

УДК 343.3/.7

DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.03.2.54>

## ОСОБЛИВОСТІ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОЇ КВАЛІФІКАЦІЇ ДІЯНЬ ОСОБИ, ЯКА КЕРУЄ ЕЛЕКТРОСАМОКАТОМ, ПРИ ПОРУШЕННІ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Брошко Т.І.,

*студент 3-го курсу юридичного факультету**Львівського національного університету імені Івана Франка*

**Брошко Т.І. Особливості кримінально-правової кваліфікації діянь особи, яка керує електросамокатом, при порушенні правил дорожнього руху.**

Стрімкий розвиток електричного транспорту, зокрема електросамокатів, зумовив появу нових викликів щодо кримінально-правової кваліфікації порушень, які передбачені розділом про кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Нормативно-правове регулювання й використання електросамокатів в Україні залишається недосконалим та фрагментарним, а тому створює правову невизначеність. Однією з ключових проблем є відсутність чіткого закріплення правового статусу осіб, які керують електросамокатами: чи є вони пішоходами, велосипедистами чи водіями транспортних засобів. Тим самим створюються проблеми кримінально-правової кваліфікації за статтями Кримінального кодексу України, зокрема ст. 291 КК України, яка передбачає порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, а також нормативно-правових актів, норм і правил виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів, якщо це спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки.

У роботі досліджуються теоретичні засади складів кримінальних правопорушень, які закріплені у розділі про кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Також висвітлюється складність визначення правового статусу особи, яка керує електросамокатом, та чи може вона бути суб'єктом у відповідних складах кримінальних правопорушень. У межах дослідження проаналізовано законодавство України, позиції судової практики. У ході дослідження розглянуто міжнародний досвід правового регулювання руху електросамокатів і можливість його адаптації до українського законодавства. Доведено, що відсутність єдиної законодавчої позиції щодо статусу електросамокатів та осіб, які ними керують, створює прогалину, яка унеможливорює належне притягнення до кримінальної відповідальності осіб. Запропоновано декілька варіантів удосконалення законодавчого регулювання, що сприятиме усуненню правової невизначеності. Робота спрямована на формування системного підходу до забезпечення правового регулювання статусу електросамокатів у сфері кримінального права, який сприятиме подоланню наявних прогалин в законодавстві.

**Ключові слова:** кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, кримінальна відповідальність, кримінальне правопорушення, електросамокат, особа, яка керує електросамокатом, легкий персональний електричний транспортний засіб, низькошвидкісний легкий електричний транспортний засіб.

**Broshko T.I. Peculiarities of Criminal Legal Qualification in violation of traffic rules by persons driving an electric scooter.**

The rapid development of electric transport, in particular electric scooters, has led to new challenges regarding the criminal legal qualification of violations under the section on criminal offenses of traffic safety and operation of transport. The legal regulation of electric scooters and their use in Ukraine remains imperfect and fragmented, which in turn creates legal uncertainty. One of the key problems is the lack of a clear definition of who are the persons who operate electric scooters: whether they are pedestrians, cyclists or drivers of vehicles. This creates problems with the criminal legal qualification of articles of the Criminal Code of Ukraine, in particular Article 291 of the Criminal Code of Ukraine, which provides for violation of the rules of traffic safety in force in transport, as well as regulations, norms and rules for the manufacture, re-equipment, repair of vehicles, if this has caused death or other serious consequences.

The article examines the theoretical and practical foundations of the corpus delicti of criminal offenses provided for in the section on criminal offenses of traffic safety and operation of transport. The author also highlights the difficulty of determining the legal status of a person who drives an electric scooter and whether he or she can be a subject of the criminal offenses provided for in the section. The study analyzes the legislation of Ukraine, judicial practice and legal positions. The study examines

the international experience of legal regulation of electric scooter traffic and the possibility of its adaptation to the Ukrainian context. It is proved that the absence of a unified legislative position on the status of electric scooters creates a gap that makes it impossible to properly prosecute in some cases. The author proposes several options for improving the legislative regulation of criminal and related legislation aimed at eliminating legal uncertainty. The work is aimed at forming a systematic approach to ensuring legal regulation of electric somatization in the field of criminal law with a view to filling the existing gaps in legislation.

**Key words:** criminal offenses against the safety of traffic and operation of transport, criminal liability, criminal offense, electric scooter, person driving an electric scooter, light personal electric vehicle, low-speed light electric vehicle.

**Постановка проблеми.** Все більшої популярності набувають електросамокати, які заповнили автомобільні дороги, велосипедні чи пішохідні доріжки, це зумовлено їх зручністю, швидкістю та вартістю за пересування таким засобом. Однак все частіше стаються випадки наїзду на пішоходів, зіткнення з транспортними засобами та інші порушення правил дорожнього руху (далі – ПДР). Внаслідок чого виникла низка питань: чи є електросамокат транспортним засобом та який статус відповідно до ПДР у особи, яка керує ним? Єдиної відповіді на ці питання немає ні в доктрині, ні у судовій практиці, більше того немає і в основних нормативно-правових актах у цій сфері. А відтак це все породжує проблеми правильної кримінально-правової кваліфікації діянь особи, яка керує електросамокатом, при порушенні ПДР, тим паче у разі заподіяння шкоди життю чи здоров'ю іншої особи, власності тощо.

**Мета статті:** дослідження особливостей кримінально-правової кваліфікації діянь особи, яка керує електросамокатом, при порушенні правил дорожнього руху.

**Стан опрацювання проблематики.** Кримінально-правовій характеристиці кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту у юридичній літературі приділена значна увага, така проблематика знайшла своє відображення у працях багатьох вітчизняних учених, зокрема таких як О.О. Балобанов, В.І. Борисов, С.В. Гізімчук, В.С. Гуславський, В.І. Касинюк, З.Г. Корчева, О.М. Котовенко, В.А. Мисливий, О.М. Опальченко, В.М. Прусс, В.П. Тихий та інші.

**Виклад основного матеріалу.** Так, дослідження особливостей кримінально-правової кваліфікації діянь особи, яка керує електросамокатом, при порушенні правил дорожнього руху варто розпочати з дослідження питання чим є електросамокат з правового погляду. Так, здавалося б крапку у цьому питанні поставив Закон України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності й розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів», у якому електросамокат може охоплюватися такими поняттями як «легкий персональний електричний транспортний засіб» або «низькошвидкісний легкий електричний транспортний засіб». Відповідно до цього закону легкий персональний електричний транспортний засіб має такі характерні ознаки: 1) оснащений та приводиться в рух виключно електричним(-ми) тяговим(-ми) двигуном(-ами); 2) потужністю електричних тягових двигунів у діапазоні до 1000 Вт; 3) оснащений системою акумуляування електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії; 4) оснащений двома, трьома або чотирма колесами; 5) має конструктивну швидкість до 25 кілометрів на годину. А низькошвидкісний легкий електричний транспортний засіб має такі ознаки: 1) оснащений та приводиться в рух виключно електричними тяговими двигунами; 2) оснащений системою акумуляування електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії; 3) оснащений двома, трьома або чотирма колесами; 4) має максимальну конструктивну швидкість, що є меншою або дорівнює 50 кілометрів на годину та більшою за 10 кілометрів на годину; 5) та має споряджену масу не більше ніж 600 кілограмів [1].

Водночас у ПДР визначення електросамоката відсутнє, однак ми можемо його включати до транспортного засобу відповідно до положень вищезгаданого закону. Проте у цьому контексті тоді постає наступне питання – а якого саме виду транспортного засобу? Важливо, що відповідь на це питання і при наявності порушення ПДР, що потягнуло певні наслідки, залежатиме кримінально-правова оцінка вчиненого особою суспільно небезпечного діяння. А відтак закріплення приналежності електросамоката до транспортного засобу в вищезгаданому законі видається недостатньою для вичерпного розуміння правового статусу останнього.

Наступним, що варто проаналізувати це питання ким є особа, яка керує електросамокатом. У ст. 14 Закону України «Про дорожній рух» зазначено, що учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів, а також закріплено

визначений перелік хто до них належить – водії та пасажирів транспортних засобів, пішоходи, особи, які рухаються в кріслах колісних, велосипедисти, погоничі тварин [2]. Водночас у п. 1.10 ПДР також закріплена дефініція учасників дорожнього руху – це особи, які беруть безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному [3]. Як бачимо, перелік в цих нормативно-правових актах є вичерпним, водночас ці особи можуть бути суб'єктами деяких складів кримінальних правопорушень, передбачених, зокрема, ст. ст. 286, 286-1, 291 КК України. Тож розглянемо кожного з вищезазначених учасників дорожнього руху на предмет того чи охоплюється ними «особа, що керує електросамокатом». По-перше, особу, що керує електросамокатом, можна було б вважати пішоходом, аргументуючи це тим, що під час руху він постійно контактує однією ногою з дорожнім покриттям, все ж схильний вважати, що пішоходом останній не може бути, бо використовує саме транспортний засіб при русі. По-друге, варто розглянути статус водія, бо він керує транспортним засобом, однак відповідно до визначення, яке наводиться у п. 1.10 ПДР, водієм є особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія відповідної категорії [3], однак закон не ставить такого обов'язку до осіб, які керують електросамокатами, тому їх використовувати можуть і ті, хто не має посвідчення водія відповідної категорії, тож не вистачає однієї істотної ознаки, щоб вважати особу, яка керує електросамокатом, водієм. Третій варіант полягає у розгляді особи, яка керує електросамокатом, в статусі велосипедиста, бо приводить електросамокат у рух мускульною силою, а саме за допомогою поштовху, а вже потім використовує електричні тягові двигуни, однак видається, що і статус велосипедиста тут поширюватися не може, оскільки загалом електросамокати не потребують застосування мускульної сили для руху. Наостанок, і мабуть, безапеляційно – пасажиром, погоничем тварин чи особою, яка рухається в кріслі колісному, він також не може бути.

Отже, з огляду на проведений аналіз до когось з учасників дорожнього руху ми не можемо прирівняти особу, яка керує електросамокатом, що породжує відсутність у нього цього статусу, але електросамокат все ж належить до транспортних засобів. А відтак виникає ключове питання: а чи можемо ми вважати особу, яка керує електросамокатом, суб'єктом кримінальних правопорушень, передбачених у розділі XI «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» Особливої частини КК України?

Важливим кроком у дослідженні вищезазначених питань є розгляд практики національних судів, на сьогодні відповідно до Єдиного державного реєстру судових рішень відсутні вирок судів, у яких осіб, які керують електросамокатами, притягують до кримінальної відповідальності за ст. 286 чи ст. 286-1 КК України, а тому можна стверджувати, що суди не прирівнюють електросамокати до механічних транспортних засобів. Щодо визначення правового статусу ким є особа, яка керує електросамокатом, то можна констатувати відсутність сталої думки та наявності підміни понять у рішеннях національних судів різних інстанцій. Так, в одних рішеннях суди особу, яка керує електросамокатом, визнають водієм (Вирок Шевченківського районного суду м. Запоріжжя від 19 квітня 2021 року у справі № 336/7734/20 та інші) [4], в інших учасником дорожнього руху (Постанова Київського апеляційного суду від 17 травня 2021 року у справі № 761/31629/20 та інші) [5]; особою, яка керує електросамокатом (Жовтневського районного суду м. Дніпропетровська від 18.01.2024 року № 201/11957/23 [6]; Вирок Івано-Франківського міського суду від 11 грудня 2024 року у справі № 344/21383/24 та інші) [7].

На мою думку, використання терміну «особа, яка керує електросамокатом» є вірним, оскільки усуває підміну понять, проте на законодавчому рівні таке відсутнє. Тож як зазначалось вище, ніким з учасників дорожнього руху особа, яка керує електросамокатом, бути не може. Водночас у зв'язку з тим, що електросамокат прирівняний до транспортного засобу, національні суди обирають варіант кримінально-правової кваліфікації діянь особи, яка керує електросамокатом, через що настають відповідні наслідки, за ст. 291 «Порушення чинних на транспорті правил» КК України. Суди по-різному йменують осіб, які керують електросамокатом, прирівнюючи до одного з учасників дорожнього руху (водія, велосипедиста та ін.), але тут варто зробити застереження, що надання певного статусу таким особам зумовлює потребу застосування відповідних норм, які притаманні саме для цього статусу. Відтак чи правильною є така кримінально-правова кваліфікація, якщо особа, яка керує електросамокатом, з огляду на проведений вище аналіз не є учасником дорожнього руху. Доречно зазначити, що у разі настання відповідних суспільно небезпечних наслідків, кримінально-правова кваліфікація може бути здійснена із застосуванням норм, передбачених розділом II «Кримінальні правопорушення проти життя і здоров'я особи» Особливої частини КК України.

Важливим аспектом, який варто висвітлити, є також зарубіжний досвід. Так, можна констатувати, що іноземні держави у цьому контексті також стикалися з цими проблемами, що й Україна, тож розглянемо як вони їх вирішили.

У Канаді електросамокати прирівняно до велосипедів з електропідсилювачем і тому на них поширюються норми щодо обмеження швидкості до 32 км/год і заборона перевищення вихідної потужності 500 Вт. Також є вимога від усіх осіб, які керують електросамокатом, мати при собі дійсне водійське посвідчення [8]. Схоже рішення прийнято й у Республіці Фінляндія, адже електросамокати відносять до велосипедів, тому на них поширюються ті ж правила, що й на велосипеди. Також у разі, якщо швидкість понад 25 км/год, то потрібно мати страхування [9]. У Королівстві Норвегія електросамокати також ідентифікують як велосипеди, однак вони мають відповідати таким критеріям: вага до 70 кг; ширина до 85 см; довжина до 120 см; швидкість до 20 км/год [10]. Статус електросамоката як велосипеда надано й у Республіці Польща, проте особі, яка керує електросамокатом, для керування потрібна велосипедна картка або водійське посвідчення категорій АМ, А1, В1 або Т [11].

У Французькій Республіці розглядається законопроект, який зобов'язуватиме користувачів електросамокатів мати права такі ж, як і для невеликих мотоциклів [12].

Щодо Федеративної Республіки Німеччини, то всі проблемні аспекти щодо електросамокатів врегульовано постановою «Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV)», де з-поміж іншого зазначено, що для їх експлуатації потрібна страховка на автомобіль і страховий жетон [13]. Також у Королівстві Нідерландів є вимога, що водійські права не потрібні, однак перед тим як рушати необхідно застрахувати електросамокат від відповідальності перед третіми особами [14].

По-іншому це питання планують вирішити у Республіці Ірландія, оскільки існує законопроект, у якому електросамокати відносять до нової категорії, яка буде називатися «Персональні транспортери з електроприводом (PPT)» [15].

У Республіці Сінгапур електросамокати класифікують як засоби особистої мобільності та підпадають під дію їх законів про управління транспортом, всі вони підлягають реєстрації та нанесенні реєстраційного номера [16].

На підставі здійсненого аналізу зарубіжного досвіду можна констатувати, що для розв'язання проблем, які пов'язані з використанням електросамокатів, держави активно вносять зміни до законодавства, шляхом закріплення обов'язку щодо наявності певного документа, який надає дозвіл керувати електросамокатом, страховки, чи прирівнювання його до певної категорії (транспортного засобу чи велосипеда) або ж надання йому окремого статусу.

**Висновки.** Підсумовуючи вищесказане, можна констатувати наявність прогалин у вітчизняному законодавстві, що зумовлює намагання насамперед судів її вирішити. Відтак вбачається доцільність внести зміни до ПДР, а саме пропоную три шляхи вирішення: 1) розширити перелік учасників дорожнього руху і додати таку категорію як особи, які керують електросамокатом; 2) у п. 1.10 ПДР у визначенні «водій» додати ще одного суб'єкта та викласти у такій редакції «Водієм також є особа, яка керує легким персональним електричним чи низькошвидкісним легким електричним транспортним засобом»; 3) закріпити положення, що особа, яка керує легким персональним електричним чи низькошвидкісним легким електричним транспортним засобом, прирівнюється до велосипедиста. Такі зміни усунуть нагальну проблему не тільки щодо правильної кримінально-правової кваліфікації діянь особи, яка керує електросамокатом, що полягають у порушенні ПДР та у разі настання відповідних суспільно небезпечних наслідків, але і поставлять крапку щодо правового статусу осіб, які керують електросамокатом.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів Закон України від 24.02.2023 № 2956-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2956-20#Text> (дата звернення 13.05.2025 р.).
2. Про дорожній рух Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення 13.05.2025 р.).
3. Про Правила дорожнього руху Постанова Кабінету Міністрів України; Перелік, Правила від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення 13.05.2025 р.).
4. Вирок Шевченківського районного суду м. Запоріжжя від 19 квітня 2021 року у справі № 336/7734/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/96352078> (дата звернення 13.05.2025 р.).
5. Постанова Київського апеляційного суду від 17 травня 2021 року у справі № 761/31629/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/96948661> (дата звернення 13.05.2025 р.).
6. Вирок Жовтневського районного суду м. Дніпропетровська від 18.01.2024 року № 201/11957/23. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/116713068> (дата звернення 13.05.2025 р.).

7. Вирок Івано-Франківського міського суду від 11 грудня 2024 року у справі № 344/21383/24. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/123706145> (дата звернення 13.05.2025 р.).
8. Electric kick-style scooters (e-scooters). URL: <https://www.ontario.ca/page/electric-kick-style-scooters-e-scooters> (дата звернення 13.05.2025 р.).
9. Liikennesäännöt koskevat myös sähköpotkulautailijaa. URL: <https://www.liikenneturva.fi/ajankohtaista/liikennesaannot-koskevat-myos-sahkopotkulautailijaa/#3f74eb15> (дата звернення 13.05.2025 р.).
10. Små elektriske kjøretøy. URL: <https://web.archive.org/web/20201203020245/https://www.vegvesen.no/kjoretoy/Eie+og+vedlikeholde/elkjoretoy/sma-elektriske-kjoretoy> (дата звернення 13.05.2025 р.).
11. UTO i urządzenia wspomagające ruch – nowe przepisy. URL: <https://warminsko-mazurska.policja.gov.pl/ol/aktualnosci/81191,UTO-i-urzadzenia-wspomagajace-ruch-nowe-przepisy.html?sid=4c3ba0e706a5ad6a5816fb052d66bc3e> (дата звернення 13.05.2025 р.).
12. E-scooters test Europe's old traffic rules. URL: <https://www.politico.eu/article/escooters-test-europe-antiquated-traffic-rules/> (дата звернення 13.05.2025 р.).
13. Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr1 (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung – eKFV). URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/ekfv/BJNR075610019.html> (дата звернення 13.05.2025 р.).
14. Regels voor elektrische steps (e-steps). URL: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/voertuigen-op-de-weg/bijzondere-bromfiets/elektrischestep#:~:text=Regels%20voor%20gebruik%20alle%20elektrische,U%20hoeft%20geen%20helm%20op> (дата звернення 13.05.2025 р.).
15. Government to legalise escooters – no tax, insurance or licence needed. URL: <https://www.independent.ie/business/technology/government-to-legalise-escooters-no-tax-insurance-or-licence-needed/40037020.html> (дата звернення 13.05.2025 р.).
16. PMD And E-Scooter Laws In Singapore: What Riders Need To Know. URL: <https://www.tembusulaw.com/insights/pmd-escooter-laws/> (дата звернення 13.05.2025 р.).