DOI: https://doi.org/10.36059/978-966-397-661-7-10

БЕЗПЕКА ДІТЕЙ ПІД ЧАС ВИКОРИСТАННЯ ЕЛЕКТРОСАМОКАТІВ: ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТА ЮРИДИЧНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

Гутник Аліна Володимирівна,
докторка філософії у галузі права,
старша інспекторка відділу «Служба освітньої безпеки»
Калуського районного відділу поліції ГУНП
в Івано-Франківській області
м. Калуш, Івано-Франківська область, Україна

Луцький Тарас Миколайович,
доктор філософії в галузі права, доцент,
доцент кафедри кримінального права та кримінології
факультету № 1 (з підготовки фахівців для органів
досудового розслідування Національної поліції України)
Львівського державного університету внутрішніх справ ,
вул. Городоцька, 26, м. Львів, 79007, Україна

Вступ

Масове використання електросамокатів, бігвелів, сігвеїв та іншого легкого персонального електричного транспорту розпочалося в Україні у період пандемії COVID-19, коли потреба в індивідуальній мобільності суттєво зросла, а громадський транспорт сприймався як додатковий фактор ризику. У містах активно почали розвиватися сервіси прокату електросамокатів, збільшилася кількість моделей та їх функціональних можливостей. Водночас системні зміни до законодавства, які б комплексно врегульовували використання таких транспортних засобів та інтегрували їх у чинну систему дорожнього руху, фактично відсутні.

На тлі стрімкого поширення електросамокатів та інших легких електричних транспортних засобів дедалі частіше фіксуються пов'язані з ними дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП). Окремий облік аварій за участю легкого персонального та низькошвидкісного легкого електричного транспорту в Україні ведеться лише з 2024 року,

що дозволило виокремити цей сегмент у статистиці дорожньої безпеки. Так, за даними Національної поліції, у 2024 році було зареєстровано 503 ДТП за участю такого транспорту, у яких загинули 12 осіб та 538 отримали травми. У 2025 році кількість інцидентів зросла до 845, у яких 19 осіб загинули, а 912 – були травмовані. Водночас лише за перші чотири місяці 2026 року вже зареєстровано 190 ДТП із загиблими та/або травмованими за участю легкого персонального або низькошвидкісного легкого електричного транспортного засобу, що на 33,8 % більше порівняно з аналогічним періодом минулого року. У цих аваріях загинули 2 особи та отримали травми 209 осіб, що на 37,5 % більше, ніж за аналогічний період минулого року[422].

Наявність резонансних ДТП за участю дітей на електросамокатах, у тому числі з летальними наслідками, додатково актуалізує питання безпеки використання такого транспорту та ефективності чинного правового регулювання. Як зазначає перший заступник начальника Департаменту патрульної поліції НПУ Олексій Білошицький: «…Кожен такий випадок – нагадування, що електросамокат – це не іграшка, а його користувач – повноцінний учасник дорожнього руху, який має бути відповідальним»[423].

Проблема має й безпековий характер. Водії електросамокатів звертаються за медичною допомогою з травмами голови, обличчя та шиї частіше, ніж велосипедисти. Крім того, вони отримують до двох разів більше тяжких травм голови та від 50 % до 100 % більше щелепно-лицьових травм порівняно зі звичайними велосипедистами[424]. Особливого значення це набуває у контексті безпеки дітей як більш вразливої категорії користувачів.

Міжнародні підходи до безпеки дорожнього руху виходять із необхідності формування такої транспортної системи, у межах якої навіть помилки учасників дорожнього руху не повинні призводити до тяжких травм або загибелі людей. Це передбачає зосередження уваги не лише на мінімізації наслідків ДТП, але й на їх попередженні шляхом управління швидкістю

[422] В Україні зросла кількість смертельних ДТП з електросамокатами: на 845 ДТП за рік – 19 загиблих URL: https://sud.ua/uk/news/publication/360918-v-ukraine-vyroslo-kolichestvo-smertelnykh-dtp-s-elektrosamokatami-do-845-dtp-za-god-19-pogibshikh (дата звернення: 26.05.2026).

[423] Безпечний рух починається з відповідальності: що варто знати користувачам електротранспорту. МВС України : вебсайт. 12.05.2026. URL: https://mvs.gov.ua/news/bezpecnii-rux-pocinajetsia-z-vidpovidalnosti-shho-varto-znati-koristuvacam-elektrotransportu (дата звернення: 26.05.2026).

[424] Safer Micromobility (2024). OECD/ITF. P. 14. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/03/safer-micromobility_f7dee627/0d2e0dd5-en.pdf (дата звернення: 26.05.2026).

руху, розвитку безпечної інфраструктури та належного регулювання використання засобів мікромобільності[425].

У міжнародних та європейських документах переважно використовується узагальнюючий термін «засоби мікромобільності» (англ. micromobility, personal mobility devices), який охоплює різні види легкого індивідуального транспорту, зокрема електросамокати, електровелосипеди, моноколеса та інші подібні засоби пересування[426]. Водночас у законодавстві України застосовується інший підхід. Законодавець оперує поняттями «легкий персональний електричний транспортний засіб» та «низькошвидкісний легкий електричний транспортний засіб»[427]. Типовий електросамокат здебільшого відповідає ознакам легкого персонального електричного транспортного засобу, однак окремі моделі залежно від технічних характеристик можуть підпадати і під категорію низькошвидкісних легких електричних транспортних засобів.

У зв'язку з цим у роботі термін «електросамокат» використовується як загальновживане позначення відповідного виду транспорту, тоді як термін «засоби мікромобільності» застосовується у випадках, коли йдеться про міжнародні та європейські підходи до регулювання цієї сфери загалом. У рекомендаціях окремо згадуються «оператори сервісів мікромобільності» під якими слід розуміти суб'єктів, які надають електросамокати та інші подібні транспортні засоби у прокат.

Питання правового статусу легкого персонального електричного транспорту, особливостей правового становища осіб, які ним керують, а також окремі проблеми кваліфікації відповідних правопорушень уже були предметом попередніх досліджень авторів[428, 429]. Ця робота є продовженням дослідження у контексті захисту дітей як найбільш вразливої категорії користувачів електросамокатів та іншого легкого персонального транспортного засобу.

---

[425] Safer Micromobility (2024). OECD/ITF. P. 7. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/03/safer-micromobility_f7dee627/0d2e0dd5-en.pdf (дата звернення: 26.05.2026).

[426] Road safety thematic report. Personal Mobility Devices. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. P. 5. URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/6ed38dab-eb7c-42e0-a4a7-06bdd20677ec_en?filename=ERSO-TR-PersonalMobilityDevices-20241217.pdf (дата звернення: 26.05.2026).

[427] Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 № 2344-III. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text (дата звернення: 26.05.2026).

[428] 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

[429] Гутник, А. В., Луцький, Т. М. Відповідальність осіб, які керують легким персональним електричним транспортним засобом. *Українська поліцеїстика: теорія, законодавство, практика*. 2025. № 4. С. 106–112. https://doi.org/10.32782/2709-9261-2025-4-16-19

1 Європейські стандарти використання електросамокатів та відповідальність неповнолітніх

Міжнародний транспортний форум (ITF) при Організації економічного співробітництва та розвитку (OECD) запропонувала уніфіковану класифікацію засобів персональної мобільності на основі їхньої швидкості та ваги. Вони також надали рекомендації щодо розробки інфраструктури, правил паркування та збору даних про аварійність для підвищення безпеки мікромобільності. У звітах ITF визначено три базові групи факторів, що впливають на рівень аварійності у сфері мікромобільності: інфраструктура, користувачі та пристрої [430] [431]. Тому, доцільно проаналізувати кожен із зазначених груп факторів, оскільки саме їх сукупний вплив визначає рівень безпеки використання електросамокатів.

Інфраструктура. Найважливішими інфраструктурними питаннями, пов'язаними з мікромобільністю, є: необхідний простір та безпечне місце (включаючи умови освітлення) для їзди, якість дорожнього покриття та паркування електросамокатів. В ідеалі мали б існувати спеціальні доріжки, які відокремлювали пішохідні зони та інтенсивніший моторизований транспорт. В реальних умовах користувачі засобів мікромобільності надають перевагу велосипедним доріжкам, але з міркувань безпеки стандарти їх проектування слід оновити, щоб різні типи транспортних засобів могли використовувати цю інфраструктуру разом у повній безпеці[432].

У країнах Європи по-різному вирішено питання де саме можна їхати електросамокатом. Наприклад, у Мальті дозволено їздити пішохідними доріжками, набережними, спільними пішохідними доріжками, велосипедними доріжками та пішохідними зонами за умови дотримання обмеження швидкості до 10 км/год[433]. Натомість у Великобританії на орендованому самокаті дозволено їздити дорогами загального користування, включаючи велосипедні доріжки та, відповідно, заборонено їхати тротуарами[434].

[430] Safer Micromobility (2024). OECD/ITF. 32 p. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/03/safer-micromobility_f7dee627/0d2e0dd5-en.pdf (дата звернення: 26.05.2026).

[431] Safe Micromobility (2020). OECD/ITF. 98 p. URL:https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2020/02/safe-micromobility_a7f10061/0b98fac1-en.pdf (дата звернення: 26.05.2026).

[432] Road safety thematic report. Personal Mobility Devices. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. P. 16–17. URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/4000e43d-bb97-495e-8a80-880a3b8f324a_en?filename=ERSO-TR-PersonalMobilityDevices-2026.pdf (дата звернення: 26.05.2026).

[433] Subsidiary legislation 499.67. Micromobility regulations. 27th December, 2019. LEĠIŻLAZZJONI MALTA : вебсайт. URL: https://legislation.mt/eli/sl/499.67/eng/pdf (дата звернення: 26.05.2026).

[434] Riding an electric scooter: the rules. GOV.UK: вебсайт. URL: https://www.gov.uk/electric-scooter-rules (дата звернення: 26.05.2026).

Є потреба у формуванні комплексної міської політики, яка передбачає інтеграцію інфраструктури мікромобільності у загальну транспортну систему міста та її адаптацію до інтенсивності руху. Рекомендації передбачають необхідність забезпечення регулярного технічного обслуговування дорожнього покриття, спільних доріжок та інших елементів інфраструктури. Окремо звертається увага на необхідність взаємодії органів влади з операторами сервісів мікромобільності для своєчасного виявлення проблемних ділянок та підвищення ефективності управління інфраструктурою. Також рекомендації охоплюють питання забезпечення місць для паркування мікромобільних транспортних засобів шляхом визначення спеціалізованих зон, встановлення правил користування ними та контролю за їх дотриманням[435].

Наприклад, у Норвегії за порушення правил паркування електросамоката, якщо це створює перешкоди або незручності для інших, або в місцях, де знаки вказують на заборону паркування, особу можуть оштрафувати на 900 крон[436].

Крім того, сучасні підходи передбачають використання цифрових рішень для організації мікромобільності, зокрема інтеграцію інформації про правила користування та паркування у мобільні додатки, а також розвиток інфраструктури для розміщення й обслуговування відповідних транспортних засобів[437].

Користувачі. Ще одним чинником забезпечення безпеки у сфері мікромобільності є поведінка безпосередніх користувачів електросамокатів та інших подібних транспортних засобів. Перш за все, йде мова про обмеження швидкісного режиму. Зокрема, рекомендується встановлення обмеження швидкості руху для автомобільного та вантажного транспорту в районах із високим трафіком мікромобільності на рівні 30 км/год або нижче. У випадках, коли користувачі мікромобільності вимушені або мають право рухатися у пішохідних зонах, пропонується встановлення швидкісних обмежень приблизно 6–10 км/год, що спрямовано на мінімізацію ризиків для пішоходів[438].

Наприклад, як ми зазначали вище, у Мальті обмеження швидкості електросамокатів у пішохідних зонах становить до 10 км/год. У Норвегії, загальне правило передбачає, що електросамокат повинен бути

[435] Safer Micromobility (2024). OECD/ITF. P. 17–18. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/03/safer-micromobility_f7dee627/0d2e0dd5-en.pdf (с.17–18) (дата звернення: 26.05.2026).

[436] Trafikkregler for elsparkesykler. URL: https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/trafikksikkerhet/sikker-pa-elsparkesykkel/trafikkregler/ (дата звернення: 26.05.2026).

[437] Safer Micromobility (2024). OECD/ITF. P. 17–18. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/03/safer-micromobility_f7dee627/0d2e0dd5-en.pdf (дата звернення: 26.05.2026).

[438] Там само. P. 21–22. .

оснащений обмежувачем швидкості, який не дозволяє їхати швидше за 20 км/год. Якщо особа на електросамокаті їде по тротуарі, то під час обгону пішохода, завжди необхідно сповільнюватися до звичайної швидкості ходьби, і не більше 6 км/год. Пішоходи, користувачі крісел колісних та дитячі візків мають пріоритет у русі[439].

Окремий блок рекомендацій стосується запобігання ризикованій поведінці користувачів. Йдеться, зокрема, про необхідність встановлення заборон та санкцій за перевищення швидкості, керування у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, використання мобільних телефонів під час руху, перевезення пасажирів, а також використання електросамокатів особами, які не досягли встановленого віку.

Важливим напрямом є формування навичок безпечного користування. У цьому контексті пропонується інтегрувати навчання з мікромобільності у шкільні освітні програми, що дозволить сформувати у дітей та підлітків базові знання та навички безпечної поведінки у дорожньому русі. Такий підхід передбачає розробку відповідних вікових навчальних модулів, підготовку інструкторів та системне впровадження навчання у закладах освіти. Для безпеки користувачів, пропонується сприяти використанню відповідних шоломів (незалежно від того чи це власний засіб мікромобільності чи орендований).

Сучасні підходи передбачають використання технологічних інструментів аналізу та впливу на поведінку користувачів. Зокрема, оператори сервісів мікромобільності можуть використовувати дані про перевищення швидкості, різкі маневри або неуважність, та надавати відповідний зворотний зв'язок після поїздки. Додатково можуть використовуватися економічні стимули, зокрема знижки або інші заохочення за дотримання правил чи використання захисного спорядження.

Окремо наголошується на необхідності запровадження початкового навчання для користувачів, зокрема через цифрові інтерфейси перед початком користування електросамокатами, а також механізми перевірки віку користувача[440].

Європейська рада з безпеки транспорту (ETSC) надає більш конкретизовані правила дорожнього руху (далі – ПДР) для осіб, які керують електросамокатами. До таких, зокрема, відносяться обов'язковість використання

[439] Regler for elsparkesykkel gjelder både delte og privat motorv. Statens vegvesen: вебсайт. URL: https://www.vegvesen.no/globalassets/trafikk/trafikksikkerhet/regler-sparkesykkel.pdf?v=4a80c1 (дата звернення: 26.05.2026).

[440] Safer Micromobility (2024). OECD/ITF. P. 21–22. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/03/safer-micromobility_f7dee627/0d2e0dd5-en.pdf (дата звернення: 26.05.2026)

шоломів, заборона руху тротуарами (за відсутності спеціальних дозволів), заборона перевезення пасажирів, встановлення мінімального віку користувачів (як правило, не менше 16 років або відповідно до віку, з якого можна керувати мопедом), а також заборона керування у стані сп'яніння та використання мобільних телефонів під час руху[441].

Якщо аналізувати встановлені правила для осіб, які можуть керувати електросамокатами у країнах Європи, то тільки у 5 із 31 аналізованих країн немає встановлених обмежень по віку. Наприклад, керувати електросамокатом з віку 16 років можна у Бельгії, Ірландії, Нідерландах, Румунії, Великобританії, з 14 років у Хорватії, Франції, Німеччині, Італії, Латвії, з 13 років у Польщі, з 12 років у Норвегії. Окремі країни, окрім віку встановлюють також додаткові вимоги до водіїв, наприклад ***залежно від того де їздити***: у Болгарії з віку 14 років дитина може їхати на електросамокаті по велосипедних доріжках, а з 16 років по дорогах; ***на якій швидкості:*** у Греції з 15 років можна їздити на електросамокатах з швидкістю до 25 км/год, а з 12 років з швидкістю до 6 км/год; ***за наявності певних документів:*** у Литві з віку 14 років можна їздити за наявності спеціального сертифікату[442].

Пристрої. У 2020 році Forum of European Road Safety Research Institutes (Форум європейських дослідницьких інститутів безпеки дорожнього руху – переклад авт.) провів аналіз правового статусу, використання і безпеки електросамокатів у 18 європейських країн (серед них немає України). Дослідники зробили висновок, що у більшості країн їх використання дозволено. Однак, їхнє правове становище відрізняється залежно від країни. Іноді їх розглядають як (електричний) велосипед, іноді як (легкий) мопед, залежно від потужності, іноді вони є окремою категорією транспортних засобів. Це має наслідки, наприклад, для положення на дорозі, максимальної швидкості, обов'язковості шоломів, страхування. Поточне опитування також показує, що багато країн мають труднощі з правовим статусом цього виду транспорту та все ще працюють над більш цілеспрямованим або детальнішим законодавством[443].

Міжнародні рекомендації акцентують на необхідності встановлення уніфікованих технічних вимог до їх проєктування та експлуатації: максимальна конструктивна швидкість до 20–25 км/год., потужності двигуна (у межах

[441] Recommendations on Safety of E-scooters. February 2023. ETSC, PACTS. P. 30–34. URL: https://etsc.eu/recommendations-on-safety-of-e-scooters/ (дата звернення: 26.05.2026).

[442] ETSC – National e-scooter rules in Europe URL: https://docs.google.com/spreadsheets/d/14oxJ4KOWbrTsRFYeNGQb65GHtTniQ0Ob1d5QqC4SKT8/edit?gid=0#gid=0 (дата звернення: 26.05.2026).

[443] Kamphuis, K. & van Schagen, I. E-scooters in Europe: legal status, usage and safety. Results of a survey in FERSI countries. *FERSI paper*. 2020. P. 20. URL: https://fersi.org/wp-content/uploads/2020/09/FERSI-report-scooter-survey.pdf (дата звернення: 26.05.2026)

250–500 Вт), а також вимоги до конструктивних характеристик транспортного засобу. До останніх належать мінімальний розмір коліс, достатня площа платформи для ніг (щонайменше 150 см^2), наявність ефективних гальмівних систем (зокрема, незалежних для переднього і заднього коліс), освітлювальних приладів та світловідбивальних елементів, покажчиків повороту, технічних рішень для кріплення мобільних пристроїв, використання технологій автоматичного обмеження швидкості, екстреного гальмування, геозонування та систем виявлення небезпечної поведінки користувачів.

Крім того, міжнародні рекомендації наголошують на необхідності вдосконалення систем збору та аналізу даних про ДТП за участю засобів мікромобільності. Зокрема, пропонується виокремлення різних категорій таких транспортних засобів (електросамокати, електровелосипеди, моноколеса тощо) у статистичних обліках, включаючи поліцейські та медичні дані. Це дозволяє більш точно оцінювати ризики, пов'язані з кожним видом мікромобільності, та розробляти ефективні заходи безпеки[444].

Європейська рада з безпеки на транспорті (ETSC) пропонує більш детальні технічні стандарти для електросамокатів:

– засоби захисту від несанкціонованого втручання і зміни обмежень максимальної швидкості та прискорення електросамоката повинні бути встановлені на заводі для приватних електросамокатів та оператором для спільних електросамокатів. Несанкціоноване втручання має бути заборонено законом;

– встановити мінімальний розмір коліс 30,5 см;

– встановити вимогу щодо незалежних гальмівних пристроїв передніх та задніх коліс для приватних та спільних електросамокатів та ін[445].

Одним із показових прикладів реагування органів місцевого самоврядування на проблеми, пов'язані з використанням електросамокатів, стало рішення Парижа про заборону сервісів прокату електросамокатів, яке набрало чинності з 1 вересня 2023 року після проведення місцевого референдуму[446]. Основними причинами такого рішення стали значна кількість ДТП, небезпечна поведінка користувачів, порушення ПДР, хаотичне паркування самокатів та конфлікти з пішоходами у публічному просторі. Водночас

[444] Safer Micromobility (2024). OECD/ITF. P. 26–27. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/03/safer-micromobility_f7dee627/0d2e0dd5-en.pdf (дата звернення: 26.05.2026).

[445] Recommendations on Safety of E-scooters. February 2023. ETSC, PACTS. P. 25–29. URL: https://etsc.eu/recommendations-on-safety-of-e-scooters/ (дата звернення: 26.05.2026).

[446] Paris bans shared e-scooters after a public consultation. EU Urban Mobility Observatory : вебсайт. 17.04.2023. URL: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/paris-bans-shared-e-scooters-after-public-consultation-2023-04-17_en (дата звернення: 26.05.2026).

заборона стосувалася саме прокатних електросамокатів, тоді як використання приватних електросамокатів у місті залишилося дозволеним.

За порушення правил користування електросамокатами у країнах Європи держави передбачена адміністративна, кримінальна та цивільна відповідальність.

Найчастіше, застосовується покарання у вигляді штрафу. Наприклад, за паркування, яке заважає пішоходам. Залежно від того, особа якого віку вчиняє правопорушення і чи може вона за законами держави нести адміністративну чи кримінальну, цивільну відповідальність. Наприклад, у Фінляндії передбачено мінімальний вік 15 років для керування електросамокатами, здатними розвивати швидкість понад 15 км/год. Якщо неповнолітнього водія зупинить поліція, то його батьки або опікуни отримають штраф за порушення ПДР у розмірі 60 євро. У випадку, якщо неповнолітній їхав на орендованому самокаті, то таку компанію з прокату можуть оштрафувати, якщо буде встановлено, що вони свідомо надають електросамокати неповнолітнім водіям[447].

У Великій Британії у 2022 році 14-річний підліток, керуючи приватним електросамокатом здійснив на тротуарі наїзд на 71-річну жінку, яка від отриманих травм померла у лікарні через декілька днів. У 2023 році Ноттінгемський суд для неповнолітніх визнав підлітка винним у спричиненні смерті внаслідок керування транспортним засобом без посвідчення та страхування. Суд призначив йому покарання у вигляді 12-місяців "*referral order*" та заборони керування транспортними засобами строком на 5 років. *Referral order* є спеціальним видом ювенального покарання у Великій Британії, що застосовується до неповнолітніх правопорушників і полягає у передачі справи до Комісії з питань неповнолітніх правопорушників, яка за участю дитини, її батьків та представників громади формує індивідуальну програму ресоціалізації. Така програма може включати виховні заходи, консультації, суспільно корисні роботи, заходи відновного правосуддя та інші обов'язки, спрямовані на запобігання повторному вчиненню правопорушень[448].

Щодо цивільної відповідальності, то наприклад у Норвегії електросамокати, які здатні розвивати швидкість від 10 км/год до 20 км/год,

[447] New Finnish e-scooter law to fine parents of riders under. EU LEVA : вебсайт. 23.06.2025. URL: https://leva-eu.com/new-finnish-e-scooter-law-to-fine-parents-of-riders-under-15 (дата звернення: 26.05.2026).

[448] Jessica Murray. Boy, 14, sentenced for causing death after crashing into woman with e-scooter. The Guardian: вебсайт. 08.03.2023. URL: https://www.theguardian.com/uk-news/2023/mar/08/boy-sentenced-for-causing-death-after-crashing-into-woman-with-e-scooter; (дата звернення: 26.05.2026); Fact sheet on youth referral orders. 2 с. URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7597e7e5274a436829876a/fact-sheet-youth-referral-orders.pdf (дата звернення: 26.05.2026).

були включені до обов'язкового страхування цивільної відповідальності у 2022 році для орендованих автопарків і у 2023 році для приватних самокатів. Без страховки користувачі можуть нести особисту відповідальність за збитки у разі потрапляння в аварію[449].

У Швейцарії відповідальність за порушення неповнолітніми правил користування електросамокатами може покладатися на батьків. Так, у 2024 році батьків 13-річного хлопця притягнули до відповідальності за те, що вони допустили ним використання електросамоката, а він був особою, яка не мала права керування таким транспортним засобом (за законом дозволено керувати електросамокатом з 14 років). Спочатку їм було призначено покарання у вигляді штрафу у розмірі 200 швейцарських франків кожному із випробувальним строком, а також штраф у розмірі 1500 швейцарських франків. Цікаво, що у подальшому суд виправдав батьків через неповне встановлення обставин справи та недоведеність неналежного виконання ними батьківських обов'язків[450].

В Іспанії судова практика демонструє застосування цивільної відповідальності у випадках спричинення шкоди неповнолітніми користувачами електросамокатів. Зокрема, у разі травмування пішоходів, обов'язок відшкодування шкоди покладається на батьків неповнолітніх, виходячи з неналежного виконання ними обов'язку нагляду за дитиною. При цьому порушення правил користування електросамокатами, зокрема їзда тротуарами чи перевезення пасажирів, може розглядатися судами як необережна поведінка, що спричинила настання шкоди[451].

2 Сучасні реалії використання електросамокатів в Україні та відповідальність неповнолітніх

У сучасних українських реаліях, правовий статус осіб, які керують електросамокатами, їх права й обов'язки законодавчо не визначені[452].

[449] E-Scooter Regulation in Europe: A Patchwork of Rules. Van Ameyde: вебсайт. URL: https://www.vanameyde.com/knowledge-base/e-scooter-regulation-in-europe/ (дата звернення: 26.05.2026).

[450] Parents in court after e-scooter accident. Zug4you : вебсайт. 06.11.2024. URL: https://www.zug4you.ch/en/news/news-articles/a/parents-in-court-after-e-scooter-accident (дата звернення: 26.05.2026).

[451] Maria Remedios (Maren) García-Valle Pérez. E-scooters in Spain: legal framework and accident liability. OFESAUTO's. 28.01.2022. URL: https://www.ofesauto.es/en/e-scooters-in-spain-legal-framework-and-accidents-liability/ (дата звернення: 26.05.2026).

[452] Гутник, А. В., Луцький, Т. М. Відповідальність осіб, які керують легким персональним електричним транспортним засобом. *Українська поліцеїстика: теорія, законодавство, практика*. 2025. № 4. С. 109. https://doi.org/10.32782/2709-9261-2025-4-16-19

На ці та інші проблеми використання електросамокатів звертали увагу багато науковців, зокрема А. Анохін[453], Т. Брошко[454], А. Габуда та С. Репецький[455], Ю. Дзюбановський[456], О. Козакевич та А. Кухар[457], М. Колодяжний[458], Т. Лисько[459], С. Панова[460], М. Рудик[461], Г. Фоменко[462] та ін.

На даний час на розгляді у Верховній Раді України перебуває законопроєкт № 3023 від 06.02.2020[463], спрямований на вдосконалення правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху щодо окремих його учасників[464]. Законопроєкт включений до порядку денного п'ятнадцятої сесії

[453] 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: https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.3.54

[454] Брошко Т. І. 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: https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.03.2.54

[455] Габуда А. С., Репецький С. П. Правовий статус водіїв легкого персонального електротранспорту. *Науково-інформаційний вісник Івано-Франківського університету права імені Короля Данила Галицького: Журнал. Серія Право*. 2024. № 18 (30). С. 72–79. DOI: https://doi.org/10.33098/2078-6670.2024.18.30.72-79

[456] Дзюбановський Ю. А. До питання правового регулювання персонального легкого електротранспорту. *Актуальні проблеми правознавства*. 2023. Вип. 1. С. 84–87. DOI: https://doi.org/10.35774/app2023.01.084

[457] Козакевич О., Кухар А. Адміністративна відповідальність та легкий персональний електротранспорт: реалії та перспективи. *Нове українське право*. 2024. Вип. 3. С. 135–142. DOI: https://doi.org/10.51989/NUL.2024.3.17

[458] Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України : монографія. Харків : Право, 2022. 300 с.

[459] 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.). 2021. С. 129–131.

[460] Панова С. В. Міжнародний досвід правового регулювання персонального легкого електротранспорту. *Аналітично-порівняльне правознавство*. 2023. № 1. С. 474–478. DOI: https://doi.org/10.24144/2788-6018.2023.01.82 (дата звернення: 25.05.2026); Панова С. В. Вплив пандемії COVID-19 на безпеку дорожнього руху в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2021. Вип. 42. С. 67–73. DOI: https://doi.org/10.31359/2079-6242-2021-42-67

[461] Рудик М. 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: https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.86.1.4.53

[462] Фоменко Г. Особливості використання електросамокатів на вулицях міст. *Вісник ХНАДУ*. 2026. Вип. 112. С. 258–264. DOI: https://doi.org/10.30977/BUL.2219-5548.2026.112.0.258

[463] Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та пішоходів) : проєкт Закону України № 3023 від 06.02.2020. URL: https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/684 (дата звернення: 26.05.2026).

[464] Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та пішоходів)» № 3023 від 06.02.2020. URL: https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/684 (дата звернення: 26.05.2026).

Верховної Ради України IX скликання[465], однак з моменту його подання у 2020 році, він не доопрацьовувався та не зазнавав змін (принаймні таких на сайті ВРУ немає).

Проєктом пропонується доповнити Закон України «Про дорожній рух» новою категорією учасників дорожнього руху – ***користувачами*** персонального легкого електротранспорту, до якого віднесено електросамокати, сігвеї, гіроборди, гіроскутери тощо. Також передбачається визначення їхніх основних прав та обов'язків, зокрема щодо руху велосипедними доріжками або краєм проїзної частини, використання технічно справного транспорту, наявності світлоповертальних елементів та освітлення у темну пору доби, заборони користування телефоном під час руху, перевезення пасажирів та керування у стані сп'яніння[466].

Загалом позитивно слід оцінити саму спробу законодавчого врегулювання використання персонального легкого електротранспорту. Водночас запропоновані зміни не вирішують низку системних проблем.

По-перше, законопроєкт не передбачає комплексних змін до інших нормативно-правових актів, зокрема й КУпАП, КК України та КПК України, що ускладнює питання юридичної відповідальності користувачів електросамокатів. Наприклад, залишається невирішеним питання кримінальної відповідальності за спричинення середньої тяжкості, або тяжкого тілесного ушкодження, загибелі людини, внаслідок порушення правил керування електросамокатом. Адже відповідальність за ст. 286 КК України настає тільки якщо особа керувала механічним транспортним засобом, чим електросамокат не є. Аналогічно мова йде про механічні транспортні засоби у ст. ст. 286, 286–1, 287, 289, 290 КК України. Кваліфікація таких діянь за ст. 128 КК («Необережне тяжке або середньої тяжкості тілесне ушкодження») чи ст. 291 КК («Порушення чинних на транспорті правил») не зовсім правильна, адже санкції є значно м'якші ніж за ст. 286 КК України. Крім того, ні ст. 128 КК України ні ст. 291 КК України не передбачає додаткового покарання у вигляді позбавленням права керувати транспортними засобами на певний строк, що було б доцільно у такій категорії порушень.

По-друге, проєкт містить термінологічну неузгодженість. У чинному законодавстві вже використовується поняття «легкий персональний

[465] Про порядок денний п'ятнадцятої сесії Верховної Ради України дев'ятого скликання : Постанова Верховної Ради України від 10 лютого 2026 року № 4775-IX. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4775-IX#top (дата звернення: 26.05.2026).

[466] Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та пішоходів) : проєкт Закону України № 3023 від 06.02.2020. URL: https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/684 (дата звернення: 26.05.2026).

електричний транспортний засіб», тоді як законопроєкт оперує терміном «користувач персонального легкого електротранспорту». Водночас невизначеним залишається правовий статус осіб, які керують низькошвидкісним електричним транспортним засобом.

По-третє, законопроєкт не містить важливих безпекових обмежень, які вже активно застосовуються у країнах Європи. Зокрема, не визначено мінімальний вік користувачів, допустиму швидкість руху, обов'язковість використання шоломів, проходження навчання чи перевірки знань ПДР. Також не врегульовано питання руху електросамокатів у пішохідних зонах, парках та інших територіях із підвищеним рівнем пішохідного руху.

По-четверте, поза межами правового регулювання залишаються питання прокату електросамокатів, зокрема вимоги до операторів сервісів оренди, контролю віку користувачів, технічного стану транспорту та правил паркування. Також поза увагою залишено питання обов'язкового страхування цивільної відповідальності користувачів такого транспорту.

По-п'яте, в Україні досі відсутні державні стандарти щодо конструктивних та технічних характеристик електросамокатів, включаючи вимоги до максимальної швидкості, потужності двигуна, гальмівної системи, освітлення та інших елементів безпеки. Це створює ситуацію, коли в одному правовому полі фактично перебувають як малопотужні електросамокати, так і ті, технічні характеристики яких наближені до мопедів або мотоциклів.

Наприклад, окремі моделі, які продавці позиціонують як «електросамокати», призначені «для дорослих і дітей», можуть мати потужність 4000 Вт та максимальну конструктивну швидкість 70 км/год[467]. Попри назву і зовнішню схожість із електросамокатом, такі транспортні засоби виходять за межі законодавчо визначених критеріїв легкого персонального чи низькошвидкісного електричного транспорту. Це створює ризики як для безпеки дорожнього руху так і ускладнює питання юридичної відповідальності.

Поки на загальнодержавному рівні відсутнє комплексне правове регулювання використання електросамокатів, окремі питання намагаються врегульовувати органи місцевого самоврядування. Наприклад, ***у Львові*** дітям від 7 до 14 років дозволяється використання вулично-дорожньої мережі персональним легким електричним транспортним засобом

[467] Електросамокат Двомоторний Tesla 40000 (4000W, 52V,24Ah). Алло : вебсайт. URL: https://surl.li/saelnr (дата звернення: 26.05.2026).

тільки у супроводі дорослих та винятково на тротуарах, пішохідних (до 25 км/год) та велосипедних доріжках[468], ***у Тернополі*** використання персональних легких електричних транспортних засобів дозволяється особам, які досягли 16-річного віку – виключно на велосипедних доріжках/велосмугах та за умови дотримання швидкісного режиму до 20 км/год[469]. Правилами також встановлюються вимоги щодо технічного оснащення електросамокатів світловідбивачами та освітленням, заборону перевезення пасажирів, користування телефоном під час руху, паркування у місцях, що перешкоджають руху пішоходів, заборону керування у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також спеціальні правила для сервісів прокату електросамокатів.

Водночас такі акти мають переважно рекомендаційний характер та не можуть передбачати ефективного механізму юридичної відповідальності за їх порушення. Крім того, аналіз локального регулювання свідчить про наявність суттєвих відмінностей між правилами різних міст, а також їх неузгодженість із чинними Правилами дорожнього руху України, зокрема щодо можливості руху електросамокатів тротуарами, пішохідними зонами та парками[470].

У 2026 році оператори сервісів прокату електросамокатів почали самостійно впроваджувати додаткові правила безпеки та технічні обмеження для користувачів. Зокрема, компанія Bolt має базове обмеження на швидкість електросамоката у 20 км/год, але в багатьох міських зонах GPS-система автоматично знижує швидкість до 12–15 км/год без участі користувача, а в окремих зонах рух повністю заблокований. Також система вміє виявляти їзду вдвох та автоматично знижує швидкість із попередженням у застосунку. Мінімальний вік для їзди на електросамокаті за правилами сервісу – 18 років. Також користувач має прив'язати свою банківську картку до застосунку, без неї самокат просто не розблокується. Якщо порушити правила, Bolt може на деякий час або

[468] Про затвердження Правил благоустрою Львівської міської територіальної громади : ухвала Львівської міської ради № 5766 від 19.12.2024. URL: https://www8.city-adm.lviv.ua/inteam/uhvaly.nsf/a19074bb3a9b23eac2256ac40046fcb4/2269b8eb2c0f7933c2258bff003b7a94?OpenDocument (дата звернення: 26.05.2026).

[469] Правила благоустрою Тернопільської міської територіальної громади : додаток до рішення міської ради від 24.07.2019р. № 7/36/12 (із змінами відповідно до рішення міської ради від 26.06.2020р. № 7/51/8, від 23.07.2021 № 8/7/298, від 03.10.2022 № 8/п18/14, від 19.12.2022 № 8/п21/41, від 01.03.2024 № 8/37/16, від 02.08.2024 № 8/40/35. URL: https://ternopilcity.gov.ua/osbb/46316.html (дата звернення: 26.05.2026).

[470] Луцький Т. М. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху особами, які керують «мініелектротранспортом». *Правовий часопис Донбасу*. 2022. № 2(4). С. 99–100. DOI: https://doi.org/10.32782/2523-4269-2022-81-4-2-96-102

повністю закрити доступ до електросамокатів[471]. Сервіс також забороняє їзду на ділянках вулиць, які призначені виключно для пішоходів та швидкісних магістралях. В умовах прокату також визначено, що компанія залишає за собою право запропонувати договір страхування відповідальності («Страхове покриття»), в іншому випадку, будь-які витрати особа несе самостійно[472].

Компанія прокату JET обмежила максимальна швидкість самокатів до 25 км/год, а в окремих зонах до 14 км/год. На даний час компанія працює над технологіями підтвердженням віку користувачів. У разі порушення правил користування сервісом компанія може тимчасово обмежити доступ до сервісу залежно від того, яке саме порушення було допущене[473].

Тож, як бачимо і місцеві правила і правила прокатних сервісів електросамокатів мають спільну мету: зменшення аварійності, захист пішоходів, обмеження використання електросамокатів дітьми та формування відповідальної культури користування легким персональним транспортом. Втім, ці правила не впливають на відповідальність дітей і дорослих, у випадку завдання шкоди.

За порушення ПДР при використанні електросамокатів неповнолітні можуть нести: 1) адміністративну; 2) кримінальну; 3) цивільно-правову відповідальність.

Неповнолітні можуть нести ***адміністративну відповідальність*** з 16 років. У разі порушення ПДР у віці від 16 до 18 років на особу може бути складено протокол. Наприклад, за керування електросамокатом у несправному стані (ст. 121 КУпАП), залишення місця ДТП (ст. 122-4 КУпАП), порушення ПДР, що спричинило пошкодження транспортних засобів (ст. 124 КУпАП) та ін. Проблемним залишається те, що у ПДР не визначено яких правил має дотримуватись особа, яка керує електросамокатом, де вона має право їздити, не має обмежувальних знаків для цієї категорії транспортних засобів. Втім, під час документування поліцейські можуть покликатися на загальні правила для всіх учасників дорожнього руху (наприклад, не створювати небезпеку и перешкоду для руху п. 1.5 ПДР) чи на правила руху на електросамокатах, які затверджені

[471] Щеглакова Д. Чи будуть в Україні знижувати швидкість електросамокатів : відповідь Bolt і Jet? Speka : вебсайт. 15.05.2026. URL: https://speka.ua/news/ci-budut-v-ukrayini-znizuvati-svidkist-elektrosamokativ-vidpovid-bolt-i-jet-po3n1n (дата звернення: 26.05.2026)

[472] Правила та умови Bolt із використання електротранспорту (дійсні з 01.01.2026 р.). Bolt : вебсайт. URL: https://bolt.eu/uk-ua/legal/micromobility/terms-for-e-vehicles/ (дата звернення: 26.05.2026)

[473] Щеглакова Д. Чи будуть в Україні знижувати швидкість електросамокатів : відповідь Bolt і Jet? Speka : вебсайт. 15.05.2026. URL: https://speka.ua/news/ci-budut-v-ukrayini-znizuvati-svidkist-elektrosamokativ-vidpovid-bolt-i-jet-po3n1n (дата звернення: 26.05.2026)

на місцевому рівні, або ж правила прокату, якщо особа їхала на орендованому електросамокаті.

Якщо порушення ПДР здійснила дитина віком від 14 до 16 років, то на одного із батьків складається протокол за ч. 3 ст. 184 КУпАП за невиконання батьківських обов'язків. Санкція передбачає покарання від 850 до 1700 грн. Також особа має сплатити судовий збір. Наприклад, 15-річна особа, керуючи електросамокатом вибрала безпечну швидкість руху та допустила наїзд на автомобіль Toyota Verso, після чого залишила місце ДТП. Вказане підпадає під ознаки адміністративних правопорушень, передбачених ст. 124 КУпАП та ст. 122-4 КУпАП. За таких обставин, на його матір складено протокол за ч. 3 ст. 184 КУпАП. Суд визнав матір неповнолітнього водія винуватою та застосував до неї адміністративне стягнення у виді штрафу в сумі 850 гривень[474].

У іншій справі малолітня дівчина (вік у постанові не уточнено) наїхала на електросамокаті на пішохода, внаслідок чого пішохід отримав тілесні ушкодження. Суд, з урахуванням пом'якшуючих обставин вирішив звільнити матір від адміністративної відповідальності, обмежившись усним зауваженням, зважаючи на те, що скоєне нею правопорушення є малозначним[475].

Проте, фактично діти керують елетросамокатом із більш раннього віку. Якщо ж дитині менше 14 років і вона порушує ПДР, то на одного із батьків складається протокол за ч. 1 ст. 184 КУпАП за невиконання батьківських обов'язків. Для прикладу, суд визнав винною матір, яка ухилилася від покладених на неї батьківських обов'язків, в результаті чого її малолітня донька, перебуваючи без належного батьківського нагляду, керуючи електросамокатом здійснила наїзд на автомобіль "Ford Focus", та пошкодила його. На матір накладено адміністративне стягнення у виді попередження[476].

Аналіз судової практики свідчить про тенденцію до застосування мінімальних заходів адміністративного впливу до батьків неповнолітніх, які порушують правила дорожнього руху під час користування електросамокатами. Такі покарання, на нашу думку, не стимулюють батьків до належного контролю за безпекою дітей на дорозі.

Неповнолітні можуть нести ***кримінальну відповідальність*** за порушення ПДР під час використання електросамокатів з 16 років,

[474] Постанова Вінницького міського суду від 22.01.2026 року у справі № 127/233/26. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/133508351 (дата звернення: 26.05.2026)

[475] Постанова Самбірського міськрайонного суду Львівської області від 18.08.2025 року у справі № 452/2573/25. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/129608749 (дата звернення: 26.05.2026)

[476] Постанова Придніпровського районного суд м. Черкаси від 09.07.2025 року у справі № 711/4977/25. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/128757818 (дата звернення: 26.05.2026)

що спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки. Кримінальна відповідальність за ст. 286 КК України може наставати лише у випадку, якщо електросамокат має потужність понад 3 кВт. А це, ймовірно, поодинокі випадки. Для прикладу: навіть електросамокати вартістю близько 40 тис. грн часто мають потужність близько 1600 Вт. Тому на практиці переважно йдеться про кваліфікацію за ст. 291 КК України, а також є випадки кваліфікації за ст. 128 КК України[477].

Наприклад, неповнолітній, який здійснив наїзд на пішохода та завдав їй тілесних ушкоджень середньої тяжкості визнаний винним за ст. 291 КК України. Йому було призначено покарання у вигляді двох років позбавлення волі. На підставі ст.ст. 75, 104 КК України звільнено від відбування призначеного покарання з іспитовим строком один рік. Також суд стягнув з нього 108755,30 грн. матеріальної і 50 000 грн моральної шкоди, оскільки на момент винесення вироку обвинувачений уже був повнолітнім, зі слів обвинуваченого працював, тож суд вирішив, що завдана шкода має бути стягнута з обвинуваченого[478].

У разі порушення особою віком від 11 до 16 років ПДР під час їзди на електросамокаті, що спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки, суд може застосувати відносно них примусові заходи виховного характеру, які визначені ч. 2 ст. 105 КК України. Варто звернути увагу на те, що у КК України немає прямої норми, яка б фіксувала вік 11 років як мінімальний для застосування примусових заходів виховного характеру, а ст. 97 КК України лише говорить про осіб, які не досягли віку кримінальної відповідальності, без конкретизації нижньої межі. Вік 11 років випливає з норм ст. 498 КПК України.

Для прикладу, 13-річний водій електросамоката здійснив наїзд на пішохода, унаслідок чого потерпіла отримала тілесні ушкодження середньої тяжкості. Суд застосував до малолітнього примусовий захід виховного характеру у вигляді застереження[479].

При розгляді клопотання про застосування примусових заходів виховного характеру, суд не вирішує питання про стягнення процесуальних витрат, оскільки не ухвалюється обвинувальний вирок суду. Проте вирішується питання щодо речових доказів і відшкодування шкоди

[477] Гутник, А. В., Луцький, Т. М. Відповідальність осіб, які керують легким персональним електричним транспортним засобом. *Українська поліцеїстика: теорія, законодавство, практика*. 2025. № 4. С. 108. https://doi.org/10.32782/2709-9261-2025-4-16-19

[478] Вирок Вінницького міського суду Вінницької області від 20.03.2023 року у справі № 127/18419/22. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/109710923 (дата звернення: 26.05.2026)

[479] Ухвала Вінницького міського суду від 21 серпня 2025 року у справі № 127/21502/25. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/129678462 (дата звернення: 26.05.2026).

потерпілим, в разі наявності цивільного позову, що відповідає вимогам діючого законодавства. У випадку, коли не вирішувались ці питання в кримінальному провадженні, потерпілий має право захистити свої права шляхом подачі позовної заяви в порядку цивільного судочинства.

Якщо ж у діях дитини, яка не досягла віку з якого настає кримінальна відповідальність є ознаки діяння, відповідальність за яке передбачене КК України, то на одного із батьків складають протокол за ч. 4 ст. 184 КУпАП, яка передбачає відповідальність за невиконання батьківських обов'язків. Санкція цієї частини статті передбачає штраф у розмірі від 1700 грн до 5100 грн. Хоча на практиці, адміністративний можуть скласти і за ч. 1 ст. 184 КУпАП, штраф за який значно нижчий.

Наприклад неповнолітній, керуючи електросамокатом по велосипедній доріжці не вибрав безпечної швидкості, втратив контроль над керуванням електросамокатом, внаслідок чого допустив падіння пасажира електросамоката.

Було відкрито кримінальне провадження за ст. 291 КК України, однак через те, що пасажир отримав легкі тілесні ушкодження провадження було закрито, а на маму складено протокол за ч. 1 ст. 184 КУпАП. Суд визнав маму винною за цією статтею, та наклав адміністративне стягнення у вигляді попередження[480].

Неповнолітній може нести ***цивільно-правову відповідальність*** за заподіяну шкоду життю, здоров'ю людей, завдану майнову чи моральну шкоду. Згідно зі ст. 1178 ЦК України за заподіяну шкоду особами, які не досягли 14 років, несуть відповідальність їхні батьки (усиновлювачі), опікуни, навчальні, виховні та інші заклади, якщо вони не доведуть, що шкоду було завдано не з їх вини. Тобто, якщо малолітній водій електросамоката спричинив ДТП, пошкодив майно або завдав шкоди здоров'ю пішоходу чи велосипедисту то відповідальність покладається на перерахованих осіб. Для притягнення батьків до цивільно-правової відповідальності достатньо встановити факт неналежного виховання чи недостатнього контролю за поведінкою дитини. Батьки можуть бути звільнені від відповідальності лише у випадку, якщо доведуть відсутність власної вини у нагляді та вихованні.

Щодо цивільної відповідальності осіб віком 14–18 років (ст. 1179 ЦК України), то на відміну від малолітніх, вони вже несуть самостійну цивільно-правову відповідальність за завдану шкоду. Однак, якщо в неповнолітнього немає майна, достатнього для відшкодування збитків, додаткову відповідальність несуть його батьки.

[480] Постанова Вінницького міського суду Вінницької області від 17.06.2025 року у справі № 127/17507/25. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/128168488 (дата звернення: 26.05.2026).

Для прикладу, у одній із справ суд встановив, що неповнолітня рухаючись на електричному самокаті, здійснила наїзд на припаркований автомобіль марки «Сеат Леон» чим порушила вимоги розділу 6.6. ПДР Внаслідок даного зіткнення транспортний засіб «Сеат Леон» зазнав механічних пошкоджень. Мати було визнано винною у вчиненні адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 3 ст. 184 КУпАП та на підставі ст. 22 КУпАП, звільнено від адміністративної відповідальності, обмежившись усним зауваженням[481]. Після цього, у порядку позовного провадження з матері цієї неповнолітньої особи стягнуто майнову шкоду у розмірі 32 649 грн, моральну шкоду у розмірі 5 000 грн та судовий збір.

На прикладі цієї судової справи, випливає ще одна проблема, через яку Моторно-транспортне страхове бюро України відмовило у відшкодуванні завданої шкоди: електричний самокат, без номерного знаку, яким керувала неповнолітня, не вважається транспортним засобом, який підпадає під ознаки, зазначені у договорі, та щодо нього не встановлено коригуючий коефіцієнт залежно від типу транспортного засобу. Страхова компанія також відмовила позивачу у відшкодуванні шкоди з наведених вище підстав.

Фактично, кожна ДТП за участю електросамоката тягне за собою тривалі судові процеси, якщо учасники ДТП відразу після події не дійшли згоди в питанні щодо цивільно-правової відповідальності.

Важливим для формування підходів до відповідальності користувачів електросамокатів є і судова практика. Так, Верховний Суд у постанові від 15.03.2023 у справі № 127/5920/22 зазначив, що *«використання електросамоката чи іншого подібного засобу для переміщення особи як учасника дорожнього руху є джерелом підвищеної небезпеки у розумінні ст. 1187 ЦК України, якщо такий засіб приводиться в рух електричним двигуном»*. У цій справі розглядалася ДТП за участю вантажного автомобіля та електросамоката, на якому пересувалися двоє малолітніх дітей. Унаслідок ДТП пасажир електросамоката, якому тільки виповнилось 10 років, загинув на місці події. Батьки загиблої дитини звернулися з позовом про відшкодування моральної шкоди до компанії-власника вантажного автомобіля. Однак суди встановили, що водій автомобіля діяв відповідно до вимог ПДР, тоді як порушення правил допустив малолітній водій електросамоката, дії якого перебували у причинному зв'язку з виникненням ДТП. У зв'язку з цим Верховний Суд дійшов висновку, що компанія-власник автомобіля не є належним відповідачем у справі. Суд зазначив,

[481] Постанова Броварського міськрайонного суду Київської області від 07.04.2023 року у справі № 361/2003/23. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/111293684 (дата звернення: 26.05.2026).

що належними відповідачами можуть бути батьки малолітнього водія електросамоката або інші особи, які відповідно до ст. 1178 ЦК України здійснювали його виховання та нагляд[482].

Тож для вирішення питання цивільно-правової відповідальності, доцільно передбачити обов'язкове страхування відповідальності водіїв електросамокатів за аналогією із обов'язковим страхуванням водіїв механічних транспортних засобів. Знову ж таки, і в цьому випадку є необхідним на законодаввчому рівні визначити вік з якого особа може керувати електросамокатом та внести зміни до відповідних актів.

На даний час страхові компанії пропонують страхування електросамокатів, електровелосипедів, електроструктерів, електромотоциклів, гіроскутерів, гіробордів. За умовами такого договору можливе відшкодування повністю чи частково вартості легкого персонального транспортного засобу при його знищенні, крадіжці, пожежі, вибуху, стихії, ДТП, зіткненні, механічному пошкодженні. Також може бути відшкодована шкода постраждалій особі, якій була завдана шкода внаслідок ДТП або ж водію при настанні нещасного випадку при використанні засобу мобільності[483, 484].

Висновки

Наведена інформація дає підстави сформулювати низку пропозицій щодо вдосконалення законодавства та практики забезпечення безпеки дітей у сфері використання електросамокатів:

По-перше, необхідним є комплексне врегулювання правового статусу електросамокатів та осіб, які ними користуються. З цією метою доцільно внести зміни до Правил дорожнього руху України, Закону України «Про дорожній рух», КУпАП, КК України та інших нормативно-правових актів, визначивши окрему категорію учасників дорожнього руху, а саме користувачів легких персональних та низькошвидкісних легких електричних транспортних засобів. Одночасно потребують розроблення державні технічні стандарти щодо конструктивних характеристик електросамокатів, а також вимоги до безпечної міської інфраструктури, включаючи велодоріжки, місця паркування та зони обмеження руху.

[482] Постанова Верховного Суду від 15.03.2023 у справі № 127/5920/22. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/109674942 (дата звернення: 26.05.2026).

[483] Страхування засобів мобільності. UNIVERSALNA: вебсайт. URL: https://universalna.com/auto-insurance/casco/interesting/ (дата звернення: 26.05.2026).

[484] Добровільне страхування засобів індивідуальної мобільності. СК РІДНА : вебсайт. URL: https://sk-ridna.com.ua/service/samokaty/ (дата звернення: 26.05.2026).

По-друге, доцільним видається запровадження обов'язкового страхування цивільної відповідальності користувачів електросамокатів за аналогією із страхуванням власників механічних транспортних засобів. Це сприятиме більш ефективному захисту потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах та дозволить уникнути численних спорів щодо відшкодування шкоди.

По-третє, потребує перегляду підхід до юридичної відповідальності за порушення правил користування електросамокатами. Аналіз судової практики свідчить, що застосування до батьків неповнолітніх усних зауважень або визнання правопорушень малозначними не забезпечує належного превентивного ефекту. У зв'язку з цим доцільно посилити адміністративну відповідальність за порушення правил використання електросамокатів, а також розглянути можливість запровадження додаткового виду стягнення у вигляді тимчасового позбавлення права керування транспортними засобами до дітей у випадках грубих або повторних порушень.

По-четверте, важливим напрямом профілактики є формування у дітей навичок безпечної участі у дорожньому русі. У зв'язку з цим доцільно запровадити у закладах освіти окремі навчальні курси з ПДР та безпечного користування легким персональним транспортним засобом. За результатами такого навчання може бути передбачене проходження тестування та видача відповідного сертифіката, який підтверджуватиме базові знання правил безпеки та надаватиме право користування електросамокатами з певного віку.

Крім того, важливим є встановлення обов'язкових вимог до сервісів прокату електросамокатів, зокрема щодо перевірки віку користувачів, автоматичного обмеження швидкості, геозонування, виявлення небезпечної поведінки та блокування доступу до сервісу у разі систематичних порушень правил користування.

Анотація

У роботі досліджуються актуальні проблеми правового регулювання використання електросамокатів в Україні в умовах їх стрімкого поширення. Акцентовано увагу на відсутності комплексного законодавчого врегулювання правового статусу легкого персонального електричного транспорту та інтеграції його у систему дорожнього руху.

Проаналізовано статистичні дані щодо дорожньо-транспортних пригод за участю електросамокатів, які свідчать про стале зростання рівня аварійності, кількості травмованих та загиблих осіб, зокрема серед

неповнолітніх. У дослідженні розкрито міжнародні та європейські підходи до регулювання сфери мікромобільності, які передбачають встановлення вікових обмежень, швидкісних режимів, вимог до використання захисного спорядження, розвитку безпечної інфраструктури та технічної стандартизації транспортних засобів.

Значну увагу приділено аналізу адміністративної, кримінальної та цивільно-правової відповідальності неповнолітніх користувачів електросамокатів, а також відповідальності їхніх батьків або законних представників. Досліджено сучасний стан українського законодавства та судової практики у справах, пов'язаних із порушенням правил дорожнього руху під час використання електросамокатів неповнолітніми та малолітніми особами. Встановлено наявність нормативних прогалин щодо визначення прав та обов'язків користувачів електросамокатів, порядку їх експлуатації, страхування цивільної відповідальності та технічних вимог до таких транспортних засобів.

Обґрунтовано необхідність комплексного вдосконалення законодавства України шляхом внесення змін до ПДР, Закону України «Про дорожній рух», КУпАП, КК України та інших нормативно-правових актів. Окремо підкреслено доцільність запровадження обов'язкового страхування цивільної відповідальності користувачів електросамокатів, а також формування системи навчання дітей та підлітків правил безпеки у закладах освіти. Зроблено висновок про необхідність створення цілісної державної політики у сфері мікромобільності, спрямованої на забезпечення безпеки дорожнього руху та належного захисту дітей, як найбільш вразливої категорії учасників дорожнього руху.

Література

1. 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: https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.3.54
2. Безпечний рух починається з відповідальності: що варто знати користувачам електротранспорту. *МВС України :* вебсайт. 12.05.2026. URL: https://mvs.gov.ua/news/bezpecnii-rux-pocinajetsia-z-vidpovidalnosti-shho-varto-znati-koristuvacam-elektrotransportu (дата звернення: 26.05.2026).
3. Брошко Т. І. 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: https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.03.2.54

4. В Україні зросла кількість смертельних ДТП з електросамокатами: на 845 ДТП за рік – 19 загиблих. *Судово-юридична газета :* вебсайт. URL: https://sud.ua/uk/news/publication/360918-v-ukraine-vyroslo-kolichestvo-smertelnykh-dtp-s-elektrosamokatami-do-845-dtp-za-god-19-pogibshikh (дата звернення: 26.05.2026).
5. Вирок Вінницького міського суду Вінницької області від 20.03.2023 року у справі № 127/18419/22. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/109710923 (дата звернення: 26.05.2026).
6. Габуда А. С., Репецький С. П. Правовий статус водіїв легкого персонального електротранспорту. *Науково-інформаційний вісник Івано-Франківського університету права імені Короля Данила Галицького: Журнал. Серія Право.* 2024. № 18 (30). С. 72–79. DOI: https://doi.org/10.33098/2078-6670.2024.18.30.72-79
7. Гутник А. В., Луцький Т. М. Відповідальність осіб, які керують легким персональним електричним транспортним засобом. *Українська поліцеїстика: теорія, законодавство, практика.* 2025. № 4. С. 106–112. DOI: https://doi.org/10.32782/2709-9261-2025-4-16-19
8. Дзюбановський Ю. А. До питання правового регулювання персонального легкого електротранспорту. *Актуальні проблеми правознавства.* 2023. Вип. 1. С. 84–87. DOI: https://doi.org/10.35774/app2023.01.084
9. Добровільне страхування засобів індивідуальної мобільності. *СК РІДНА :* вебсайт. URL: https://sk-ridna.com.ua/service/samokaty/ (дата звернення: 26.05.2026).
10. Електросамокат Двомоторний Tesla 40000 (4000W, 52V,24Ah). *Алло :* вебсайт. URL: https://surl.li/saelnr (дата звернення: 26.05.2026).
11. Козакевич О., Кухар А. Адміністративна відповідальність та легкий персональний електротранспорт: реалії та перспективи. *Нове українське право.* 2024. Вип. 3. С. 135–142. DOI: https://doi.org/10.51989/NUL.2024.3.17
12. Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України : монографія. Харків : Право, 2022. 300 с.
13. 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.). 2021. С. 129–131.
14. 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: https://doi.org/10.32782/2523-4269-2022-81-4-2-96-102
15. Панова С. В. Вплив пандемії COVID-19 на безпеку дорожнього руху в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю.* 2021. Випуск 42. С. 67–73. DOI: https://doi.org/10.31359/2079-6242-2021-42-67
16. Панова С. В. Міжнародний досвід правового регулювання персонального легкого електротранспорту. *Аналітично-порівняльне правознавство.* 2023. № 1. С. 474–478. DOI: https://doi.org/10.24144/2788-6018.2023.01.82 (дата звернення: 25.05.2026).
17. Постанова Броварського міськрайонного суду Київської області від 07.04.2023 року у справі № 361/2003/23. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/111293684 (дата звернення: 26.05.2026).

18. Постанова Верховного Суду від 15.03.2023 у справі № 127/5920/22. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/109674942 (дата звернення: 26.05.2026).
19. Постанова Вінницького міського суду від 22.01.2026 року у справі № 127/233/26. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/133508351 (дата звернення: 26.05.2026).
20. Постанова Вінницького міського суду Вінницької області від 17.06.2025 року у справі № 127/17507/25. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/128168488 (дата звернення: 26.05.2026).
21. Постанова Придніпровського районного суду м. Черкаси від 09.07.2025 року у справі № 711/4977/25. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/128757818 (дата звернення: 26.05.2026).
22. Постанова Самбірського міськрайонного суду Львівської області від 18.08.2025 року у справі № 452/2573/25. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/129608749 (дата звернення: 26.05.2026).
23. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та пішоходів)» № 3023 від 06.02.2020. URL: https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/684 (дата звернення: 26.05.2026).
24. Правила благоустрою Тернопільської міської територіальної громади : додаток до рішення міської ради від 24.07.2019р. № 7/36/12 (зі змінами відповідно до рішення міської ради від 26.06.2020р. № 7/51/8, від 23.07.2021 № 8/7/298, від 03.10.2022 № 8/п18/14, від 19.12.2022 № 8/п21/41, від 01.03.2024 № 8/37/16, від 02.08.2024 № 8/40/35). URL: https://ternopilcity.gov.ua/osbb/46316.html (дата звернення: 26.05.2026).
25. Правила та умови Bolt із використання електротранспорту (дійсні з 01.01.2026 р.). *Bolt :* вебсайт. URL: https://bolt.eu/uk-ua/legal/micromobility/terms-for-e-vehicles/ (дата звернення: 26.05.2026).
26. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 № 2344-III. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text (дата звернення: 26.05.2026).
27. Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та пішоходів) : проєкт Закону України № 3023 від 06.02.2020. URL: https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/684 (дата звернення: 26.05.2026).
28. Про затвердження Правил благоустрою Львівської міської територіальної громади: ухвала Львівської міської ради № 5766 від 19.12.2024. URL: https://www8.city-adm.lviv.ua/inteam/uhvaly.nsf/a19074bb3a9b23eac2256ac40046fcb4/2269b8eb2c0f7933c2258bff003b7a94?OpenDocument (дата звернення: 26.05.2026).
29. Про порядок денний п'ятнадцятої сесії Верховної Ради України дев'ятого скликання : Постанова Верховної Ради України від 10 лютого 2026 року № 4775-IX. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4775-IX#top (дата звернення: 26.05.2026).

30. Рудик М. 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: https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.86.1.4.53
31. Страхування засобів мобільності. *UNIVERSALNA*: вебсайт. URL: https://universalna.com/auto-insurance/casco/interesting/ (дата звернення: 26.05.2026).
32. Ухвала Вінницького міського суду від 21 серпня 2025 року у справі № 127/21502/25. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/129678462 (дата звернення: 26.05.2026).
33. Фоменко Г. Особливості використання електросамокатів на вулицях міст. *Вісник ХНАДУ*. 2026. Вип. 112. С. 258–264. DOI: https://doi.org/10.30977/BUL.2219-5548.2026.112.0.258
34. Щеглакова Д. Чи будуть в Україні знижувати швидкість електросамокатів: відповідь Bolt і Jet? *Speka :* вебсайт. 15.05.2026. URL: https://speka.ua/news/ci-budut-v-ukrayini-znizuvati-svidkist-elektrosamokativ-vidpovid-bolt-i-jet-po3n1n (дата звернення: 26.05.2026).
35. E-Scooter Regulation in Europe: A Patchwork of Rules. *Van Ameyde:* вебсайт. URL: https://www.vanameyde.com/knowledge-base/e-scooter-regulation-in-europe/ (дата звернення: 26.05.2026).
36. ETSC. National e-scooter rules in Europe. URL: https://docs.google.com/spreadsheets/d/14oxJ4KOWbrTsRFYeNGQb65GHtTniQ0Ob1d5QqC4SKT8/edit?gid=0#gid=0 (дата звернення: 26.05.2026).
37. Fact sheet on youth referral orders. 2 p. URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7597e7e5274a436829876a/fact-sheet-youth-referral-orders.pdf (дата звернення: 26.05.2026).
38. Jessica Murray. Boy, 14, sentenced for causing death after crashing into woman with e-scooter. *The Guardian*. 08.03.2023. URL: https://www.theguardian.com/uk-news/2023/mar/08/boy-sentenced-for-causing-death-after-crashing-into-woman-with-e-scooter (дата звернення: 26.05.2026).
39. Kamphuis, K. & van Schagen, I. E-scooters in Europe: legal status, usage and safety. Results of a survey in FERSI countries. FERSI paper. 2020. 39 p. URL: https://fersi.org/wp-content/uploads/2020/09/FERSI-report-scooter-survey.pdf (дата звернення: 26.05.2026).
40. Maria Remedios (Maren) Garcia-Valle Perez. E-scooters in Spain: legal framework and accident liability. *OFESAUTO's*. 28.01.2022. URL: https://www.ofesauto.es/en/e-scooters-in-spain-legal-framework-and-accidents-liability/ (дата звернення: 26.05.2026).
41. New Finnish e-scooter law to fine parents of riders under. *EU LEVA*. 23.06.2025. URL: https://leva-eu.com/new-finnish-e-scooter-law-to-fine-parents-of-riders-under-15 (дата звернення: 26.05.2026).
42. Parents in court after e-scooter accident. *Zug4you*. 06.11.2024. URL: https://www.zug4you.ch/en/news/news-articles/a/parents-in-court-after-e-scooter-accident (дата звернення: 26.05.2026).
43. Paris bans shared e-scooters after a public consultation. *EU Urban Mobility Observatory*. 17.04.2023. URL: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/

news-events/news/paris-bans-shared-e-scooters-after-public-consultation-2023-04-17_en (дата звернення: 26.05.2026).
44. Recommendations on Safety of E-scooters. February 2023. ETSC, PACTS. 35 p. URL: https://etsc.eu/recommendations-on-safety-of-e-scooters/ (дата звернення: 26.05.2026).
45. Regler for elsparkesykkel gjelder både delte og privat motorv. *Statens vegvesen*. URL: https://www.vegvesen.no/globalassets/trafikk/trafikksikkerhet/regler-sparkesykkel.pdf?v=4a80c1 (дата звернення: 26.05.2026).
46. Riding an electric scooter: the rules. *GOV.UK*. URL: https://www.gov.uk/electric-scooter-rules (дата звернення: 26.05.2026).
47. Road safety thematic report. Personal Mobility Devices. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. 2024. 23 p. URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/6ed38dab-eb7c-42e0-a4a7-06bdd20677ec_en?filename=ERSO-TR-PersonalMobilityDevices-20241217.pdf (дата звернення: 26.05.2026).
48. Road safety thematic report. Personal Mobility Devices. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. 2025. 24 p. URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/4000e43d-bb97-495e-8a80-880a3b8f324a_en?filename=ERSO-TR-PersonalMobilityDevices-2026.pdf (дата звернення: 26.05.2026).
49. Safe Micromobility (2020). OECD/ITF. 98 p. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2020/02/safe-micromobility_a7f10061/0b98fac1-en.pdf (дата звернення: 26.05.2026).
50. Safer Micromobility (2024). OECD/ITF. 32 p. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/03/safer-micromobility_f7dee627/0d2e0dd5-en.pdf (дата звернення: 26.05.2026).
51. Subsidiary legislation 499.67. Micromobility regulations. 27th December, 2019. *LEĠIŻLAZZJONI MALTA*. URL: https://legislation.mt/eli/sl/499.67/eng/pdf (дата звернення: 26.05.2026)
52. Trafikkregler for elsparkesykler. URL: https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/trafikksikkerhet/sikker-pa-elsparkesykkel/trafikkregler/ (дата звернення: 26.05.2026).