



УДК 343.346 + 351.811  
DOI <https://doi.org/10.32782/2709-9261-2025-4-16-19>

**Гутник Аліна Володимирівна,**

докторка філософії в галузі права,  
старша інспекторка відділу «Служба освітньої безпеки»  
(Калуський районний відділ поліції Головного управління Національної поліції  
в Івано-Франківській області, м. Калуш)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5447-7256>



**Луцький Тарас Миколайович,**

доктор філософії в галузі права, доцент,  
доцент кафедри кримінального права і кримінології  
(Львівський державний університет внутрішніх справ, м. Львів)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1725-4029>

## ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ОСІБ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ЛЕГКИМ ПЕРСОНАЛЬНИМ ЕЛЕКТРИЧНИМ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

*Стаття присвячена аналізу правового статусу легких персональних електричних транспортних засобів і особливостей притягнення до відповідальності за правопорушення, учинені під час їх використання. Встановлено, що чинне законодавство не визначає прав і обов'язків осіб, які керують легкими персональними електричними транспортними засобами (ЛПЕТЗ), що ускладнює кваліфікацію адміністративних і кримінальних правопорушень та призводить до колізій у правозастосуванні. Запропоновано вдосконалення нормативного регулювання для забезпечення дорожнього руху та єдності судової практики.*

**Ключові слова:** кримінальна відповідальність, адміністративна відповідальність, кваліфікація, дорожньо-транспортна пригода, транспортний засіб, легкий персональний електричний транспортний засіб, безпека дорожнього руху, експлуатація транспорту.

**Постановка проблеми.** В умовах реформування законодавства України, що забезпечує правила та безпеку дорожнього руху, а також адміністративного та кримінального законодавства України, що передбачає відповідальність за порушення учасниками дорожнього руху встановлених правил, вагомого значення набуває перегляд чинного нормативно-правового регулювання, законодавчої бази у сфері гарантування безпеки дорожнього руху. Безпосередньо це стосується і наукового аналізу питань доцільності (недоцільності) притягнення до адміністративної чи кримінальної відповідальності за керування *легким персональним електричним транспортним засобом* (далі – ЛПЕТЗ), що спричинило завдання шкоди життю та здоров'ю інших учасників дорожнього руху.

Особливої актуальності це питання набуває у світли зростання кількості дорожньо-транспортних пригод

(далі – ДТП) в Україні, пов'язаних із керування ЛПЕТЗ. Наприклад, у 2024 р. зафіксовано 71 судову справу, пов'язану з електросамокатами, що на 42% більше, ніж у 2023 р. З них у 64 випадках – адміністративні правопорушення, у 7 випадках – було відкрито кримінальні провадження [1].

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** До теми використання ЛПЕТЗ, правового статусу особи, яка ним керує, її обов'язків у своїх наукових розвідках звертались вітчизняні науковці А. Анохін [2], Т. Брошко [3], А. Габуда, С. Репецький [4], Т. Лисько [5], Т. Луцький [6], М. Рудик [7], С. Панова [8] та інші. Автори аналізували правові засади адміністративної та кримінальної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення дорожнього руху з використанням ЛПЕТЗ, перелік і склади окремих адміністративних і кримінальних правопорушень, адміністративні стягнення та

види кримінальних покарань, що призначаються за їх учинення. Деякі питання відповідальності осіб за ДТП за участю електросамокатів розглянуто в методичних рекомендаціях «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (детермінанти та кримінально-правові заходи запобігання)» (2022 р.), які розроблені авторами ДДУВС [9].

Проте, як свідчить вивчення наукової літератури та судової практики, проблематика притягнення осіб, які керують ЛПЕТЗ, до відповідальності за порушення ними правил дорожнього руху, що спричинило чи могло спричинити шкоду життю та здоров'ю інших осіб, належного відображення не отримало.

**Метою статті** є аналіз проблем правового регулювання використання легких персональних електричних транспортних засобів та визначення особливостей притягнення до адміністративної і кримінальної відповідальності за правопорушення, учинені під час їх використання

**Виклад основного матеріалу.** Вирішення проблеми відповідальності осіб, які керують ЛПЕТЗ та завдали шкоди життю чи здоров'ю особи, потребує з'ясування кількох питань: 1) який транспорт варто відносити до ЛПЕТЗ? 2) який статус особи, яка керує ЛПЕТЗ? 3) які права й обов'язки особи, яка керує ЛПЕТЗ? Розглянемо кожне з них детально.

**1. Поняття ЛПЕТЗ.** 23 березня 2023 р. набрав чинності Закон України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності й розвитку електророзрядної інфраструктури й електричних транспортних засобів», яким було доповнено Закон України «Про автомобільний транспорт» такими термінами, як «електричний колісний транспортний засіб», «ЛПЕТЗ», «низькошвидкісний легкий електричний транспортний засіб» (далі – НЛЕТЗ) [10; 11].

Необхідність запровадження таких термінів пов'язується з імплементацією транспортної політики ЄС, спрямованої на скорочення використання транспорту на традиційних видах палива та стимулювання електромобільності. Ще однією причиною є загострення проблеми постачання пального та **функціонування критичної нафтогазової інфраструктури** внаслідок збройної агресії Російської Федерації, що зумовило необхідність нормативної підтримки розвитку електротранспорту [12].

Так, під ЛПЕТЗ варто розуміти колісний транспортний засіб, який оснащений і приводиться в рух суто електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) з потужністю в діапазоні до 1000 Вт, системою акумуляування електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії, з одним, двома, трьома або чотирма колесами, який має максимальну конструктивну швидкість у діапазоні до 25 кілометрів на годину. НЛЕТЗ – колісний транспортний засіб, який оснащений та приводиться в рух суто електричними тяговими двигунами (одним чи декількома), системою акумуляування електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії, із двома, трьома або чотирма колесами, який має максимальну конструктивну швидкість, що є меншою або дорівнює 50 кілометрам на годину та більшою за 10 кілометрів на годину, та споряджену масу не більше ніж 600 кілограмів [10].

**Отже, законодавець пов'язує належність електротранспорту до відповідної категорії насамперед із його технічними параметрами.** Водночас таке визначення ще не забезпечує повного нормативного охоплення новітніх видів мобільності.

*По-перше, обмеження конструкції кількістю коліс може спричинити виникнення колізій із появою нових видів електротранспорту. Наприклад, якщо квадроцикл або інший персональний електротранспорт матиме більше чотирьох коліс.*

*По-друге, законодавче визначення не охоплює моноколеса, технічні характеристики яких часто не поступаються електросамокатам і які на практиці активно використовуються в дорожньому русі.*

Зазначені зміни внесено суто до Закону України «Про автомобільний транспорт», тоді як Правила дорожнього руху (далі – ПДР), Кодекс України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), Кримінальний кодекс України (далі – КК) не отримали відповідних кореспондуючих змін.

ПДР оперують загальним поняттям «транспортний засіб» (п. 1.10), яке охоплює будь-які пристрої, призначені для перевезення людей або вантажу, однак поділяють транспортні засоби лише за критерієм механічності, встановивши межу за потужністю електродвигуна понад 3 кВт. Так, до механічних транспортних засобів віднесено ті, які приводяться в рух за допомогою двигуна (автомобілі, трактори, самохідні машини й механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт, мопеди, мотоцикли) [13]. Отже, ЛПЕТЗ за своїми характеристиками не підпадають під категорію механічних транспортних засобів у розумінні ПДР.

З огляду на вказане, якщо застосовувати правила буквального тлумачення, можна зробити висновок, що ЛПЕТЗ є транспортним засобом, за визначенням ПДР, та не належить до механічних транспортних засобів.

**2. Статус особи, яка керує ЛПЕТЗ.** Осіб, які керують ЛПЕТЗ, не можна повною мірою віднести ні до велосипедистів, ні до осіб, які керують мопедом, ні до пішоходів [5, с. 130]. Проте чи є особа, яка керує ЛПЕТЗ, водієм?

Відповідно до п. 1.10. ПДР, водій – це особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія відповідної категорії [13]. Дещо відмінне, але схоже визначення терміна «водій» наведено в Законі України «Про автомобільний транспорт»: особа, яка керує транспортним засобом і має відповідне посвідчення встановленого зразка [10]. Тож ключовими характеристиками для віднесення особи до категорії водія є водночас (1) керування транспортним засобом і (2) наявність посвідчення на право керування транспортним засобом. Таке законодавче визначення є дискусійним, оскільки існують ситуації, коли особа керує транспортним засобом без посвідчення або з посвідченням іншої категорії. Формально така особа перестає бути «водієм» у розумінні ПДР, що є нелогічним.

Оскільки керування ЛПЕТЗ не передбачає вимоги отримання посвідчення, особа, яка керує електросамокатом, не може вважатися водієм у розумінні ПДР та Закону України «Про автомобільний транспорт». Це підтверджується судовою практикою.

Зокрема, під час оскарження за Кодексом адміністративного судочинства України (далі – КАСУ) постанов за ч. 2 ст. 126 КУпАП суди зазначають, що **особа, яка керує електросамокатом, не є суб'єктом правопорушення, передбаченого цією статтею, оскільки вона не**

є водієм механічного транспортного засобу [14; 15]. Схожа ситуація щодо притягнення осіб до відповідальності за ст. 130 КУпАП, де суд зазначає, що електросамокат не є механічним транспортним засобом, а водій не є суб'єктом правопорушення [16]. Але така позиція не відповідає змісту ст. 130 КУпАП, про що йтиметься далі.

Цікаво, що якщо особа не є водієм у розумінні ПДР, то вона не є учасником дорожнього руху. Так, у п. 1.10. ПДР визнано учасником дорожнього руху особу, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особу, яка рухається у кріслі колісному [13]. Згідно зі ст. 14 Закону України «Про дорожній рух», учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей і перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів. До учасників дорожнього руху належать водії та пасажирів транспортних засобів, пішоходи, особи, які рухаються у кріслах колісних, велосипедисти, погоничі тварин [17]. В обох випадках перелік учасників дорожнього руху є вичерпним.

Хоча особи, які керують ЛПЕТЗ, використовують дорогу, їх не віднесено до жодної категорії учасників дорожнього руху.

Але існує також інша судова практика. Наприклад, на сайті Рокитнівського районного суду Рівненської області опубліковано позицію, що особи, які керують такими транспортними засобами, як електросамокати, електроскутери, електровелосипеди, гіроскутери, є водіями й зобов'язані дотримуватися Правил дорожнього руху [18]. У вироках кримінальних справ теж бачимо ситуації, коли суд визнає таку особу водієм [19; 20].

**Отже, єдиної позиції в судовій практиці немає**, що додатково підтверджує нагальну потребу в унесенні **законодавчих змін**, спрямованих на визначення правового статусу осіб, що керують ЛПЕТЗ.

**3. Права й обов'язки осіб, які керують ЛПЕТЗ.** Це питання напряму пов'язане зі статусом особи, яка ним керує. Вище ми зазначали, що теоретично особа, яка керує ЛПЕТЗ, не має визначеного правового статусу, відповідно до чинних ПДР. Тож, де-юре у ПДР не встановлено спеціальних прав і обов'язків для осіб, які керують ЛПЕТЗ.

Водночас де-факто такі особи є учасниками дорожнього руху, адже вони беруть безпосередню участь у переміщенні людей, вантажів по дорогах. Саме ця обставина спонукає суди застосовувати до них окремі приписи ПДР за аналогією або через розширене тлумачення загальних норм.

У результаті проведеного аналізу судової практики натрапляємо на посилання на порушення різних розділів ПДР особами, які керують ЛПЕТЗ: розд. 1 «Загальні положення», розд. 2 «Обов'язки і права водіїв механічних транспортних засобів», розд. 11 «Розташування транспортних засобів на дорозі» [20–24].

Тобто на практиці суди кваліфікують порушення ПДР особами, що керують ЛПЕТЗ, за тими ж нормами, що й порушення водіями механічних транспортних засобів, навіть за відсутності прямої законодавчої прив'язки. Такий підхід зумовлений необхідністю забезпечення дорожнього руху, але водночас створює колізії щодо законності притягнення до відповідальності.

**4. Особливості кваліфікації правопорушень, учинених особами, які керують ЛПЕТЗ.** Де-юре особи, які керують ЛПЕТЗ, не можуть нести ані адміністративної, ані кримінальної відповідальності саме за порушення

правил дорожнього руху, які прямо не поширюються на ЛПЕТЗ. Ні їхній статус як учасників дорожнього руху, ні їхні обов'язки не визначені у ПДР. Особа не може порушити норму, яка не встановлена законом.

Де-факто суди все ж притягають таких осіб до відповідальності, виходячи з необхідності реагувати на завдання шкоди життю, здоров'ю чи майну внаслідок ДТП або небезпечного керування.

**Адміністративна відповідальність.** Позитивним є те, що КУпАП не поділяє транспортні засоби на механічні і немеханічні. Згідно із ч. 6 ст. 121 КУпАП, під транспортними засобами в низці статей варто розуміти всі види автомобілів, трактори й інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли й інші транспортні засоби [25].

Тож до адміністративної відповідальності можуть бути притягнені особи, які керують будь-якими транспортними засобами, зокрема такими, які не підпадають під категорію «механічні», але фактично беруть участь у дорожньому русі. Наприклад, за ст. 130 КУпАП однаково притягають до відповідальності велосипедистів і водіїв автомобілів. Такий підхід застосовується і до керманічів ЛПЕТЗ, попри відсутність спеціальних норм [26].

**Кримінальна відповідальність.** У разі притягнення особи до кримінальної відповідальності застосовується інше визначення транспортного засобу. Так, у п. 1 примітки до ст. 286 КК зазначено, що транспортними засобами для цілей ст. ст. 286, 286–1, 287, 289, 290 КК є лише механічні транспортні засоби [27].

Тож під час вирішення питання кваліфікації порушення ПДР особою, яка керує ЛПЕТЗ, що спричинило суспільно небезпечні наслідки, насамперед треба з'ясувати чи є цей транспортний засіб механічним. Такі дії водія будь-якого скутера, велосипеда чи самоката із двигуном внутрішнього згорання або ж з електродвигуном потужністю понад 3 кВт мають кваліфікуватись за ст. 286 або ст. 287 КК; якщо ж ці засоби обладнані електродвигуном потужністю до 3 кВт – за ст. 291 КК [9, с. 50]. На відміну від адміністративних справ, у кримінальних провадженнях підхід до кваліфікації є значно більш сталим [19; 21; 22; 28; 29].

Проте наявні поодинокі випадки альтернативної кваліфікації. Так, трапляється кваліфікація таких діянь за ст. 128 КК («Необережне тяжке або середньої тяжкості тілесне ушкодження») [30], санкція якої є значно м'якшою за санкцію ст. 291 КК. Ст. 291 КК є деякою мірою «резервною» нормою щодо інших, оскільки встановлює відповідальність за випадки порушення правил на транспорті, які не охоплюються спеціальними складами кримінальних правопорушень [31, с. 160–161; 32, с. 197].

Такий підхід забезпечує реагування держави на суспільно небезпечні наслідки, проте породжує правову невизначеність і різномірність практики.

**5. Пропозиції щодо вирішення окреслених проблем.** Передусім треба дати нове визначення ЛПЕТЗ, яке має «заповнити» прогалину щодо транспортних засобів із потужністю електродвигуна до 3 кВт і усунути штучне обмеження щодо кількості коліс.

«ЛПЕТЗ – колісний транспортний засіб, який оснащений та приводиться в рух виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома), системою акумуляованою електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії, сумарною потужністю до 3 кВт». Аналогічне визначення має бути внесене в Закон України «Про автомобільний транспорт».

По-друге, особа, яка керує ЛПЕТЗ, має отримати статус у ПДР [4, с. 78]. Пропонуємо доповнити ПДР поняттям «водій ЛПЕТЗ», під яким розуміти особу, яка керує ЛПЕТЗ.

А також внести зміни до поняття «водій» у ПДР та Закон України «Про автомобільний транспорт», вилучивши вимогу щодо наявності посвідчення як обов'язкової умови статусу водія. Водієм є особа, яка керує транспортним засобом. Питання чи є право на керування взагалі в цієї особи або чи є право на керування саме цим транспортом не має змінювати статус водія, а є суто питанням відповідальності такої особи.

Щодо прав і обов'язків осіб, які керують ЛПЕТЗ, тут можна запропонувати два варіанти:

1. Виключити з розд. 2 ПДР «Обов'язки і права водіїв механічних транспортних засобів» термін «механічних». Усі водії будуть підпорядковуватись одному переліку правил.

Або

2. Визначити для осіб, які керують ЛПЕТЗ, окремий підрозділ прав і обов'язків [4, с. 78], які будуть урахувувати технічні характеристики ЛПЕТЗ; обмеженої швидкості; вимоги до обладнання (світло, гальма, шолом); вікові обмеження для керування; особливості руху в пішохідних і змішаних зонах тощо.

**Висновки.** Особи, які керують ЛПЕТЗ, фактично беруть участь у дорожньому русі, проте їхній статус, а також права й обов'язки законодавчо не визначені, що призводить до істотних труднощів у кваліфікації правопорушень і притягненні до відповідальності. Колізії між ПДР, КУпАП та КК змушують суди застосовувати норми за аналогією, що спричиняє непослідовність правозастосування. Тому необхідним є законодавче врегулювання статусу ЛПЕТЗ та водіїв ЛПЕТЗ, а також уніфікація підходів до адміністративної та кримінальної відповідальності з метою забезпечення дорожнього руху.

#### Список використаних джерел

1. В Україні кількість правопорушень, пов'язаних з електросамокатами, зросла на 42%. *Українські національні новини*. URL: <https://unn.ua/news/kilkist-pravoporushen-poviazanykh-z-elektrosamokatamy-zroslo-na-42percent> (дата звернення: 25.11.2025).
2. Анохін А. Співвідношення адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, із суміжними деліктами: питання теорії і практики. *Право і суспільство*. 2023. № 2. С. 360–367. DOI: 10.32842/2078-3736/2023.3.54
3. Брошко Т. Особливості кримінально-правової кваліфікації діянь особи, яка керує електросамокатом, при порушенні правил дорожнього руху. *Аналітично-порівняльне правознавство*. 2025. № 3. Ч. 2. С. 337–341. DOI: 10.24144/2788-6018.2025.03.2.54
4. Габуда А., Репецький С. Правовий статус водіїв легкого персонального електротранспорту. *Науково-інформаційний вісник Івано-Франківського університету права імені Короля Данила Галицького*. Серія «Право». 2024. № 18 (30). С. 72–79. DOI: 10.33098/2078-6670.2024.18.30.72-79
5. Лисько Т. 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. 2021. С. 129–131.
6. Луцький Т. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху особами, які керують «мініелектротранспортом». *Правовий часопис Донбасу*. 2022. № 4. Т. 2. С. 96–102. DOI: 10.32782/2523-4269-2022-81-4-2-96-102
7. Рудик М. Характеристика осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія «Право». 2024. № 4 (86). С. 350–355. DOI: 10.24144/2307-3322.2024.86.1.4.53
8. Панова С. Міжнародний досвід правового регулювання персонального легкого електротранспорту. *Аналітично-порівняльне правознавство* : електронне наукове видання. 2023. № 1. С. 474–478. DOI: 10.24144/2788-6018.2023.01.82
9. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (детермінанти та кримінально-правові заходи запобігання) : методичні рекомендації / О. Юнін та ін. Дніпро : ДДУВС, 2022. 80 с.
10. Про автомобільний транспорт : Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 26.11.2025).
11. Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електророзрядної інфраструктури та електричних транспортних засобів : Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2956-20#Text> (дата звернення: 26.11.2025).
12. Пояснювальна записка до проекту закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо стимулювання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами». URL: [https://mtu.gov.ua/files/2022-05\\_%D0%95%D0%9B%D0%95%D0%9A%D0%A2%D0%A0%D0%9E\\_%D0%BF%D0%BE%D1%8F%D1%81%D0%BD%D1%8E%D0%B2%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0.pdf](https://mtu.gov.ua/files/2022-05_%D0%95%D0%9B%D0%95%D0%9A%D0%A2%D0%A0%D0%9E_%D0%BF%D0%BE%D1%8F%D1%81%D0%BD%D1%8E%D0%B2%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0.pdf) (дата звернення: 26.11.2025).
13. Про правила дорожнього руху : постанова КМУ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 26.11.2025).
14. Рішення Вінницького міського суду Вінницької області від 08.07.2021 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/98374092> (дата звернення: 26.11.2025).
15. Рішення Марганецького міського суду Дніпропетровської області від 02.10.2025 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/130668347#> (дата звернення: 26.11.2025).
16. Постанова Чернігівського апеляційного суду від 06.12.2023 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/115458944> (дата звернення: 26.11.2025).
17. Про дорожній рух : Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 26.11.2025).
18. Повнота відповідальності водіїв електричних самокатів. *Рокитнівський районний суд Рівненської області*. URL: <https://rk.rv.court.gov.ua/sud1717/pres-centr/news/1886172/> (дата звернення: 26.11.2025).

19. Вирок Вінницького міського суду Вінницької області від 20.03.2023 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/109710923> (дата звернення: 26.11.2025).
20. Вирок Печерського районного суду м. Києва від 16.12.2024 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/123889732> (дата звернення: 26.11.2025).
21. Вирок Кам'янка-Бузького районного суду Львівської області від 26.02.2025 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/125470310> (дата звернення: 26.11.2025).
22. Вирок Подільського районного суду м. Кропивницький від 09.10.2025 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/130852610> (дата звернення: 26.11.2025).
23. Вирок Франківського районного суду м. Львова від 07.05.2025 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/127188834#> (дата звернення: 26.11.2025).
24. Вирок Хмельницького міськрайонного суду Хмельницької області від 11.09.2024 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/121586902> (дата звернення: 26.11.2025).
25. Кодекс України про адміністративні правопорушення. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 26.11.2025).
26. Постанова Одеського апеляційного суду від 02.06.2025 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/127845324> (дата звернення: 26.11.2025).
27. Кримінальний кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> (дата звернення: 26.11.2025).
28. Вирок Жовтневого районного суду м. Дніпропетровська від 18.01.2024 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/116713068> (дата звернення: 26.11.2025).
29. Ухвала Київського апеляційного суду від 08.05.2025 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/127403027> (дата звернення: 26.11.2025).
30. Ухвала Комінтернівського районного суду м. Харкова від 13.01.2022 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/102604726> (дата звернення: 26.11.2025).
31. Луцький Т. Кримінальна відповідальність за необережне заподіяння смерті іншій особі : дис. ... докт. філос. : 081. 2021. 385 с. URL: [https://dspace.lvduvs.edu.ua/bitstream/1234567890/3740/1/luckyi\\_d.pdf](https://dspace.lvduvs.edu.ua/bitstream/1234567890/3740/1/luckyi_d.pdf) (дата звернення: 26.11.2025).
32. Луцький Т. Кримінальна відповідальність за необережне заподіяння смерті в Україні: теорія та практика : монографія. Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2022. 544 с. URL: <https://files.znu.edu.ua/files/Bibliobooks/Inshi72/0053063.pdf> (дата звернення: 26.11.2025).

#### References

1. Ukrainski natsionalni novyny. V Ukraini kilkist pravoporushen, poviazanykh z elektrosamokatamy, zrosla na 42% [Ukrainian national news. In Ukraine, the number of offenses related to electric scooters has increased by 42%] Retrieved from <https://unn.ua/news/kilkist-pravoporushen-poviazanykh-z-elektrosamokatamy-zrosla-na-42percent> [in Ukrainian].
2. Anokhin, A. (2023). Spivvidnoshennia administratyvnoho pravoporushennia, peredbachеноho st. 124 kupap, iz sumizhnymy deliktamy: pytannia teorii i praktyky [The relationship between administrative offenses under Article 124 of the Code of Administrative Offenses and related torts: issues of theory and practice]. *Pravo i suspilstvo*, 2, 360–367. <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.3.54> [in Ukrainian].
3. Broshko, T. I. (2025). Osoblyvosti kryminalno-pravovoi kvalifikatsii diian osoby, yaka keruie elektrosamokatom, pry porushenni pravyl dorozhnoho rukhu [Features of the criminal law classification of the actions of a person riding an electric scooter in violation of traffic rules]. *Analitychno-porivnialne pravoznavstvo*, 3 (2), 337–341. <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.03.2.54> [in Ukrainian].
4. Habuda, A. S., & Repetskyi, S. P. (2024). Pravovyi status vodiiv lehkoho personalnoho elektrotransportu [Legal status of drivers of light personal electric transport]. *Naukovo-informatsiyni visnyk Ivano-Frankivskoho universytetu prava imeni Korolia Danyla Halytskoho Zhurnal. Seriya: Pravo – Scientific and Information Bulletin of the King Danylo Halytskyi Ivano-Frankivsk University of Law: Journal. Law Series*, 18 (30), 72–79. <https://doi.org/10.33098/2078-6670.2024.18.30.72-79> [in Ukrainian].
5. Lysko, T. D. (2021). Suchasni problemy zakonodavchoho rehuliuвання vykorystannia okremykh vydiv elektrotransportu [Current issues in the legislative regulation of the use of certain types of electric transport]. *Transportna bezpeka: pravovi ta orhanizatsiini aspekty: materialy XVI Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii, m. Kryvyi Rih, 19 lystopada 2021 r. Kryvyi Rih, S. 129–131. Transport safety: legal and organizational aspects: materials from the XVI International Scientific and Practical Conference, Kryvyi Rih, November 19, 2021. Kryvyi Rih*, 129–131 [in Ukrainian].
6. Lutsykyi, T. M. (2022). Kryminalna vidpovidalnist za porushennia pravyl bezpeky dorozhnoho rukhu osobamy, yaki keruiut “minielekrotransportom” [Criminal liability for violation of traffic safety rules by persons driving “mini-electric vehicles”]. *Pravovyi chasopys Donbasu – Legal Journal of Donbas*, 2 (4), 96–10. <https://doi.org/10.32782/2523-4269-2022-81-4-2-96-102> [in Ukrainian].
7. Rudyk, M. M. (2024). Kharakterystyka osib, yaki vchyniaut kryminalni pravoporushennia proty bezpeky dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii avtomobilnoho transportu [Characteristics of persons who commit criminal offenses against road safety and motor vehicle operation]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seriya: Pravo*, 4 (86), 350–355. <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.86.1.4.53> [in Ukrainian].
8. Panova, S. V. (2023). Mizhnarodnyi dosvid pravovoho rehuliuвання personalnoho lehkoho elektrotransportu [International experience in the legal regulation of personal light electric transport]. *Elektronne naukove vydannia “Analitychno-porivnialne pravoznavstvo” – Electronic scientific publication “Analytical and Comparative Law”*, 1, 474–478. <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2023.01.82> [in Ukrainian].
9. Porushennia pravyl bezpeky dorozhnoho rukhu abo ekspluatatsii transportu osobamy, yaki keruiut transportnymy zasobamy (determinanty ta kryminalno-pravovi zakhody zapobihannia): metodychni rekomendatsii. (2022) [Violation of traffic safety rules or transport operation rules by persons driving vehicles (determinants and criminal law measures for prevention): methodological recommendations]. O. S. Yunin, S. I. Shevchenko, S. V. Babanin, N. V. Toloshna. Dnipro [in Ukrainian].

10. Zakon Ukrainy “Pro avtomobilnyi transport” [Law of Ukraine “On Motor Transport”]. Vebportal Verkhovnoi Rady Ukrainy – Web portal of the Verkhovna Rada of Ukraine. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> [in Ukrainian].

11. Zakon Ukrainy “Pro deiaki pytannia vykorystannia transportnykh zasobiv, osnashchenykh elektrychnymy dvyhunamy, ta vnesennia zmin do deiakykh zakoniv Ukrainy shchodo podolannia palyvnoi zalezhnosti i rozvytku elektroziaradnoi infrastruktury ta elektrychnykh transportnykh zasobiv” [Law of Ukraine “On Certain Issues of Using Vehicles Equipped with Electric Motors and Amending Certain Laws of Ukraine to Overcome Fuel Dependence and Develop Electric Charging Infrastructure and Electric Vehicles”]. Vebportal Verkhovnoi Rady Ukrainy – Web portal of the Verkhovna Rada of Ukraine. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2956-20#Text> [in Ukrainian].

12. Poiasniuvalna zapyska do proiektu Zakonu Ukrainy “Pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo stymuliuвання vykorystannia transportnykh zasobiv, osnashchenykh elektrychnymy dvyhunamy” [Explanatory note to the draft Law of Ukraine “On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine Regarding the Promotion of the Use of Vehicles Equipped with Electric Motors”]. Retrieved from [https://mtu.gov.ua/files/2022-05\\_%D0%95%D0%9B%D0%95%D0%9A%D0%A2%D0%A0%D0%9E\\_%D0%BF%D0%BE%D1%8F%D1%81%D0%BD%D1%8E%D0%B2%D0%B0%D0%B%D1%8C%D0%BD%D0%B0.pdf](https://mtu.gov.ua/files/2022-05_%D0%95%D0%9B%D0%95%D0%9A%D0%A2%D0%A0%D0%9E_%D0%BF%D0%BE%D1%8F%D1%81%D0%BD%D1%8E%D0%B2%D0%B0%D0%B%D1%8C%D0%BD%D0%B0.pdf) [in Ukrainian].

13. Postanova KМУ “Pro pravyla dorozhnogo rukhu” [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine “On Traffic Rules”]. Vebportal Verkhovnoi Rady Ukrainy – Web portal of the Verkhovna Rada of Ukraine. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].

14. Rishennia Vinnytskoho miskoho sudu Vinnytskoi oblasti vid 08.07.2021 r. [Decision of the Vinnytsia City Court of Vinnytsia Region dated July 8, 2021]. Iedynyi derzhavnyi reiestr sudovykh rishen: vebсайт – Unified state register of court decisions: website. Retrieved from <https://reyestr.court.gov.ua/Review/98374092> [in Ukrainian].

15. Rishennia Marhanetskoho miskoho sudu Dnipropetrovskoi oblasti vid 02.10.2025 r. [Decision of the Marganetsky City Court of Dnipropetrovsk Region dated October 2, 2025]. Iedynyi derzhavnyi reiestr sudovykh rishen: vebсайт – Unified state register of court decisions: website. Retrieved from <https://reyestr.court.gov.ua/Review/130668347#> [in Ukrainian].

16. Postanova Chernihivskoho apeliatsiinoho sudu vid 06.12.2023 r. [Decision of the Chernihiv Court of Appeal dated December 6, 2023]. Iedynyi derzhavnyi reiestr sudovykh rishen: vebсайт – Unified state register of court decisions: website. Retrieved from <https://reyestr.court.gov.ua/Review/115458944> [in Ukrainian].

17. Zakon Ukrainy “Pro dorozhnii rukh” [Law of Ukraine “On Road Traffic”]. Vebportal Verkhovnoi Rady Ukrainy – Web portal of the Verkhovna Rada of Ukraine. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> [in Ukrainian].

18. Rokytnivskiy raionnyi sud Rivnenskoj oblasti “Povnota vidpovidalnosti vodiiv elektrychnykh samokativ” [Rokitnovsky District Court of Rivne Region “Full responsibility of electric scooter drivers”]. Retrieved from <https://rk.rv.court.gov.ua/sud1717/pres-centr/news/1886172/> [in Ukrainian].

19. Vyrok Vinnytskoho miskoho sudu Vinnytskoi oblasti vid 20.03.2023 r. [Verdict of the Vinnytsia City Court of Vinnytsia Region dated March 20, 2023]. Iedynyi derzhavnyi reiestr sudovykh rishen: vebсайт – Unified state register of court decisions: website. Retrieved from <https://reyestr.court.gov.ua/Review/109710923> [in Ukrainian].

20. Vyrok Pecherskoho raionnoho sudu m. Kyieva vid 16.12.2024 r. [Verdict of the Pechersky District Court of Kyiv dated December 16, 2024]. Iedynyi derzhavnyi reiestr sudovykh rishen: vebсайт – Unified state register of court decisions: website. Retrieved from <https://reyestr.court.gov.ua/Review/123889732> [in Ukrainian].

21. Vyrok Kamianka-Buzkoho raionnoho sudu Lvivskoi oblasti vid 26.02.2025 r. [Verdict of the Kamianka-Buzka District Court of Lviv Region dated February 26, 2025]. Iedynyi derzhavnyi reiestr sudovykh rishen: vebсайт – Unified state register of court decisions: website. Retrieved from <https://reyestr.court.gov.ua/Review/125470310> [in Ukrainian].

22. Vyrok Podilskoho raionnoho sudu m. Kropyvnytskyi vid 09.10.2025 r. [Verdict of the Podilskyi District Court of Kropyvnytskyi dated October 9, 2025]. Iedynyi derzhavnyi reiestr sudovykh rishen: vebсайт – Unified state register of court decisions: website. Retrieved from <https://reyestr.court.gov.ua/Review/130852610> [in Ukrainian].

23. Vyrok Frankivskoho raionnoho sudu m. Lvova vid 07.05.2025 r. [Verdict of the Frankivsk District Court of Lviv dated May 7, 2025]. Iedynyi derzhavnyi reiestr sudovykh rishen: vebсайт – Unified state register of court decisions: website. Retrieved from <https://reyestr.court.gov.ua/Review/127188834#> [in Ukrainian].

24. Vyrok Khmelnytskoho miskraionnoho sudu Khmelnytskoi oblasti vid 11.09.2024 r. [Verdict of the Khmelnytsky City District Court of Khmelnytsky Region dated September 11, 2024]. Iedynyi derzhavnyi reiestr sudovykh rishen: vebсайт – Unified state register of court decisions: website. Retrieved from <https://reyestr.court.gov.ua/Review/121586902> [in Ukrainian].

25. Kodeks Ukrainy pro administratyvni pravoporushennia [Code of Ukraine on Administrative Offenses]. Vebportal Verkhovnoi Rady Ukrainy – Web portal of the Verkhovna Rada of Ukraine. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> [in Ukrainian].

26. Postanova Odeskoho apeliatsiinoho sudu vid 02.06.2025 r. [Decision of the Odessa Court of Appeal dated June 2, 2025]. Iedynyi derzhavnyi reiestr sudovykh rishen: vebсайт – Unified state register of court decisions: website. Retrieved from <https://reyestr.court.gov.ua/Review/127845324> [in Ukrainian].

27. Kryminalnyi kodeks Ukrainy [Criminal Code of Ukraine]. Vebportal Verkhovnoi Rady Ukrainy – Web portal of the Verkhovna Rada of Ukraine. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> [in Ukrainian].

28. Vyrok Zhovtnevoho raionnoho sudu m. Dnipropetrovska vid 18.01.2024 r. [Verdict of the Zhovtnevy District Court of Dnipropetrovsk dated January 18, 2024]. Iedynyi derzhavnyi reiestr sudovykh rishen: vebсайт – Unified state register of court decisions: website. Retrieved from <https://reyestr.court.gov.ua/Review/116713068> [in Ukrainian].

29. Ukhvala Kyivskoho apeliatsiinoho sudu vid 08.05.2025 r. [Decision of the Kyiv Court of Appeal dated May 8, 2025]. Iedynyi derzhavnyi reiestr sudovykh rishen: vebсайт – Unified state register of court decisions: website. Retrieved from <https://reyestr.court.gov.ua/Review/127403027> [in Ukrainian].

30. Ukhvala Kominternivskoho raionnoho sudu m. Kharkova vid 13.01.2022 r. [Decision of the Kominternovsky District Court of Kharkiv dated January 13, 2022]. Iedynyi derzhavnyi reiestr sudovykh rishen: vebсайт – Unified state register of court decisions: website. Retrieved from <https://reyestr.court.gov.ua/Review/102604726> [in Ukrainian].

31. Lutskyi, T. M. (2021). Kryminalna vidpovidalnist za neoberezhne zapodiannia smerti inshii osobi [Criminal liability for negligent homicide]. *Dysertatsiia na zdobuttia naukovooho stupenia doktora filosofii. Doctoral dissertation in philosophy*. Retrieved from [https://dspace.lvduvs.edu.ua/bitstream/1234567890/3740/1/luckiy\\_d.pdf](https://dspace.lvduvs.edu.ua/bitstream/1234567890/3740/1/luckiy_d.pdf) [in Ukrainian].

32. Lutskyi, T. M. (2022). Kryminalna vidpovidalnist za neoberezhne zapodiannia smerti v Ukraini: teoriia ta praktyka: monohrafiia [Criminal liability for negligent homicide in Ukraine: theory and practice: monograph]. Lviv. Lvivskiy derzhavnyi universytet vnutrishnikh sprav, 544 s. Lviv State University of Internal Affairs, 544 p. Retrieved from <https://files.znu.edu.ua/files/Bibliobooks/Inshi72/0053063.pdf> [in Ukrainian].

### **Hutnyk Alina,**

PhD in Law,

Senior Inspector of the Educational Security Service Department

(Kalush District Police Department, Kalush)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5447-7256>

### **Lutskyi Taras,**

PhD in Law, Associate Professor,

Associate Professor of the Department of Criminal Law and Criminology

(Lviv State University of Internal Affairs, Lviv)

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

## **RESPONSIBILITY OF PERSONS WHO DRIVE LIGHT PERSONAL ELECTRIC VEHICLES**

*In the context of reforming Ukrainian legislation governing road traffic rules and safety, as well as administrative and criminal legislation providing for liability for violations of established rules by road users, it is important to review the existing regulatory framework and legislative basis for road safety. This directly concerns the scientific analysis of the expediency (inadvisability) of bringing administrative or criminal liability for driving a light personal electric vehicle that caused harm to the life and health of other road users.*

*The article is devoted to the analysis of the legal status of light personal electric vehicles and the peculiarities of bringing to justice for offenses committed during their use. It has been established that the current legislation does not define the rights and obligations of persons driving light personal electric vehicles, which complicates the classification of administrative and criminal offenses and leads to conflicts in law enforcement. Improvements to regulatory framework are proposed to ensure road safety and consistency in judicial practice.*

*It has been shown that despite the growing use of electric scooters and other types of electric transport, the current legislation of Ukraine does not contain consistent rules regarding their legal regime, nor does it define the rights and obligations of persons who operate them. This results in regulatory uncertainty, which complicates the classification of offenses committed during the operation of light personal electric vehicles and leads to discrepancies in judicial practice.*

*A set of legislative changes has been proposed: clarification of the concept of a light personal electric vehicle with an emphasis on technical parameters; the introduction of the status of “driver of a light personal electric vehicle” into the Traffic Rules; improvement of the definition of the concept of “driver”; the formation of a separate list of rights and obligations of users of light personal electric vehicles or the extension of general rules to them. The implementation of the proposed changes will help eliminate legal uncertainty and ensure uniformity in the enforcement of road safety laws.*

**Key words:** criminal liability, administrative liability, qualification, traffic accident, vehicle, light personal electric vehicle, road safety, use of transport.

Надіслано до редколегії 28.11.2025  
Рекомендовано до публікації 22.12.2025  
Опубліковано 29.12.2025