

УДК: 34:656.1(477)

DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2026.94.2.62>

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВИКОРИСТАННЯ ЛЕГКИХ ПЕРСОНАЛЬНИХ ЕЛЕКТРИЧНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ

Скочиляс-Павлів О.В.,
*доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри адміністративного
та інформаційного права
Навчально-наукового Інституту права,
психології та інноваційної освіти
Національного університету «Львівська політехніка»
ORCID: 0000-0001-6737-7628*

Скочиляс-Павлів О.В. Правове регулювання використання легких персональних електричних транспортних засобів в Україні: проблеми та шляхи вирішення.

Статтю присвячено комплексному аналізу правового регулювання використання легкого персонального електротранспорту в Україні та виявленню ключових проблем визначення правового статусу його користувачів. Зазначено, що стрімке зростання популярності електросамокатів, моноколіс, сігвеїв та інших засобів зумовлює підвищення ризиків для безпеки дорожнього руху, зокрема збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод за їх участю. Встановлено, що чинне законодавство не забезпечує належного нормативного врегулювання цієї сфери, що ускладнює правозастосування та притягнення до адміністративної відповідальності. Проаналізовано положення Закону 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» від 24 лютого 2023 року, яким уперше визначено поняття легкого персонального електротранспортного засобу та закріплено його віднесення до транспортних засобів залежно від технічних характеристик. Водночас доведено, що прийняття цього Закону не усунуло існуючих прогалин, оскільки персональний електротранспорт не виокремлено в самостійну категорію, відсутній його державний облік, а правовий статус користувачів залишається невизначеним. Особливу увагу приділено аналізу судової практики, яка демонструє відсутність єдиного підходу до кваліфікації правового статусу електросамокатів та їх користувачів: суди по-різному визначають їх як водіїв транспортних засобів, пішоходів або інших учасників дорожнього руху. Зазначено, що така неоднозначність спричиняє різне застосування норм права у подібних правовідносинах. Обґрунтовано необхідність удосконалення законодавства шляхом запровадження окремої категорії учасників дорожнього руху – користувачів легкого персонального електротранспорту, визначення їх прав і обов'язків, а також встановлення чітких правил пересування та юридичної відповідальності.

Ключові слова: користувачі легкого персонального електротранспорту, безпека дорожнього руху, учасник дорожнього руху, правила дорожнього руху, адміністративна відповідальність.

Skochylias-Pavliv O.V. Legal regulation of the use of light personal electric vehicles in Ukraine: problems and ways of improvement.

The article is devoted to a comprehensive analysis of the legal regulation of the use of light personal electric transport in Ukraine and to identifying key problems in determining the legal status of its users. It is noted that the rapid growth in the popularity of e-scooters, monowheels, Segways, and other such means leads to increased risks to road safety, in particular to a rise in the number of road traffic accidents involving them. It is established that the current legislation does not provide adequate regulatory framework in this area, which complicates law enforcement and the imposition of administrative liability. The provisions of the Law of Ukraine «On Certain Issues of the Use of Vehicles

Equipped with Electric Engines and Amendments to Certain Laws of Ukraine on Overcoming Fuel Dependence and Developing Charging Infrastructure and Electric Vehicles» dated February 24, 2023 are analyzed. This Law, for the first time, defines the concept of a light personal electric vehicle and classifies it as a vehicle depending on its technical characteristics. At the same time, it is proven that the adoption of this Law did not eliminate the existing gaps, since personal electric transport has not been виділено as a separate category, there is no state registration system for such vehicles, and the legal status of their users remains undefined. Particular attention is paid to the analysis of judicial practice, which demonstrates the lack of a unified approach to determining the legal status of e-scooters and their users: courts variously qualify them as drivers of vehicles, pedestrians, or other road users. It is emphasized that such inconsistency leads to uneven application of legal norms in similar legal relations. The necessity of improving legislation is substantiated through the introduction of a separate category of road users – users of light personal electric transport, the determination of their rights and obligations, as well as the establishment of clear rules of movement and legal liability

Key words: users of light personal electric transport, road safety, road user, traffic rules, administrative liability.

Постановка проблеми. Кількість легкого персонального електротранспорту (сігвеї, моноколеса, електросамокати тощо) (далі – персональний електротранспорт) на вулицях міст постійно зростає, адже такий вид транспорту має низку переваг. Передусім персональний електротранспорт є зручним і простим у користуванні, не потребує значних зусиль для керування та дозволяє швидко пересуватися на невеликі відстані. Важливою його характеристикою є висока мобільність, що особливо актуально в умовах інтенсивного міського трафіку. Його компактність і можливість зручного зберігання також сприяють популяризації цього виду пересування серед населення. Крім цього, можливість користування персональним електротранспортом на умовах короткострокої оренди дозволяє уникати додаткових витрат, пов'язаних із його технічним обслуговуванням.

Водночас, попри зазначені переваги, широке використання персонального електротранспорту супроводжується і низкою проблем. Насамперед слід враховувати, що такі транспортні засоби здатні розвивати досить велику швидкість, що підвищує ризик виникнення дорожньо-транспортних пригод. Нерідко особи, які керують таким транспортом не дотримуються елементарних правил дорожнього руху, що спричиняє наїзди на пішоходів, зіткнення з іншими транспортними засобами та створення інших аварійних ситуацій тощо. Зважаючи на це, видається, виправданим запровадження в окремих містах заходів щодо обмеження пересування на персональному електротранспорті у центральній частині міста, де, зазвичай, найбільше скупчення людей (м. Івано-Франківськ, м. Львів).

Актуальність зазначених проблем підтверджують статистичні дані. Лише за січень-вересень 2025 року поліція оформила 1144 дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) за участю електросамокатів та інших легких електрозасобів. У цих аваріях 14 людей загинуло, ще 765 – отримали травми [1].

Зростання використання персонального електротранспорту зумовлює необхідність посилення контролю та правового регулювання з метою забезпечення безпеки дорожнього руху.

Мета дослідження – комплексний аналіз правових засад використання персонального електротранспорту, виявлення проблем у визначенні правового статусу користувачів персонального електротранспорту, а також формування пропозицій щодо вдосконалення чинного законодавства України.

Стан опрацювання проблематики. Питання правового регулювання використання персонального електротранспорту є відносно новим напрямком наукових досліджень. Окремі аспекти цієї проблематики розглядали у працях такі вітчизняні науковці, як Атаманенко Ю., Габуда А., Дзюбановський Ю., Козакевич О., Кулініченко Д., Панова С., Репецький С., Федосєєва К., Цигилик Ю., Червінчук А. та інші. Незважаючи на наявність цих досліджень, проблематика залишається актуальною, оскільки в Україні досі відсутнє комплексне законодавче регулювання використання персонального електротранспорту та відповідальності за порушення правил його експлуатації.

Виклад основного матеріалу. Використання персонального електротранспорту в містах України стрімко зростає. Проте, відповідного закону, який би визначав правові засади використання

персонального електротранспорту та правовий статус користувачів персонального електротранспорту досі не ухвалено. Це ускладнює притягнення до відповідальності користувачів персонального електротранспорту. Відсутність чіткого нормативного підходу не дозволяє однозначно встановити, якими саме нормами мають керуватися користувачі персонального електротранспорту, чи поширюються на них Правила дорожнього руху (далі – ПДР), а також чи підлягають вони юридичній відповідальності за порушення правил дорожнього руху. Крім цього, важливим практичним питанням є те, чи слід вважати легкий персональний електротранспорт транспортним засобом в розумінні Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) та ПДР. Недаремно у Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року від 21 жовтня 2020 року вказувалося на необхідності правового регулювання використання персонального легкого електротранспорту (сігвеї, моноколеса, електросамокати тощо) на вулично-дорожній мережі [2]. Натомість у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року [3] лише констатується необхідність запровадження економічних та інших стимулів спрямованих на розвиток екологічно чистого транспорту в містах, включаючи легкий персональний електричний транспорт і велосипеди та їх прокатні системи (систем прокату легких персональних електричних транспортних засобів і велосипедів). Питання необхідності нормативного регулювання цієї сфери вже не піднімається, хоча зростання кількості користувачів персональним електротранспортом та вчинення відповідних правопорушень об'єктивно зумовлюють потребу у чіткому визначенні їх правового статусу, правил користування та відповідальності.

Як відомо, до адміністративної відповідальності за порушення ПДР можуть притягати уповноважені органи, зокрема, працівники патрульної поліції та суди в залежності від виду правопорушення. Відповідно оскарження постанов про притягнення до адміністративної відповідальності можливе двома шляхами залежно від суб'єкта притягнення до адміністративної відповідальності.

По-перше, постанови, винесені уповноваженими органами, зокрема, працівниками патрульної поліції, можуть бути оскаржені до суду в порядку адміністративного судочинства.

По-друге, постанови суду у справах про адміністративні правопорушення підлягають перегляду в апеляційному порядку відповідно до норм КУпАП.

Така ситуація зумовлює формування значного масиву судової практики, у межах якої суди змушені самостійно вирішувати питання правової природи персонального електротранспорту та статусу їх користувачів.

Певні кроки до усунення цієї прогалини було здійснено 24 лютого 2023 року з прийняттям Закону України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрзарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів» (далі – Закон). Відповідно до Закону, легкий персональний електричний транспортний засіб – колісний транспортний засіб, який оснащений та приводиться в рух виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) із потужністю у 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 [4].

Отже, прийняття зазначеного Закону стало важливим кроком у напрямку нормативного визначення легкого персонального електротранспорту та визнання його транспортним засобом. Це стосується електросамокатів, гіроскутерів, моноколес, сігвеїв та інших пристроїв, які пересуваються за допомогою електродвигуна. Залежно від потужності електродвигуна, вони поділяються на:

1) до 1000 Вт, швидкість до 25 кілометрів на годину – легкий персональний електричний транспортний засіб;

2) понад 1000 Вт, швидкість до 50 кілометрів на годину та більше 10 кілометрів на годину, споряджена маса не більше ніж 600 кілограмів – низькошвидкісний легкий електричний транспортний засіб. Такий вид транспорту прирівнюється до мопедів. Тобто, керувати ними можна лише з 16 років і за наявності відповідного посвідчення водія. На такий вид транспорту поширюються усі правила та вимоги, встановлені для мопедів.

Не дивлячись на визнання транспортом легких персональних електричних засобів пересування, Закон не зобов'язує їх власників реєструвати ці транспортні засоби. Також законодавство не зобов'язує отримувати водійське посвідчення на керування персональними електричними засобами пересування.

З огляду на вищевикладене, проведено аналіз судових рішень до 2023 року і після прийняття Закону 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», тобто після 2023 року. Наприклад, рішенням Вінницького міського суду у справі від 8 липня 2021 року було скасовано постанову про адміністративне правопорушення у вигляді штрафу стосовно водія електросамоката. За матеріалами справи, патрульний виніс постанову щодо водія електросамоката за порушення положень ч. 2 ст. 126 Кодексу України про адміністративні правопорушення (керування транспортним засобом особою, яка не має права керування таким транспортним засобом). Зокрема, порушник не надав поліцейському посвідчення водія категорії А1. У суді чоловік наголосив, що електросамокат не є транспортним засобом, посилаючись на те, що його потужність двигуна становить 1,2 кВт. Суд проаналізував аргументи сторін і дійшов висновків: особа, яка керує електросамокатом, не є суб'єктом адміністративного правопорушення, адміністративна відповідальність за яке передбачена ч. 2 ст. 126 КУпАП, адже вона не є водієм, який керує транспортним засобом [5]. Таке ж рішення прийняв Шевченківський районний суд м. Запоріжжя у справі № 336/2183/18 від 21 серпня 2018 року вказавши, що оскільки потужність двигуна електросамоката складає 1,2 кВт, електросамокат не є транспортним засобом, а тому в діях особи відсутній склад адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 126 КУАП [6].

Протилежні рішення приймали апеляційні суди, які відносили електросамокати, або до мопедів, або до транспортних засобів. Наприклад, Київський апеляційний суд у справі № 761/31629/20 від 17 травня 2021 року зазначив, що електросамокат відповідає визначенню «транспортний засіб», оскільки використовується для перевезення осіб. Відповідно, керування ним підпадає під обов'язки водія транспортного засобу, і застосовуються обмеження ПДР щодо руху по тротуарах, що робить неможливим використання електросамоката на пішохідних доріжках без спеціальних дозволів [7]. Такої ж позиції дотримується Сумський апеляційний суд у справі № 591/2229/22 від 3.08.2022 року, підтримавши висновки суду першої інстанції щодо того, що особа, яка керує електросамокатом, виконує функції водія транспортного засобу і, відповідно, пішоходом не є, а тому, перетинаючи проїзну частину, не має права на перевагу в русі та повинна оцінювати дорожню обстановку та діяти саме як водій [8].

Разом з тим, Чернівецький апеляційний суд у справі № 33/822/477/20 від 22 жовтня 2020 року прирівняв електросамокат до мопеда, оскільки, згідно п.1.10 ПДР, він є двоколісним транспортним засобом з електродвигуном потужністю до 4 кВт. Користувача електросамоката прирівняно до пішохода, оскільки згідно цього ж пункту ПДР, до пішоходів прирівнюються особи, які рухаються або ведуть мопеди [9].

Більше того, навіть після прийняття Закону України від 24.02.2023 року, П'ятий апеляційний адміністративний суд у справі № 947/18742/22 від 14 березня 2023 року, проаналізувавши технічні характеристики самокату, дійшов до висновку, що персональний електротранспорт, маючи два камерних колеса, алюмінієву раму, електродвигун потужністю 0,35 кВт (350 Вт) та кермо за своїми технічними характеристиками підпадає під визначення «мопед» в розумінні положень п. 1.10 ПДР України. Відтак, положення п. 11.14 ПДР України поширюють дію на електросамокат і особи, які ними керують є суб'єктом адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 122 КУпАП [10].

Одеський апеляційний суд у справі № 33/813/1130/25 від 2 червня 2025 року розглядав справу про керування електросамокатом в стані наркотичного сп'яніння (ч.1 ст.130 КУпАП). По-перше, суд визнав особу, яка керувала електросамокатом водієм. По-друге, електросамокат віднесено судом до транспортних засобів і протрактовано, що поняття «транспортний засіб» та «механічний транспортний засіб» можна розглядати так: в широкому – транспортний засіб, в тому числі і електросамокат, і в вузькому – механічний транспортний засіб. Суд також звернув увагу, що суб'єктом правопорушення за ч. 1 ст.130 КУпАП є, зокрема, особа, яка керує транспортним засобом в стані сп'яніння. При цьому, вказана норма закону передбачає відповідальність осіб, які керують всіма транспортними засобами, а не лише механічними транспортними засобами та не розділяє транспортні засоби на механічні, електричні чи будь-які інші [11].

В іншому випадку, наприклад, Тернопільський апеляційний суд у справі № 607/25435/25 від 12 лютого 2026 року навіть не піддавав сумніву, що користувач електросамоката є водієм. Суд однозначно стверджував, що відповідно до пункту 2.9а Правил дорожнього руху України, водіє-

ві забороняється керувати транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебуваючи під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Даних вимог правил дорожнього руху не було виконано. Відповідно до пункту 2.9а Правил дорожнього руху України, водієві забороняється керувати транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебуваючи під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції [12].

Суди перших інстанцій до цього часу по-різному підходять до кваліфікації дій користувачів електросамокатів. Наприклад, Шишацький районний суд Полтавської області у справі № 551/466/24 від 14 травня 2024 року, зазначив, що транспортний засіб – це сукупність усіх механічних і немеханічних засобів, які можуть бути використані для руху дорогами загального користування. До механічних транспортних засобів можуть бути віднесені електросамокати з потужністю від 3 до 4 кВт, але механічним вважається лише той, що має двигун понад 3 кВт. Електросамокат потужністю до 3 кВт не є механічним транспортним засобом, тому не потребує посвідчення водія і реєстрації. Водночас особа повинна дотримуватися ПДР, але не є суб'єктом відповідальності за ст. 130 КУпАП, яка застосовується лише до водіїв механічних транспортних засобів [13].

Зарічний районний суд м. Суми у справі № 591/8080/25 від 24 вересня 2025 року підтвердив, що електросамокат не є механічним транспортним засобом у розумінні ПДР, скасувавши постанову про притягнення особи до адміністративної відповідальності за ч. 4 ст. 126 КУпАП (керування транспортним засобом особою, позбавленою права керування). Суд зазначив, що відсутні докази, які б підтверджували обов'язок мати водійське посвідчення для керування електросамокатом, а також підкреслив неможливість автоматичного поширення вимог, встановлених для водіїв механічних транспортних засобів, на користувачів персонального електротранспорту. Другий апеляційний адміністративний суд залишив це рішення без змін [14].

Водночас Дарницький районний суд міста Києва у справі № 753/16893/23 від 2 листопада 2023 року сформував протилежний підхід, визнавши те, що електросамокат відповідає визначенню «транспортного засобу», закріпленому у Правилах дорожнього руху, оскільки є пристроєм, призначеним для перевезення особи. У зв'язку з цим особа, яка керує електросамокатом, визнається водієм транспортного засобу, а отже – повноцінним учасником дорожнього руху, на якого поширюються відповідні обов'язки. Особливого значення набуває те, що суд відхилив аргументи захисту щодо відсутності у електросамоката ознак механічного транспортного засобу (зокрема, через невстановлену потужність двигуна). Суд прямо зазначив, що для кваліфікації правопорушення, зокрема за ст. 130 Кодекс України про адміністративні правопорушення, не має значення технічна характеристика засобу, а достатнім є сам факт керування транспортним засобом у стані сп'яніння. Крім того, суд послався на правову позицію Верховного Суду, відповідно до якої використання електросамоката є джерелом підвищеної небезпеки, незалежно від потужності двигуна. Це додатково обґрунтовує застосування до таких правовідносин загальних правил відповідальності учасників дорожнього руху [15].

У цьому контексті звернемо увагу на вказаний вище висновок Верховного Суду у справі № 127/5920/22 від 15 березня 2023 року. Верховний Суд зазначив, що перелік видів діяльності, що створюють суспільну небезпечність не є виключним, тому з урахуванням особливостей, можуть бути визнані джерелом підвищеної небезпеки інші предмети, засоби, тощо. У постанові Верховний Суд прийшов до висновку, що використання електросамоката чи іншого подібного засобу (моноколеса, сегвея тощо) для переміщення особи як учасника дорожнього руху є джерелом підвищеної небезпеки в розумінні статті 1187 ЦК України, якщо в конкретному випадку такий засіб приводився в рух за допомогою встановленого на ньому електричного двигуна. Відповідно водії електротранспорту несуть обов'язки щодо відшкодування шкоди завданої джерелом підвищеної небезпеки відповідно до ст. 1187 Цивільного кодексу України [16].

Таким чином, законодавча невизначеність правового статусу користувачів електросамокатів спричиняє різнотлумачення норм судом і, відповідно, неоднакове застосування права до подібних фактичних обставин. Водночас аналіз судової практики свідчить про тенденцію правоохоронних органів розглядати керування електротранспортом як дії, що підпадають під сферу Правил дорожнього руху, та притягувати користувачів електротранспорту до адміністративної відповідальності у разі порушень, іноді прирівнюючи їх до велосипедистів, іноді – до водіїв транспортних засобів, хоча вони, згідно із чинним законодавством, не відносяться до жодної з цих категорій.

Хоча прийняття Закону 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» від 24 лютого 2023 року встановило визначення легких персональних електротранспортних засобів та прирівняло їх до транспортних засобів залежно від потужності двигуна і швидкісних характеристик, на практиці закон **не усунув ключових прогалин у правовому статусі користувачів персонального електротранспорту**. Проте персональний електротранспорт не виділено в окрему категорію, державного обліку таких засобів немає і правовий статус користувачів персонального електротранспорту не визначений. Саме тому, вважається, доцільним запровадити нову категорію учасників дорожнього руху – користувачі персонального легкого електротранспорту, визначити коло прав та обов'язків такої категорії учасників дорожнього руху, включити правила пересування цих учасників до переліку питань, що регулюються Правилами дорожнього руху; встановити відповідальність за порушення користувачами персонального легкого електротранспорту правил дорожнього руху.

Висновки. Використання персонального електротранспорту в містах України зростає, проте правовий статус його користувачів залишається невизначеним, що створює ризики для безпеки дорожнього руху. На сьогодні легкий персональний електротранспорт визнається транспортним засобом, проте законодавство не встановлює окремої категорії учасників руху та не регламентує обов'язків і відповідальності користувачів легкого електротранспорту. Судова практика демонструє різне тлумачення статусу електросамокатів та їхніх користувачів: деякі суди прирівнюють їх до водіїв транспортних засобів, інші – до пішоходів або велосипедистів. Верховний Суд підкреслює, що використання електротранспорту є джерелом підвищеної небезпеки, а його користувачі несуть обов'язки щодо відшкодування шкоди. Аналіз матеріалів дослідження свідчить про необхідність запровадження окремої категорії учасників дорожнього руху, визначення їхніх прав та обов'язків і встановлення відповідальності за порушення правил дорожнього руху. Впровадження чіткого законодавчого регулювання сприятиме підвищенню безпеки дорожнього руху та уникненню неоднакового застосування норм права.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Тротуари повертаються пішоходам: Рада готує заборону для електросамокатів. URL: <https://novosti-n.org/ua/dtp/Trotuary-povertayutsya-pishohodam-Rada-gotuye-zaboronudlya-elektrosamokativ-324603>.
2. Стратегія підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>.
3. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF?find=1&text=%D0%BB%D0%B5%D0%B3%D0%BA+%D0%BF%D0%B5%D1%80%D1%81%D0%BE%D0%BD+%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D1%82%D0%BA#w1_1.
4. 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 23.02.2023 р. № 2956-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2956-20#Text>.
5. Рішення Вінницького міського суду у справі №127/11466/21 від 8.07.2021 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua>. <https://reyestr.court.gov.ua/Review/98374092>.
6. Рішення Шевченківського районного суду м. Запоріжжя у справі №336/2183/18 від 21.08.2018 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/76036297>.
7. Постанова Київського апеляційного суду у справі № 761/31629/20 від 17.05.2021 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/96948661>.
8. Постанова Сумського апеляційного суду у справі № 591/2229/22 від 3.08.2022 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/105642126>.
9. Постанова Чернівецького апеляційного суду у справі № 33/822/477/20 від 22.10.2020 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/92373762>.
10. Постанова П'ятого апеляційного адміністративного суду у справі № 947/18742/22 від 14.03.2023 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/109539436>.

11. Постанова Одеського апеляційного суду у справі № 33/813/1130/25 від 02.06.2025 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/127845324>.
12. Постанова Тернопільського апеляційного суду у справа № 607/25435/25 від 12.02.2026 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/134006683>.
13. Постанова Шишацького районного суду Полтавської області у справі № 551/466/24 від 14.05.2024 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/119264397>.
14. Рішення Зарічного районного суду м. Суми у справі № 591/8080/25 від 24.09.2025 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/130460819>.
15. Постанова Дарницького районного суду міста Києва у справі № 753/16893/23 від 2.11.2023 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/115049768>.
16. Постанова Верховного Суду у справі № 127/5920/22 від 15.03.2023 р. URL: https://supreme.court.gov.ua/userfiles/media/new_folder_for_uploads/supreme/2024_prezent/Prezent_zasadi_civ_prav_vidpovidalnosti_23_02_2024.pdf.

Дата першого надходження рукопису до видання: 01.04.2026
Дата прийняття до друку рукопису після рецензування: 23.04.2026
Дата публікації: 10.05.2026

© Скочиляс-Павлів О.В., 2026

Стаття поширюється на умовах ліцензії CC BY 4.0