

**Інформаційна довідка
щодо проекту Закону України
«Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні
правопорушення щодо особливостей відповідальності за порушення у
сфері використання малого електротранспорту в Україні, а також за
порушення правил дорожнього руху окремими категоріями учасників
дорожнього руху»
(реєстр. 15283 від 29.05.2026)***

***Анотація.** В інформаційній довідці розглянуто питання встановлення адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху за порушення вимог щодо використання малого електротранспорту та посилення відповідальності окремих категорій учасників дорожнього руху. Відповідний аналіз проведено в контексті пропозицій, передбачених проектом Закону України реєстр. 15283 від 29.05.2026.*

***Ключові слова:** адміністративна відповідальність, малий електротранспорт, безпека дорожнього руху, транспортний засіб, штраф, учасники дорожнього руху,*

Вступ

Останніми роками в Україні суттєво зросло використання засобів малого електротранспорту, зокрема електричних самокатів, моноколів, сігвеїв, гіробордів та інших аналогічних засобів пересування. При цьому чинне законодавство не містить комплексного регулювання особливостей їх використання та відповідальності за порушення встановлених правил експлуатації.

За даними Національної поліції у 2024 році було зареєстровано 503 дорожньо-транспортних пригоди (далі також – ДТП) за участю легких електротранспортних засобів, унаслідок яких загинуло 12 осіб, а 538 отримали тілесні ушкодження. У 2025 році зафіксовано різке зростання таких інцидентів – до 845 ДТП, унаслідок яких загинуло 19 осіб, а 912 – отримали травми. Початок 2026 року також свідчить про збереження негативної тенденції: лише за перші три місяці року зареєстровано 94 ДТП за участю зазначеного виду транспорту, в яких загинуло 2 особи та 107 були травмовані¹.

З огляду на збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод та інших інцидентів за участю користувачів електротранспорту, актуалізується необхідність удосконалення правового регулювання у відповідній сфері та забезпечення належного рівня безпеки дорожнього руху.

Досліджуваний законопроект системно пов'язаний із проектом Закону України «Про особливості використання малого електротранспорту в Україні» (реєстр. № 15284 від 29.05.2026) (далі – законопроект № 15284), який визначає правові засади використання малого електротранспорту, встановлює вимоги до порядку його експлуатації, швидкісних режимів руху, вікових обмежень для

¹ 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?utm_source=chatgpt.com

користувачів, вимоги щодо використання засобів індивідуального захисту та інші правила безпечного пересування.

Слід зазначити, що у 2023 році Дослідницькою службою Верховної Ради України підготовлено аналітичну записку з питань порівняльного законодавства щодо особливостей правового регулювання використання окремих видів електричних транспортних засобів у деяких державах Європи та світу², в якій проаналізовано, серед іншого, підходи до визначення правового статусу таких транспортних засобів, встановлення вимог до їх експлуатації, обмежень швидкості руху, вікових вимог до користувачів та використання засобів індивідуального захисту.

Метою законопроекту визначено законодавче врегулювання особливостей адміністративної відповідальності за порушення правил використання малого електротранспорту, а також посилення відповідальності за порушення правил дорожнього руху окремими категоріями учасників дорожнього руху.

Основна частина

Для досягнення задекларованої мети пропонується внести зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), доповнивши його новою статтею 126-1, що встановлює адміністративну відповідальність за порушення вимог щодо використання малого електротранспорту; збільшити розміри адміністративних штрафів за порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами, особами, які керують гужовим транспортом, та погоничами тварин.

Аналіз положень законопроекту дає підстави звернути увагу на низку ризиків та проблемних аспектів.

Так, потребує доопрацювання використаний у законопроекті категоріально-понятійний апарат. Зокрема, для позначення відповідної категорії транспортних засобів законопроект оперує поняттям «малий електротранспорт». Водночас у Законі 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 № 2956 використовуються поняття «легкий персональний електричний транспортний засіб» та «низькошвидкісний легкий електричний транспортний засіб».

Відповідно до статті 1 зазначеного Закону легкий персональний електричний транспортний засіб – це колісний транспортний засіб, який оснащений та приводиться в рух виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) із потужністю у діапазоні до 1000 Вт, системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії,

² Аналітична записка з питань порівняльного законодавства щодо особливостей правового регулювання використання окремих видів електричних транспортних засобів у деяких державах Європи та світу. Дослідницька служба Верховної Ради України. URL: <https://research.rada.gov.ua/uploads/documents/32659.pdf>

з одним, двома, трьома або чотирма колесами, який має максимальну конструктивну швидкість у діапазоні до 25 кілометрів на годину.

Низькошвидкісний легкий електричний транспортний засіб визначено як колісний транспортний засіб, який оснащений та приводиться в рух виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома), системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії, із двома, трьома або чотирма колесами, який має максимальну конструктивну швидкість, що є меншою або дорівнює 50 кілометрів на годину та більшою за 10 кілометрів на годину, та споряджену масу не більше ніж 600 кілограмів.

Водночас у законопроекті № 15284 міститься визначення малого електротранспорту як одно-, дво- або триколесні механічні транспортні засоби, що приводиться в рух за допомогою електричного двигуна (електричні самокати, моноколеса, електричні велосипеди, сігвеї, гіроборди, гіроскутери тощо), які можуть набирати швидкість 10 і більше кілометрів за годину.

Запропоноване визначення малого електротранспорту фактично не містить достатніх критеріїв для чіткого відмежування відповідних транспортних засобів від інших категорій електричного транспорту. Відсутність технічних параметрів щодо потужності двигуна, максимальної конструктивної швидкості чи маси транспортного засобу може ускладнити правозастосування та створити ризики неоднакового тлумачення законодавства під час вирішення питання про належність конкретного транспортного засобу до категорії малого електротранспорту. Це, своєю чергою, може негативно вплинути на визначеність підстав адміністративної відповідальності, що не узгоджується з принципом юридичної визначеності як складовою верховенства права.

Запропонована стаття 126-1 КУпАП (в редакції законопроекту) встановлює відповідальність за порушення «вимог щодо використання малого електротранспорту», однак безпосередньо не конкретизує зміст таких вимог. У результаті диспозиція статті має бланкетний характер і не містить чіткого визначення дій або бездіяльності, які утворюють склад адміністративного правопорушення. Такий підхід може ускладнити встановлення підстав для застосування адміністративної відповідальності та не узгоджується з принципом юридичної визначеності.

Окремої уваги потребує питання пропорційності запропонованих санкцій. Законопроект передбачає, що повторне порушення особами, які керують малим електротранспортом, вимог щодо використання такого електротранспорту тягне за собою накладення штрафу у розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з конфіскацією відповідного малого електротранспорту. Водночас третє та кожне наступне порушення тягне за собою накладення штрафу у розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, виправні роботи на строк одного місяця та конфіскацію відповідного транспортного засобу.

При цьому санкція не диференціюється залежно від характеру порушення, ступеня його суспільної шкідливості або настання шкідливих наслідків. За таких умов однакові заходи відповідальності можуть застосовуватися як до

малозначних правопорушень, що не спричинили та не створили реальної загрози безпеці дорожнього руху, так і до діянь, які фактично створюють підвищену небезпеку.

Дискусійним також видається передбачене законопроектом застосування санкції у виді конфіскації малого електротранспорту за повторне, третє та кожне наступне порушення встановлених вимог використання малого електротранспорту. Зазначене додаткове адміністративне стягнення може не відповідати принципу пропорційності у разі його застосування без урахування характеру та ступеня суспільної шкідливості правопорушення, а також фактичних наслідків його вчинення. Крім того, законопроект не враховує можливі випадки використання правопорушником орендованого або такого, що належить іншій особі, електротранспорту.

Викликає сумніви й обґрунтованість запропонованого збільшення розмірів штрафів для пішоходів, велосипедистів та осіб, які керують гужовим транспортом, і погоничів тварин. У пояснювальних матеріалах відсутній аналіз статистичних даних щодо ефективності чинних санкцій або належне обґрунтування необхідності їх підвищення. За відсутності таких даних складно оцінити, наскільки запропоновані зміни відповідатимуть принципу пропорційності адміністративної відповідальності.

Запропоновані зміни передбачають запровадження нових адміністративних стягнень та істотне збільшення розмірів існуючих штрафів. Реалізація цих норм матиме вплив на показники дохідної частини державного бюджету, оскільки може призвести до збільшення його доходів від надходження сум штрафів у разі їх застосування. Проте, всупереч частині першій статті 27 Бюджетного кодексу України та частині третій статті 91 Регламенту Верховної Ради України, законопроект не містить фінансово-економічного обґрунтування, включно з відповідними розрахунками.

Положення щодо набрання чинності не враховують приписів Конституційного Суду України, викладених у Рішенні від 15 квітня 2020 року № 2-р(П)/2020, де зазначено, що відповідно до принципу верховенства права важливо передбачити розумний часовий проміжок між офіційним оприлюдненням закону й набранням ним чинності.

Висновки

У рамках удосконалення правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху та використання малого електротранспорту положення законопроекту потребують корегування в частині забезпечення юридичної визначеності, зокрема щодо конкретизації змісту вимог до використання малого електротранспорту, за порушення яких встановлюється адміністративна відповідальність.

*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.