

**Пропозиції**  
**до проекту Закону України**  
**«Про внесення змін до статті 121 Кодексу України про адміністративні**  
**правопорушення та інших законодавчих актів України**  
**щодо безпеки експлуатації транспортних засобів»**  
*(реєстр. № 9210-1 від 01.05.2023 р.)\**

Законопроектом передбачено внесення змін та доповнень до Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), які спрямовані на посилення відповідальності за керування транспортним засобом, експлуатація якого заборонена законодавством через наявні технічні несправності, за порушення інших встановлених законом правил безпеки дорожнього руху.

Законопроект є альтернативним до проекту Закону України «Про внесення змін до статті 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення та інших законодавчих актів України щодо безпеки експлуатації транспортних засобів» (реєстр. № 9210 від 17.04.2023 р.). Більшість запропонованих положень законопроекту в частині змін до КУпАП співпадають із пропозиціями, викладеними в зазначеному проекті Закону № 9210.

*Метою законопроекту є удосконалення законодавства, що встановлює адміністративну відповідальність у сфері експлуатації транспортних засобів та безпеки дорожнього руху, запобігання керуванню такими засобами за відсутності документів, що засвідчують їх відповідність технічним регламентам.*

Для цього пропонується: внести зміни до статті 121 КУпАП «Порушення правил керування або експлуатації транспортного засобу, правил користування ременями безпеки або мотошоломами», виклавши в новій редакції диспозицію частини першої цієї статті, в якій, зокрема передбачити відповідальність за керування водієм транспортним засобом, експлуатація якого заборонена вимогами законодавства через наявність технічних несправностей та невідповідність технічним вимогам; викласти в новій редакції диспозицію частини другої зазначеної статті, в якій встановити відповідальність за дії, передбачені її частиною першою, але вчинені під час керування транспортним засобом, який використовується для надання послуг із перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, або в іншій господарській діяльності; у санкціях зазначених норм збільшити розміри штрафів, відповідно, із двадцяти до сорока та із сорока до вісімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; доповнити частину третю цієї статті положенням про «керування транспортним засобом, який не має чинного сертифіката відповідності чи іншого передбаченого законодавством документу про підтвердження відповідності», збільшивши суму штрафу за такі дії із двадцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; у частині четвертій статті 121 КУпАП, що передбачає відповідальність за «повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частинами першою – третьою цієї статті», змінити санкцію, виключивши з неї такі стягнення, як «позбавлення права керування транспортними засобами на строк від трьох до шести місяців або адміністративний арешт на строк від п'яти до десяти діб», а також замінити

критерії визначення розміру штрафу – замість «від п'ятдесяти до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян» на «двократний розмір від розміру штрафу за основний склад відповідного правопорушення»; доповнити вищевказану статтю новою частиною п'ятою, згідно з якою «систематичне (три і більше) протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частинами першою – третьою цієї статті, або якщо внаслідок цих правопорушень сталась дорожньо-транспортна пригода, тягне за собою накладення штрафу у троекратному розмірі від розміру штрафу за основний склад відповідного правопорушення з позбавленням права керування транспортними засобами на строк від трьох до шести місяців або без такого, з оплатним вилученням транспортного засобу або без такого»; викласти у новій редакції диспозицію частини десятої статті 121 КУпАП (після запропонованої зміни нумерації – частина одинадцята цієї статті), замінивши чинне положення про «порушення правил перевезення дітей» на «порушення особою, яка керує транспортним засобом, правил перевезення малолітніх дітей».

Окрім того, у Прикінцевих положеннях законопроекту пропонується внести зміни до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів» від 06.07.2005 № 2739-IV, що стосуються переліку документів, які засвідчують відповідність транспортних засобів вимогам технічних регламентів, у тому числі протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу, заборони експлуатації цих засобів за відсутності таких документів тощо.

Законопроект не суперечить Конституції України та міжнародним договорам, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

З огляду на викладені в законопроекті пропозиції, вважаємо за доцільне зазначити такі ризики його положень.

Запропонована нова редакція частини першої статті 121 КУпАП у цілому дублює її чинну редакцію, оскільки фактично передбачає аналогічні з нею правопорушення. Проте, на відміну від останньої, має вкрай загальний та невизначений характер. Зокрема, у ній не зазначено, наявність яких саме *«заборонених вимогами законодавства технічних несправностей та невідповідностей технічним вимогам»* транспортного засобу тягне за собою накладення штрафу на водія у разі керування таким засобом.

Водночас, у чинній редакції вказана норма передбачає застосування адміністративного стягнення за конкретні дії, зокрема «керування водієм транспортним засобом, що має несправності системи гальмового або рульового керування, тягово-зчіпного пристрою, зовнішніх світлових приладів (темної пори доби) ...» тощо.

Підлягає редакційному уточненню й використане в цій само частині словосполучення про *«незаконне виготовлення або переобладнання без відповідних дозволів з порушенням вимог стандартів, правил і нормативів, що стосуються безпеки дорожнього руху»* (у редакції законопроекту). Воно має незавершений характер, оскільки в ньому не зазначено, яких саме предметів, засобів чи транспортних засобів стосуються дії щодо *«виготовлення або*

переобладнання... з порушенням вимог правил і нормативів...», тобто не вказано, на що конкретно спрямовані такі дії.

Крім того, незважаючи на незаконність названих дій за умов відсутності «відповідних дозволів», запропонована норма не містить конкретних роз'яснень про те, яким органом та за яких підстав надаються такі дозволи (виходячи зі змісту, може йтися про дозвіл на виготовлення або переобладнання автотранспортного засобу). Пропозиції щодо посилення з цією метою на відповідні галузеві законодавчі акти у статті також відсутні.

Правова невизначеність запропонованої норми призводитиме до неоднозначного, довільного тлумачення її положень під час правозастосовної діяльності та, як наслідок, необґрунтованого притягнення до відповідальності за вчинення передбачених у ній діянь. У такому випадку відповідні рішення уповноважених органів можуть бути оскаржені та скасовані в судовому порядку, тому цілі законопроекту щодо посилення відповідальності за порушення правил експлуатації транспортних засобів та безпеки дорожнього руху досягнуті не будуть.

У тексті запропонованої нової редакції частини другої статті 121 КУпАП із переліку дій, які вчиняються водієм із порушенням правил керування та експлуатації транспортного засобу, передбачених у частині першій цієї статті, доцільно виключити словосполучення «...надання послуг з перевезення пасажирів». Вимоги щодо перевезення пасажирів (людей) істотно відрізняються від вимог перевезень «вантажів, багажу, пошти», або будь-яких інших видів перевезень під час «господарської діяльності», що своєю чергою впливає на розмір штрафу, який може накладатися за їх порушення. Тому такі вимоги мають бути виділені в окрему норму, як це й передбачено чинною редакцією вказаної статті.

Відповідно до частини другої статті 9 КУпАП «адміністративна відповідальність за правопорушення, передбачені цим Кодексом, настає, якщо ці порушення за своїм характером не тягнуть за собою відповідно до закону кримінальної відповідальності».

Статті 286 та 287 Кримінального кодексу України передбачають різні кримінальні покарання за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості тілесні ушкодження, або тяжкі тілесні ушкодження, або смерть потерпілого, або спричинили загибель кількох осіб.

Тобто, за аналогічні діяння, визначені у статті 121 КУпАП, у разі заподіяння ними перелічених вище суспільно небезпечних, тяжких наслідків законом передбачено настання кримінальної відповідальності.

Враховуючи, що такі наслідки завдаються під час вчинення водієм дорожньо-транспортної пригоди, вимагає уточнення диспозиція нової частини п'ятої статті 121 КУпАП (у редакції законопроекту), в якій пропонується встановити адміністративну відповідальність у випадку, якщо внаслідок вчинення будь-якого із правопорушень, передбачених частинами першою –

третьою цієї статті, сталася дорожньо-транспортна пригода. Це надало б можливість чітко розмежовувати підстави для притягнення винної особи до адміністративної або кримінальної відповідальності за вчинення діянь, пов'язаних із порушенням правил експлуатації транспортного засобу та безпеки дорожнього руху, внаслідок яких трапилася дорожньо-транспортна пригода.

Вбачається доцільним залишити в чинній редакції частину десяту статті 121 КУпАП, в якій передбачено притягнення до відповідальності водія за порушення правил перевезення дітей.

Відповідно до статті 6 Сімейного кодексу України від 10.01.2002 № 2947-III правовий статус *дитини* має особа до досягнення нею повноліття. Неповнолітньою вважається дитина у віці від чотирнадцяти до вісімнадцяти років. Малолітньою вважається дитина до досягнення нею чотирнадцяти років.

Вікові, фізичні та психологічні особливості дитини вимагають окремих законодавчих гарантій застосування підвищених заходів безпеки при перевезенні дітей транспортними засобами.

Водночас, запропонована в законопроекті заміна вищезазначеного положення на «порушення особою, яка керує транспортним засобом, правил перевезення *малолітніх дітей*» істотно звужує можливості правового захисту дитини, оскільки зменшує вік такого захисту, обмежуючи його дітьми до чотирнадцяти років.

Не узгоджуються із засадами правової визначеності закону й запропоновані в законопроекті зміни до санкцій окремих частин статті 121 КУпАП, сформульовані як «накладення штрафу у *двократному розмірі (або троекратному розмірі) від розміру штрафу за основний склад відповідного правопорушення*».

Вказані критерії розрахунку штрафів не обґрунтовуються положеннями чинного КУпАП, в яких розміри штрафів визначаються, виходячи з конкретного числа неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, що встановлюється у санкції відповідної норми. Крім того, в якості критерію для розрахунку розміру штрафу не використовується й така доволі загальна дефініція, як «основний склад відповідного правопорушення». Натомість, у разі необхідності здійснюється посилання на певну частину статті цього Кодексу, в якій передбачені дії, за вчинення яких можуть застосовуватися відповідні стягнення, або до санкції якої пропонується внести зміни та доповнення щодо виду чи розміру таких стягнень.

Наявність розпливчатих, загальних формулювань щодо розрахунку розмірів штрафів ускладнюватиме застосування цього виду адміністративного стягнення до осіб, які вчинили вказані правопорушення.

Пропозиції щодо внесення змін до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів», які містяться у Прикінцевих положеннях законопроекту, не відповідають вимогам частини восьмої статті 90 Регламенту Верховної Ради України, затвердженого Законом України від 10.02.2010 № 1861-VI. Згідно з ними, якщо для реалізації положень поданого законопроекту після його прийняття необхідні зміни до інших законів, такі зміни мають викладатися

в розділі «*Перехідні положення*» цього законопроекту або в одночасно внесеному його ініціатором окремому законопроекті.

Слід зауважити, що до названого Закону пропонується внести зміни та доповнення щодо переліку документів, які засвідчують відповідність транспортних засобів вимогам технічних регламентів та рівню європейських екологічних стандартів, порядку реєстрації транспортних засобів, правил вирішення конкуренції між нормами цього Закону та іншими нормативно-правовими актами. Однак, такі зміни безпосередньо не стосуються предмету правового регулювання наданого законопроекту щодо посилення адміністративної відповідальності за порушення правил керування та експлуатації транспортного засобу. З огляду на це запропоновані зміни до названого Закону мають бути виділені та включені до окремого законопроекту.

Водночас, стосовно вказаних змін доцільно зазначити таке.

Регламент 715/2007 Європейського Парламенту та Ради (ЄС) від 20 червня 2007 року про затвердження типу транспортних засобів щодо викидів від легких пасажирських і вантажних транспортних засобів (Євро 5 і Євро 6) та про доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу передбачає, що виробники повинні забезпечити дотримання процедур схвалення типу для перевірки відповідності продукції, надійності пристроїв контролю забруднення та вимог щодо відповідності в експлуатації. Для оцінки відповідності використовується Регламент (ЄС) 2018/858 Європейського Парламенту та Ради від 30 травня 2018 року про схвалення та ринковий нагляд за автотранспортними засобами та їх причепами, а також системами, компонентами та окремими технічними вузлами, призначеними для таких транспортних засобів, про внесення змін до Регламентів (ЄС) 715/2007 та (ЄС) 595/2009 і скасування Директиви 2007/46/ЄС. Названий Регламент передбачає обов'язкову наявність сертифікату відповідності (документа, виданого виробником, який засвідчує, що виготовлений транспортний засіб відповідає схваленому типу транспортного засобу та відповідає всім нормативним актам, чинним на момент його виробництва).

Так, у випадках, коли йдеться про транспортний засіб, імпортер гарантує, що транспортний засіб супроводжується необхідним сертифікатом відповідності (стаття 16 Регламенту); виробник повинен видавати паперовий сертифікат відповідності для кожного транспортного засобу, незалежно від того, зібраний, розібраний або повністю зібраний, якщо він виготовлений відповідно до затвердженого типу транспортного засобу (стаття 36 Регламенту); транспортні засоби, для яких схвалення типу всього транспортного засобу є обов'язковим або для яких виробник отримав таке схвалення типу, повинні бути представлені на ринку, зареєстровані або введені в експлуатацію тільки якщо вони супроводжуються дійсним сертифікатом відповідності (стаття 48 Регламенту).

Слід також зазначити, що на сьогодні в Україні не запроваджено обов'язковий технічний контроль транспортних засобів. Проект відповідного Закону було розміщено на сайті Мінінфраструктури ще 2021 року, однак Міністерство вважає за необхідне повернутися до розгляду цього питання після

завершення воєнного стану. Отже, вважали би внесення запропонованих змін передчасним.

Реалізація запропонованого проекту закону не потребує додаткових видатків із Державного та місцевих бюджетів України.

Водночас, у законопроекті пропонується значно збільшити розміри штрафів за передбачені в ньому діяння. Внаслідок цього, його реалізація матиме вплив на показники дохідної частини державного бюджету, оскільки може призвести до збільшення його доходів від надходження сум штрафів у разі виявлення відповідних порушень. Незважаючи на це, всупереч частині першій статті 27 Бюджетного кодексу України та частині третій статті 91 Регламенту Верховної Ради України, затвердженого Законом України від 10.02.2010 № 1861-VI, необхідне фінансово-економічне обґрунтування (включаючи відповідні розрахунки) не додається.

*Дослідницька служба  
Верховної Ради України*

*\*Цей документ підготовлений Дослідницькою службою Верховної Ради України як довідковий інформаційно-аналітичний матеріал. Інформація та позиції, викладені в документі, не є офіційною позицією Верховної Ради України, її органів або посадових осіб. Цей документ може бути цитований, відтворений та перекладений для некомерційних цілей за умови відповідного посилання на джерело.*