

Інформаційна довідка
щодо проекту Закону України
«Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні
правопорушення щодо запровадження пропорційності відповідальності за
перевищення встановлених обмежень швидкості руху
транспортних засобів»
(реєстр. № 13314 від 26.05.2025)*

***Анотація.** В інформаційній довідці розглянуто питання посилення адміністративної відповідальності за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів у контексті проекту Закону України (реєстр. № 13314 від 26.05.2025) (далі – законопроект). За результатами аналізу визначено ризики законопроекту.*

***Ключові слова:** адміністративна відповідальність, адміністративне правопорушення, перевищення обмежень швидкості, дорожній рух, транспортні засоби, штраф.*

Вступна частина. У переважній більшості держав-членів Європейського Союзу (далі – ЄС) правове регулювання відповідальності за перевищення максимальної швидкості руху транспортних засобів ґрунтується на єдиних, основоположних вимогах і стандартах, які визначені Директивою 2014/45/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 3 квітня 2014 року про періодичний технічний контроль придатності до експлуатації моторних транспортних засобів та їх причепів та про скасування Директиви 2009/40/ЄС.

У законодавстві ЄС відсутнє визначення загального поняття «максимальна швидкість руху транспортного засобу» або єдиного показника такої «максимально можливої швидкості», які би використовувалися за будь-яких обставин та в усіх без винятку випадках. Натомість, така швидкість встановлюється, виходячи з особливостей автомагістралей та інших доріг, часу й місця дорожнього руху, категорій і технічних характеристик автотransпортних засобів, тривалості водійського стажу тощо.

Як і для показників максимальної швидкості руху, для визначення розмірів штрафів за її перевищення використовуються різноманітні критерії, у вигляді: конкретних величин перевищення встановленої максимальної швидкості руху транспортних засобів («кроків» перевищення швидкості); типів транспортних засобів та їх технічних характеристик; тривалості порушення, тобто періоду часу, протягом якого воно відбувалося; місця вчинення порушення, зокрема, у населених пунктах або поза ними; особливостей доріг, на яких відбувався рух транспортних засобів; повторності або кількості випадків вчинення таких порушень; наявних зовнішніх умов, за яких здійснювався рух транспортного засобу, наприклад, несприятливих погодних умов, стану видимості через туман, снігопад, дощ, а також деяких інших обставин, за яких перевищення швидкості руху може створювати більш небезпечні наслідки для оточуючих. При цьому визначальним для встановлення розміру штрафів є принцип пропорційності, згідно з яким збільшення показників, на які перевищується максимально

допустима за даних умов швидкість руху транспортних засобів, тягне за собою відповідне збільшення розмірів грошових стягнень, що накладаються за такі дії. Як правило, штрафні санкції застосовуються, починаючи з перевищення максимальної швидкості руху на 10–20 км/год, а діапазон відповідних сум штрафів може становити від 40–60 до 1500–3000 євро.

Для України в контексті реалізації євроінтеграційного курсу проблематика порушення швидкісного режиму під час керування автотранспортними засобами була й залишається важливою і актуальною, оскільки саме порушення швидкості є найбільш небезпечним правопорушенням, яке утворює ризики для всіх учасників дорожнього руху.

Метою законопроекту є зменшення кількості ДТП із загиблими та травмованими шляхом запобігання правопорушенням, що стосуються перевищення встановлених обмежень швидкості руху, за допомогою збільшення розмірів штрафів, зокрема удосконалення системи покарань за відповідні правопорушення, що передбачає запровадження пропорційного покарання залежно від розміру перевищення встановленого обмеження швидкості руху за таким принципом: чим більше перевищення швидкості – тим суворіше покарання. Прийняття законопроекту сприятиме зменшенню кількості адміністративних правопорушень із перевищення встановлених обмежень швидкості руху, та, як наслідок, дозволить зменшити рівень смертності і травматизму на дорогах. Водночас законопроект спрямований на усунення підстав для звільнення водіїв від відповідальності за перевищення швидкості у зв'язку з малозначністю вчиненого правопорушення.

Законопроектом пропонується внести зміни до статей 22, 122, 221, 222, 235¹, 255 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), а також доповнити КУпАП новою статтею 122⁶, якою визначатимуться правопорушення, пов'язані з перевищенням установлених обмежень швидкості руху, та в якій пропонується запровадити градацію за перевищення встановлених обмежень швидкості руху.

З огляду на викладені в законопроекті пропозиції, вважаємо за доцільне зазначити таке.

Основна частина. Принцип пропорційності є важливим інструментом для дотримання балансу між публічними інтересами та приватними правами особи. На переконання законодавця, запровадження принципу пропорційності відповідальності за перевищення обмежень швидкості означає, що розмір штрафу і, відповідно, покарання за перевищення швидкості залежить від ступеня перевищення, а не буде фіксованим для всіх правопорушень. Своєю чергою, це означає, що чим більше водій перевищує показники швидкості, тим суворішим буде покарання.

У чинній редакції частини 1 статті 122 КУпАП визначено, що перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на двадцять кілометрів на годину передбачає накладення штрафу в розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Частина 4 статті 122 КУпАП встановлює, що перевищення встановлених обмежень швидкості руху

транспортних засобів більш як на п'ятдесят кілометрів на годину передбачає накладення штрафу в розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Тобто максимальний розмір штрафу за перевищення швидкісного режиму більш як на п'ятдесят кілометрів на годину складає сто неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Згідно із запропонованою диспозицією статті 122⁶ КУпАП (у редакції законопроекту) встановлена диференціація (градація) розміру штрафів за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів – від двадцяти до двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Відповідно до частини першої статті 122⁶ КУпАП (у редакції законопроекту) у випадку перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на десять кілометрів на годину передбачено накладення штрафу в розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Частиною другою статті 122⁶ КУпАП (у редакції законопроекту) у випадку перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на двадцять кілометрів на годину передбачено накладення штрафу в розмірі сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Відповідно до частини третьої статті 122⁶ КУпАП (у редакції законопроекту) у випадку перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на тридцять кілометрів на годину передбачається накладення штрафу в розмірі вісімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Частина четверта статті 122⁶ КУпАП (у редакції законопроекту) встановлює, що у випадку перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на сорок кілометрів на годину передбачено накладення штрафу в розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, а згідно з частиною п'ятою цієї статті (у редакції законопроекту), якщо відбулося перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на шістдесят кілометрів на годину, передбачено накладення штрафу в розмірі ста шістдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Частина шоста вказаної статті (у редакції законопроекту) регламентує, що у випадку перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на вісімдесят кілометрів на годину, передбачається накладення штрафу в розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Загалом це у 1,5–2 рази більше, аніж суми штрафів, які діють в Україні, передбачені чинною редакцією частини 4 статті 122 КУпАП.

Незрозумілою є логіка законодавця в контексті збільшення розмірів штрафів у такій послідовності (градації), як: 20, 40, 80, 100, 160, 200 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з одночасним встановленням покарання за порушення таких фіксованих швидкісних режимів: 10, 20, 30, 40, 60, 80 км/год та більше. Таким чином, законопроектом регламентовані підстави для покарання водіїв у випадку перевищення ними встановлених обмежень швидкості руху більш ніж на 10–80 км/год. Перевагами запровадження такої градації покарання є кінцеве збільшення максимальної суми штрафів у півтори та навіть два рази. Запровадження покарання водіїв за перевищення

встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на десять кілометрів на годину є інноваційним для України.

З іншого боку, виходячи з аналізу частини першої статті 122⁶ КУпАП (у редакції законопроекту), водії не притягатимуться до відповідальності у випадку перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів до десяти кілометрів на годину, що певним чином не узгоджується зі змістом пояснювальної записки, в якій ідеться, що на виконання рекомендацій та відповідно до практики держав-членів ЄС Україна має зосередитися на градації покарань залежно від ступеня перевищення швидкості саме в діапазоні перевищення від 1 до 70 км/год із метою запобігання адміністративним правопорушенням, пов'язаним із перевищенням швидкості, що на жаль, було проігноровано.

Також поза увагою законодавця в запропонованій редакції статті 122⁶ КУпАП залишилося питання визначення адміністративних стягнень за повторне протягом року вчинення правопорушення щодо перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів.

Незважаючи на збільшення сум штрафів, обґрунтування їх розмірів у доданих до законопроекту документах відсутнє. Зазначене не відповідає вимогам статті 33 КУпАП, оскільки суми штрафів мають відповідати принципу пропорційності адміністративного стягнення рівню суспільної шкідливості вчиненого правопорушення, його поширеності, конкретним обставинам вчинення і негативним наслідкам, які воно завдає встановленому порядку управління, власності та правам громадян.

У пояснювальній записці зазначено, що реалізація запропонованого проекту закону не потребує додаткових видатків із державного бюджету або місцевих бюджетів України. Водночас за наслідками очікуваної сплати винними особами адміністративних штрафів передбачається значне збільшення надходжень до державного бюджету. Внаслідок цього, практична реалізація цього закону матиме суттєвий вплив на підвищення показників дохідної частини державного бюджету від надходження сум штрафів у разі виявлення відповідних порушень. Незважаючи на це, у супереч частині першій статті 27 Бюджетного кодексу України та частині третій статті 91 Регламенту Верховної Ради України необхідне фінансово-економічне обґрунтування (включаючи відповідні розрахунки) не додається.

Положення пункту 1 Прикінцевих положень законопроекту не узгоджуються з позицією Конституційного Суду України, який у Рішенні від 15 квітня 2020 року № 2-р(П)/2020 відзначив, що в контексті принципу верховенства права важливим є встановлення при внесенні змін до законодавства розумного часового проміжку між офіційним оприлюдненням закону і набранням ним чинності.

Висновок. З огляду на євроінтеграційний вектор розвитку України, потребу запозичення кращих практик законодавчого забезпечення накладання стягнень за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів, своєчасним і необхідним є запровадження більш суворої системи

санкцій для водіїв-порушників. Представлений законопроект, спрямований на вдосконалення основних засад державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, профілактику та запобігання адміністративним правопорушенням на транспорті, є актуальним, однак потребує доопрацювання в частині узгодження розміру штрафу як виду стягнення та диференціації (градації) стягнень залежно від показників перевищення швидкості.

*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.*