

чи інших обставин, які є предметом доказування. На досудовому слідстві експертизу призначають слідчий, прокурор, слідчий суддя за клопотанням сторони захисту або підозрюваного, обвинуваченого, потерпілого (за відсутності захисника) та інших учасників кримінального процесу. У судовому розгляді суддя одноособово або за клопотанням сторони захисту, сторони обвинувачення, ініціативи потерпілого й інших учасників судового провадження призначає експертизу в разі необхідності використання спеціальних знань у галузі науки мистецтва, техніки, ремесла й інших сферах, необхідних для прийняття правосудного рішення.

Перелік джерел посилання

1. Клименко Н. І. Європейська мережа судово-експертних установ. *Вісник Київського національного університету імені Т. Шевченка. Серія: Юридичні науки.* 2015. Вип. 1 (100). С. 24—26.
2. Романюк Б. В. Сучасні теоретичні та правові проблеми використання спеціальних знань на досудовому слідстві : дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2002. 222 с.
3. Щербаковський М. Г. Обов'язкове призначення судових експертиз у кримінальному провадженні. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики.* 2016. Вип. 16. С. 148—157.
4. Про судову експертизу : Закон України від 25.02.1994 р. № 4038-XII (зі змін та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4038-12#Text> (дата звернення: 10.08.2023).
5. Кримінальний процесуальний кодекс України від 13.04.2012 р. № 4651-VI (зі змін та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text> (дата звернення: 10.08.2023).
6. Уголовно-процесуальний кодекс Республики Казахстан от 04.07.2014 г. № 231-V ЗРК (с изм. и доп.). URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1400000231> (дата звернення: 10.08.2023).
7. Уголовно-процесуальний кодекс Литовской Республики от 14.03.2002 г. № IX-785 (с изм. и доп.). URL: <https://www.wipo.int/wipolex/legislation/details/8195> (дата звернення: 10.08.2023).
8. Уголовно-процесуальний кодекс Азербайджанской Республики от 14.07.2000 г. № 907-IQ (с изм. и доп.). URL: <https://www.migration.gov.az/content/pdf/f5875139b52568b64830edb7a3d5855d.pdf> (дата звернення: 10.08.2023).
9. Уголовно-процесуальний кодекс Республики Молдова от 14.03.2003 г. № 122-XV (с изм. и доп.). URL: https://www.legis.md/cautare/getResults?lang=ru&doc_id=17324 (дата звернення: 10.08.2023).

**Аналіз змін у вимогах Правил дорожнього руху України
стосовно класифікацій категорій транспортних засобів,
зокрема мікромобільних засобів переміщення**

Павло Хоробрих,

ННЦ «ІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса», м. Харків, Україна,

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6454-7847>, e-mail: horobrihpn@gmail.com

Проаналізовано дії учасників дорожнього руху, які керують мікромобільними засобами пересування (моноколом, електросамокатом та ін.), із метою виробити нові нормативні підходи до процесу виконання експертних досліджень і надання висновку експерта за дорожньо-транспортною пригодною, у якій брала участь особа, що керувала таким засобом. Окреслено проблему відсутності нормативної бази щодо експлуатації на дорогах загального користування таких засобів пересування, як моноколом, а також проблему, пов'язану із використанням моноколів на територіях загального користування (у парках, на дитячих майданчиках, тротуарах та ін.).

Ключові слова: мікромобільний засіб пересування; моноколом; двоколісний транспортний засіб (електросамокат); учасник дорожнього руху; Правила дорожнього руху; дорожньо-транспортна пригода; судовий експерт; автотехнічна експертиза.

Analyzing Amended Requirements of the Road Traffic Rules of Ukraine Regarding the Vehicle Categories Classification, Particularly Personal Mobility Devices

Pavlo Khorobrykh

This article examines the road users' actions who operate personal mobility devices (electric unicycles, electric scooters, etc.) aiming to develop new regulatory approaches for the appropriate forensic examinations and road accident analysis report to the cases when individuals operating such devices. It highlights lacking regulatory framework for operating personal mobility devices on public roads and areas (parks, playgrounds, sidewalks, etc.).

Keywords: personal mobility device; electric unicycle; two-wheeled vehicle (electric scooter); road user; road traffic rules; road traffic accident; forensic examiner; vehicle engineering examination.

Нині на дорогах загального користування нашої держави (особливо це стосується великих міст України — Харкова, Києва, Дніпра, Одеси та ін.) у потоці транспорту часто можна побачити осіб, які пересуваються на доволі великій швидкості проїзною частиною на електросамокаті або одноколісному пристрої — моноколесі (зокрема й тих, хто не досяг повноліття — дітей). Подібні засоби пересування надзвичайно мобільні, навіть порівняно з мотоциклом, не кажучи про звичайний автомобіль. Електросамокат або моноколесо здатне швидко прискорюватися й маневрувати без подання попереджувальних знаків / жестів. Такі дії осіб провокують небезпечні ситуації на автошляхах, здатні навіть спричинити тілесні ушкодження учасникам дорожнього руху, а іноді, на жаль, і летальні випадки. Станом на сьогодні відсутнє нормативно-правове регулювання щодо пересування осіб на вказаних засобах. Також відсутній механізм притягнення таких осіб до відповідальності (адміністративної, кримінальної) у разі їх причетності до дорожньо-транспортної пригоди (далі — ДТП).

24 лютого 2023 року набув чинності Закон України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів» (далі — *профільний Закон*) [1], згідно з яким електросамокати та моноколеса — транспортні засоби. Визначено дві категорії електричних транспортних засобів:

- легкий персональний електричний транспортний засіб: має від одного колеса, електродвигун потужністю до 1000 Вт і розвиває максимальну швидкість до 25 км/год. До цієї категорії належать усі прокатні самокати;
- низькошвидкісний легкий електричний транспортний засіб: має від двох коліс та може їхати зі швидкістю 10—50 км/год. Транспортні засоби, які їдуть зі швидкістю понад 50 км/год не належать до цієї категорії (це мотоцикли).

Після докладного вивчення наведеного закону було встановлено, що в ньому відсутні норми щодо обов'язків власників електросамокатів та моноколес їх реєструвати чи отримувати номерний знак. Також не вимагається отримувати посвідчення водія для керування таким транспортом.

На думку автора, украй важливо визначити мінімальний вік, який дає право керувати моноколесом, — 16 років та визначити на законодавчому рівні необхідність щодо екіпування під час пересування на моноколесі захисним шоломом, рукавичками, налокітниками і наколінниками, а у темний час доби і/або в умовах недостатньої видимості (для своєчасного виявлення іншими учасниками дорожнього руху) — світлоповертальними елементами (стрічками, наліпками, жилетом тощо) або одягом, оснащеним світлоповертальними елементами. Такими вимогами необхідно доповнити п. 2.3 Правил дорожнього руху (далі — ПДР).

До того ж керувальник моноколесом повинен здобути відповідну підготовку з правил пересування проїзною частиною загального користування, підтверджену посвідченням на право керування транспортним засобом відповідної категорії, а не просто мати на увазі наявність вимог ПДР. Для цього в п. 2.13 ПДР таких учасників дорожнього руху необхідно додати до категорії А1.

Своєчасному виявленню мікромобільного транспорту на проїзній частині іншими учасниками дорожнього руху сприятиме обмеження швидкості руху на моноколесі до 30 км/год, що потребує доповнення п. 12.9 ПДР відповідною нормою.

Із метою впорядкування пересування осіб, які керують мікромобільними транспортними засобами, зокрема моноколесом, необхідно додати таких учасників дорожнього руху до категорії А1 або прирівняти до них.

Станом на сьогодні запропоновані нами норми відсутні як у ПДР, так і в профільному Законі, що провокує неоднозначні підходи до технічної та юридичної оцінки дій особи, яка на момент виникнення ДТП керувала мікромобільним транспортним засобом: в одному випадку цю особу кваліфікують як пішохода, в іншому — як водія. Якщо вважати керувальника моноколесом пішоходом, то під час ДТП із наїздом моноколеса на іншого пішохода і травмуванням останнього неможливо класифікувати цю подію як ДТП, адже подібний технічний аналіз суперечить терміну «дорожньо-транспортна пригода — подія, яка сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки» [2], наведеному в п. 1.10 ПДР.

Аналогічні проблеми виникають у слідчих під час розслідування кримінальних проваджень за участю такого мікромобільного транспортного засобу, як електросамокат.

Також існує нагальна потреба з'ясувати технічні характеристики наявних в Україні мікромобільних транспортних засобів пересування, визначити експериментальним шляхом згадані вище параметри, а також розробити експертні методики дослідження подібних ДТП.

Оскільки кількість мікромобільних засобів пересування (наприклад, моноколес, електросамокатів і гіробордів) на території нашої держави день у день збільшуватиметься, їх безпечне використання потребує унормування в чинному законодавстві України (зокрема, у ПДР і профільному Законі).

Зважаючи на викладене вище, пропонуємо:

- 1) ч. 2 ст. 14 «Учасники дорожнього руху» профільного Закону викласти в такій редакції: «До учасників дорожнього руху належать водії та пасажирки транспортних засобів, пішоходи, особи, які рухаються в кріслах колісних, на моноколесах, електросамокатах, гіробордах та інших мікромобільних засобах пересування, велосипедисти, погоничі тварин»;
- 2) абз. 25 п. 1.10 ПДР викласти в такій редакції: «водій — особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом, тимчасовий талон на право керування транспортним засобом) відповідної категорії, або особа, яка керує моноколесом, електросамокатом, гіробордом, іншим мікромобільним засобом пересування. Водієм також є особа, яка навчає керування транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі»;
- 3) доповнити п. 1.10 ПДР визначенням термінів: «мікромобільний транспортний засіб — розрахований на одну особу електричний або такий, що самобалансує, чи механічний транспортний засіб»;
«моноколесо — електричний мікромобільний транспортний засіб, уніцикл (моноцикл), що самобалансує, з одним колесом і розташованими по обидва боки від колеса підніжками, призначений для пересування однієї людини».
- 4) обумовити мінімальний вік, із якого настає право керувати моноколесом, — 16 років;
- 5) доповнити п. 2.3 ПДР такими обов'язковими вимогами до керувальника будь-яким мікромобільним транспортним засобом: під час пересування він бути вдягнений у захисний шолом, захисні рукавички, налокітники й наколінники; а темного часу доби та в умовах недостатньої видимості (для своєчасного його виявлення іншими учасниками дорожнього руху) використовувати світлоповертальні елементи

- (стрічку, наліпку, жилет тощо) або бути в одязі, який має світлоповертальні елементи;
- б) додати керувальників будь-якими мікромобільними транспортними засобами до категорії А1 учасників дорожнього руху (п. 2.13 ПДР) із відповідними правами й обов'язками;
- 7) додати до п. 12.9 ПДР вимоги щодо обмеження швидкості руху на мікромобільному транспортному засобі до 30 км/год.

Перелік джерел посилання

1. Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів : Закон України від 24.02.2023 № 2956-IX (зі змін. та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2956-20#Text> (дата звернення: 02.09.2023).
2. Правила дорожнього руху : затв. постановою Кабміну України від 10.10.2001. № 1306 (зі змін. та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 02.09.2023).

Доказове значення несудових експертиз у судочинстві

Вадим Хоша,

канд. юрид. наук, ННЦ «ІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса», м. Харків, Україна,
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0467-9826>, e-mail: khosha@hniise.gov.ua

Розглянуто процесуальний статус висновків судової та несудових (відомчих) експертиз як одного із доказів у різних видах судочинства.

Ключові слова: висновок експерта; доказ; експерт; експертиза; судочинство.

The Non-Forensic Examination Evidentiary Value in Judicial Proceedings

Vadym Khosha

This research explores the procedural status of forensic and non-forensic (departmental) reports as one of the pieces of evidence in various judicial proceedings.

Keywords: forensic report; evidence; examiner; examination; judicial proceedings.

На сьогодні в державі, окрім Закону України «Про судову експертизу» та процесуального законодавства, прийнято низку законодавчих актів, у яких наведено визначення понять різних несудових (відомчих) експертиз: антидискримінаційної, ветеринарно-санітарної, гендерно-правової, медико-соціальної, наукової та науково-технічної, санітарно-епідеміологічної тощо.

Під несудовою (відомчою) експертизою слід розуміти дослідження уповноваженою особою на основі спеціальних знань у галузі науки, техніки, мистецтва, ремесла тощо об'єктів, явищ і процесів з метою надання обґрунтованих висновків для прийняття суб'єктом призначення (замовником) компетентних рішень щодо таких об'єктів, явищ і процесів.

Оскільки результатом несудового (відомчого) дослідження є висновок експерта, розглянемо його доказове значення та процесуальний статус у судочинстві.

Доказування є багатоаспектним та багаторівневим поняттям у процесуальній науці. Під предметом доказування слід розуміти ідеальне утворення, яке відображає на абстрактному та конкретному рівнях коло реальних обставин (фактів), що підлягають установленню за окремою справою. Кримінально-процесуальне доказування є пізнанням подій минулого, що здійснюють за відображенням подій скоєного суспільно-небезпечного протиправного діяння, яке залишило слід на матеріальних об'єктах, у явищах, процесах та у свідомості людей. Правильно встановлене суб'єктом доказування коло обставин, що має значення у кримінальному провадженні, дає змогу визначити необхідну кількість перетворень у докази значимої інформації,