

Інформаційна довідка
щодо проєкту Закону України
«Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні
правопорушення щодо посилення відповідальності за дії, які призводять до
травматизму та смертності на дорогах»
*(реєстр. № 15348 від 24.06.2026)**

***Анотація.** В інформаційній довідці розглянуто питання посилення адміністративної відповідальності за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів з метою мінімізації травматизму та смертності на дорогах в контексті проєкту Закону України реєстр. № 15348 від 24.06.2026 (далі – законопроект). За результатами аналізу визначено ризики законопроекту.*

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

Вступ

У державах-членах Європейського Союзу (далі – ЄС) правове регулювання відповідальності за перевищення максимальної швидкості руху транспортних засобів ґрунтується на єдиних, основоположних вимогах і стандартах, визначених 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. Для визначення розмірів штрафів за перевищення показників максимальної швидкості руху використовуються різноманітні критерії у виді: 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. 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. Водночас 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.

Для України в умовах адаптації вітчизняного законодавства до вимог ЄС актуальними й важливими залишаються питання посилення відповідальності водіїв у разі вчинення ними правопорушень швидкісного режиму під час керування автотранспортними засобами.

Метою законопроекту, як зазначено в пояснювальній записці до нього, є «вдосконалення правового врегулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху для його учасників, та спрямований в цілому на покращення безпеки дорожнього руху», а його головним завданням визначено запровадження пропорційного та справедливого покарання в залежності від розміру перевищення встановленого обмеження швидкості руху, а саме – чим більше перевищення швидкості, тим суворішим має бути покарання. При цьому, на переконання авторів цієї законодавчої ініціативи, новелою законопроекту є встановлення нового виду відповідальності за порушення швидкісного режиму у п'ять і більше разів протягом року. Прийняття законопроекту має сприяти зменшенню кількості адміністративних правопорушень із перевищення встановлених обмежень швидкості руху, та, як наслідок, дозволить зменшити рівень смертності і травматизму на дорогах.

Законопроектом пропонується внести зміни до статей 22, 122, 219, 221, 222, 235¹, 255, 265², 265⁴, 277, 279¹, 288, 300¹, 307 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.

Законопроект є дотичним до 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) та альтернативного йому законопроекту «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо запровадження пропорційності відповідальності за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів» (реєстр. № 13314-1 від 04.06.2025).

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. Принцип пропорційності відповідальності за перевищення обмежень швидкості у контексті досліджуваних пропозицій означає, що розмір штрафу і, відповідно, покарання за перевищення швидкості, залежатиме 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.

Згідно із запропонованою диспозицією статті 122⁶ КУпАП (у редакції законопроекту) встановлена диференціація (градація) розміру штрафів за

перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів – від сорока до тисячі 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 двадцять кілометрів на годину передбачено накладення штрафу в розмірі сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Частиною другою статті 122⁶ КУпАП (у редакції законопроекту) у випадку перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на сорок кілометрів на годину передбачено накладення штрафу в розмірі ста двадцяти 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 шістдесят кілометрів на годину передбачається накладення штрафу в розмірі ста шістдесяти 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 вісімдесят кілометрів на годину передбачено накладення штрафу в розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, а згідно з частиною п'ятою цієї статті (у редакції законопроекту), якщо порушення, передбачені частинами третьою та четвертою цієї статті, вчинені особою, яка п'ять та більше разів протягом року піддавалася адміністративному стягненню за вчинення будь-якого порушення, передбаченого частинами третьою або четвертою цієї статті передбачається накладання штрафу в розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Загалом це у 2–10 разів більше, аніж суми штрафів, які діють в Україні, передбачені чинною редакцією статті 122 КУпАП.

У зв'язку з наведеним незрозумілою є логіка щодо збільшення розмірів штрафів у такій послідовності (градації) як: 40, 120, 160, 200, 1000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з одночасним встановленням покарання за порушення таких фіксованих швидкісних режимів: 20, 40, 60, 80 км/год та більше. Особливо звертає увагу пропозиція щодо підвищення відповідальності для системних правопорушників лише після п'яти і більше випадків перевищення швидкості більше аніж на 60 або 80 км/год протягом року. У такий спосіб законопроект фактично ігнорує юридичну конструкцію повторності, встановлюючи підвищену відповідальність лише за п'ять та більше правопорушення, вчинене протягом року.

Виходячи із системного аналізу частини першої статті 122⁶ КУпАП (у редакції законопроекту), водії не притягатимуться до відповідальності у випадку перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів до двадцяти кілометрів на годину, що певним чином не узгоджується із рекомендаціями та сучасними практиками держав-членів ЄС (Дослідницькою службою проведено дослідження питань, які присвячені правовому регулюванню відповідальності за перевищення швидкості руху та допустимого рівня шуму у процесі експлуатації транспортних засобів, а також користування

електричними засобами переміщення на дорогах у деяких європейських державах)¹. За таких умов 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, у тексті представленого законопроекту 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.

Пункт 2 Прикінцевих положень законопроекту потребує конкретизації в частині доручення Кабінету Міністрів України щодо переліку нормативно-правових актів, які потребуватимуть змін (відповідно до вимог частини восьмої статті 90 Регламенту Верховної Ради України).

¹ Аналітична записка з питань порівняльного законодавства щодо правового регулювання у деяких європейських країнах відповідальності за перевищення швидкості руху, допустимого рівня шуму, а також користування електричними засобами переміщення на дорогах. Дослідницька служба Верховної Ради України. URL: https://research.rada.gov.ua/documents/analyticRSmaterialsDocs/industry_policy/analytical_notes-indst/74021.html?search

Висновки

З огляду на прагнення реалізації євроінтеграційного вектору 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. Адже змістовно законопроект сфокусовано виключно на необхідності посилення покарання за перевищення швидкості, хоча значна частина смертельних ДТП та підвищеного травматизму на дорогах пов'язані з іншими порушеннями Правил дорожнього руху. 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 у відповідності до рекомендацій та сучасних практик держав-членів ЄС.

*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.*