiy District Court of Zaporizhzhia dated April 19, 2021 in case № 336/7734/20 (proceedings № 1kn/354/2021)]*. Retrieved from: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/96352078> [in Ukrainian].

3. Lysko, T.D. (2021a). *Pravovy status korystuvachiv personalnoho lehkoho elektrotransportu: problemy zakonodavchoho rehuliuвання [Legal status of users of personal light electric transport: problems of legislative regulation]. Materialy Mizhnarodnoho naukovo-praktychno konhresu "Aktualni problemy pravovoi nauky" [Materials of the international scientific and practical congress "Actual problems of legal science"]*, Zaporizhzhia, October 1–2, 2021 / eds. by T.O. Kolomoiets. Zaporizhzhia: ZNU, pp. 149–152 [in Ukrainian].

4. Lysko, T.D. (2021b). *Suchasni problemy zakonodavchoho rehuliuвання vykorystannia okremykh vydiv elektrotransportu [Modern problems of legislative regulation of the use of certain types of electric transport]. Materialy XVI Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii "Transportna bezpeka: pravovi ta orhanizatsiini aspekty" [Materials of the 16<sup>th</sup> International scientific and practical conference "Transport safety: legal and organizational aspects"]*, Kryvyi Rih, November 19, 2021. Kryvyi Rih, pp. 129–131 [in Ukrainian].

5. Kardash, D.M. (2022). *Novi pravyla dlia elektrosamokativ u Khmelnytskomu: khto bude kontroliuvaty i chomu ne shtrafuvatymut [New rules for electric scooters in Khmelnytskyi: who will control and why they will not be fined]. Vsim: novyny Khmelnytskoho – To all: news from Khmelnytskyi*, September 14. Retrieved from: <https://vsim.ua/DTP/novi-pravila-dlya-elektrosamokativ-u-hmelnytskomu-hto-bude-kontrolyuva-11678984.html> [in Ukrainian].

6. Nosenko, O.M., Samoïlov, O.M. (2021). *Ekspertna otsinka dii uchashnykiv dorozhnogo rukhu ta inshykh osib, vidpovidalnykh za zabezpechennia bezpeky dorozhnogo rukhu [Expert assessment of the actions of road users and other persons responsible for ensuring road safety]. Materialy XVI Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii "Transportna bezpeka: pravovi ta orhanizatsiini aspekty" [Materials of the 16<sup>th</sup> International scientific and practical conference "Transport safety: legal and organizational aspects"]*, Kryvyi Rih, November 19, 2021. Kryvyi Rih, pp. 143–147 [in Ukrainian].

7. Pankevych, V.M., Beznosiuk, A.M. (2019). *Osoby, shcho keruiut okremymy vydamy elektrotransportu, yak subiekty vidpovidalnosti u sferi zabezpechennia bezpeky dorozhnogo rukhu [Persons driving certain types of electric transport as subjects of responsibility in the field of ensuring road traffic safety]. Visnyk Luhanskoho derzhavnogo universytetu vnutrishnikh sprav imeni E.O. Didorenka – Bulletin of Luhansk State University of Internal Affairs named after E.O. Didorenko*, vol. 2, no. 86, pp. 136–146 [in Ukrainian].

8. Kyiv-Svyatoshynskiy District Court of Kyiv Region (2020). *Postanova Kyievo-Svyatoshynskoho raionnoho sudu Kyivskoi oblasti vid 13 lypnia 2020 r. u spravi № 369/6029/20 (provadzhennia № 3/369/3420/20) [Resolution of the Kyiv-Svyatoshynskiy District Court of Kyiv Region dated July 13, 2020 in case № 369/6029/20 (proceedings № 3/369/3420/20)]*. Retrieved from: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90823850> [in Ukrainian].

9. Lychakivskiy District Court of Lviv (2020). *Postanova Lychakivskoho raionnoho sudu m. Lvova vid 4 lystopada 2020 r. u spravi № 463/8816/20 (provadzhennia № 3/463/1864/20) [Resolution of the Lychakivskiy District Court of Lviv dated November 4, 2020 in case № 463/8816/20 (proceedings № 3/463/1864/20)]*. Retrieved from: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/92752192> [in Ukrainian].

10. Obolonskiy District Court of Kyiv (2020). *Postanova Obolonskoho raionnoho sudu m. Kyieva vid 18 hrudnia 2020 r. u spravi № 756/15552/20 (provadzhennia № 3/756/7763/20) [Resolution of the Obolonskiy District Court of Kyiv dated December 18, 2020 in case № 756/15552/20 (proceedings № 3/756/7763/20)]*. Retrieved from: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/93676025> [in Ukrainian].

11. Chernivtsi Court of Appeal (2020). Postanova Sudovoi palaty z rozghliadu kryminalnykh sprav ta sprav pro administratyvni pravoporushennia Chernivetskoho apeliatsiinoho sudu vid 22 zhovtnia 2020 r. u spravi № 725/3889/20 (provadzhennia № 33/822/477/20) [Resolution of the Judicial Chamber for consideration of criminal cases and cases of administrative offenses of the Chernivtsi Court of Appeal dated October 22, 2020 in case № 725/3889/20 (proceedings № 33/822/477/20)]. Retrieved from: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/92373762> [in Ukrainian].

12. Shevchenkivskiy District Court of Lviv (2020). Postanova Shevchenkivskoho raionnoho sudu m. Lvova vid 11 serpnia 2020 r. u spravi № 466/5758/20 (provadzhennia № 3/466/2266/20) [Resolution of the Shevchenkivskiy District Court of Lviv dated August 11, 2020 in case № 466/5758/20 (proceedings № 3/466/2266/20)]. Retrieved from: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/91057839> [in Ukrainian].

13. Cabinet of Ministers of Ukraine (2001). Pro Pravyta dorozhnoho rukhu: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10 zhovtnia 2001 r. № 1306 [About Traffic Rules: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated October 10, 2001 № 1306]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].

14. Vinnytsia City Court of Vinnytsia Region (2021). Rishennia Vinnytskoho miskoho sudu Vinnytskoi oblasti vid 8 lypnia 2021 r. u spravi № 127/11466/21 (provadzhennia № 2-a/127/130/21) [Decision of the Vinnytsia City Court of Vinnytsia Region dated July 8, 2021 in case № 127/11466/21 (proceedings № 2-a/127/130/21)]. Retrieved from: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/98374092> [in Ukrainian].

15. Eismunt, V.Yu. (2021). U Lvovi pryinyaly pravyla korystuvannia elektrosamokatamy [Rules for the use of electric scooters have been adopted in Lviv]. *ZAXID.NET*, July 9. Retrieved from: [https://zaxid.net/u\\_lvovi\\_pryinyali\\_pravila\\_korystuvannya\\_elektrosamokatami\\_n1522149](https://zaxid.net/u_lvovi_pryinyali_pravila_korystuvannya_elektrosamokatami_n1522149) [in Ukrainian].

### Lutskiy Taras,

PhD in Law

(Lviv State University of Internal Affairs, Lviv)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1725-4029>

## CRIMINAL RESPONSIBILITY FOR VIOLATION OF ROAD SAFETY RULES BY PERSONS DRIVING “MINI ELECTRIC TRANSPORT”

*Today, a significant number of road accidents are committed not only by road users, such as drivers, pedestrians, cyclists, but also by people who drive e-scooters, gyroscooters, segways, unicycles, etc., but are capable of moving (carrying) a person based on their structural capabilities. Such road users, grossly ignoring traffic rules, move on roads and streets, cross streets in places not provided for this, including in a state of intoxication, and also act presumptuously or carelessly in the dark or in conditions of insufficient visibility without use of reflective elements, or suddenly appear on the roadway.*

*Currently, the legal acts of Ukraine do not establish the status of persons who manage such facilities.*

*The article highlights certain problematic aspects related to the practice of applying industry legislation and legal acts in the field of road safety. The problems of using in investigative and judicial practice the norms of industry legislation on road traffic, as well as the rules of road traffic safety and vehicle operation during the qualification of criminal offenses committed by persons who drive electric scooters, gyroscooters, unicycles and other means. The criminal-legal significance of the specified objects was clarified, as well as certain issues regarding the responsibility of the persons who manage them were highlighted.*

**Key words:** crimes, traffic rules, mini electric transport, road safety.

Надіслано до редколегії 20.11.2022