

Інформаційна довідка
щодо проєкту Закону України
«Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні
правопорушення щодо посилення відповідальності у сфері експлуатації та
прокату легкого персонального електричного транспорту»
*(реєстр. № 15444 від 24.07.2026)**

***Анотація.** В інформаційній довідці розглянуто питання посилення адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері експлуатації та прокату легкого персонального електричного транспорту в контексті проєкту Закону України (реєстр. № 15444 від 24.07.2026). За результатами аналізу визначено ризики законопроекту.*

***Ключові слова:** адміністративна відповідальність, адміністративне правопорушення, легкий персональний електричний транспорт, штраф, геофенсинг.*

Вступ

За даними Міністерства внутрішніх справ України, кількість інцидентів за участю легкого персонального електричного транспорту щороку зростає на 60–70 %. Майже 45 % таких дорожньо-транспортних пригод становлять наїзди на пішоходів у пішохідних зонах, понад 70 % травмованих користувачів самокатів не використовували захисні шоломи та світловідбивачі, а кожен сьомий випадок пов'язаний із керуванням у стані алкогольного сп'яніння. У 2025 році в Україні сталося 845 дорожньо-транспортних пригод за участю легкого персонального або низькошвидкісного електротранспорту, унаслідок яких загинули 19 осіб, а 912 отримали травми.

Попри те, що у 2023 році легкий персональний електротранспорт було законодавчо віднесено до транспортних засобів, Кодекс України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) досі не передбачає адміністративної відповідальності для осіб, які ним керують. Відсутність спеціальних норм фактично унеможлиблює притягнення таких осіб до відповідальності за низку порушень правил дорожнього руху, а також належне правове реагування щодо суб'єктів господарювання, які надають послуги прокату (кікшерингу) легкого персонального електричного транспорту.

У зв'язку з цим актуальність законопроекту зумовлена необхідністю підвищення рівня безпеки дорожнього руху, усунення прогалин у механізмі адміністративної відповідальності користувачів легкого персонального електричного транспорту та вдосконалення правового регулювання діяльності операторів кікшерингу.

Метою проєкту Закону України (реєстр. № 15444 від 24.07.2026) (далі – законопроект), як зазначено в пояснювальній записці до нього, є мінімізація аварійності та захист пішоходів шляхом запровадження адміністративної відповідальності для користувачів (водіїв) легкого персонального електричного транспорту, а також для суб'єктів господарювання, що надають послуги з його прокату.

Основна частина

Законопроектом пропонується: доповнити КУпАП новими статтями – 127² (Порушення правил дорожнього руху особами, які керують легким персональним електричним транспортом) та 127³ (Порушення вимог щодо надання послуг з прокату легкого персонального електричного транспорту); внести зміни до статей 221, 222 КУпАП щодо наділення органів Національної поліції та судів повноваженнями розглядати справи про зазначені правопорушення.

Законопроект є логічним продовженням попередніх законодавчих ініціатив і за предметом правового регулювання є дотичним до законопроекту «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та пішоходів) (реєстр. № 3023 від 06.02.2020).

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

Запропонованими статтями 127² та 127³ КУпАП встановлюються нові склади адміністративних правопорушень і санкції за їх вчинення щодо користувачів легкого персонального електричного транспорту та суб'єктів господарювання, які надають послуги з його прокату.

Водночас пояснювальна записка не містить належного обґрунтування запропонованих розмірів штрафів. Відповідно до принципу пропорційності адміністративної відповідальності санкції мають відповідати ступеню суспільної шкідливості правопорушення та бути належно вмотивованими. Відсутність такого обґрунтування ставить під сумнів доцільність посилення відповідальності та може негативно вплинути на сталість правозастосовчої практики.

Крім того, твердження у пояснювальній записці про відсутність впливу законопроекту на показники бюджетів не враховує того, що запровадження нових складів адміністративних правопорушень і встановлення штрафів об'єктивно можуть вплинути на надходження до бюджетів від їх сплати. Отже, законопроект має відповідати вимогам частини першої статті 27 Бюджетного кодексу України та частини третьої статті 91 Регламенту Верховної Ради України щодо подання належного фінансово-економічного обґрунтування.

Суттєвим ризиком законопроекту є також відсутність дієвого механізму ідентифікації осіб, які керують легким персональним електричним транспортом. Такий транспорт не підлягає державній реєстрації, не має номерних знаків, а його користувачі не зобов'язані мати посвідчення водія. За таких умов установлення особи правопорушника, особливо у разі залишення ним місця події, може бути істотно ускладненим або неможливим, що знижує ефективність запропонованого механізму притягнення до адміністративної відповідальності.

Водночас законопроект не визначає порядку реалізації окремих обов'язків операторів прокату легкого персонального електричного транспорту, зокрема

щодо встановлення зон обмеження швидкості, функціонування технологій геофенсингу, блокування паркування у заборонених місцях та технічного унеможливлення перевезення кількох осіб одним транспортним засобом. Відсутність відповідного правового регулювання може ускладнити практичне застосування запропонованих норм і створити ризики неоднакового їх тлумачення.

Ще одним ризиком представленого законопроекту є технічна неготовність інфраструктури прокату (кікшерингу), оскільки передбачається накладання величезних штрафів на компанії, які надають послуги із сервісу прокату, та громадян – суб'єктів підприємницької діяльності за незабезпечення програмного обмеження швидкості руху легкого персонального електричного транспорту у визначених зонах, або невпровадження технологій автоматичного обмеження (геофенсингу) руху таких транспортних засобів і паркування у заборонених місцях. Це може призвести до того, що більшість моделей самокатів та інших видів легкого персонального електричного транспорту потребуватимуть вартісної апаратної технологічної модернізації, що може гіпотетично призвести до закриття великих операторів прокату або до різкого зростання вартості послуг оренди такого різновиду транспорту для населення. Законопроект спрямований на суворе покарання суб'єктів господарювання – сервіси прокату за «незабезпечення технічного блокування можливості руху кількох осіб на одному транспортному засобі», що автоматично перекладає відповідальність громадян на приватний бізнес, оскільки оператор сервісу прокату не має повноважень, щоб фізично фіксувати та знімати правопорушників із самоката в момент руху.

Також у представленому законопроекті не враховано ситуативний фактор управління легким персональним електричним транспортом малолітніми та неповнолітніми особами, не передбачені штрафи для батьків, опікунів (піклувальників), чиї діти спричиняють ДТП. Законопроект не зобов'язує компанії, які спеціалізуються на сервісі прокату легкого персонального електричного транспорту, впроваджувати жорстку верифікацію віку, наприклад, сканування паспорту або авторизацію через застосунок «Дія» перед кожною поїздкою, через що діти й надалі практично зможуть досить легко орендувати такий транспорт за допомогою батьківських банківських карток. Оскільки для оренди самоката через застосунок «Bolt» або «Jet» потрібна лише банківська картка, батьки самостійно додають свою банківську картку на смартфон дитини для кишенькових витрат, при цьому система прокату фіксує лише факт здійснення оплати. Вона не знає, хто саме здійснив оплату з використанням телефону – один із батьків, хто є власником банківської картки, чи його дитина.

Положення пункту 1 Прикінцевих положень законопроекту не узгоджується 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).

Висновки

Представлений законопроект, спрямований на удосконалення основних засад державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, профілактику та запобігання адміністративним правопорушенням під час експлуатації або прокату легкого персонального електричного транспорту, є актуальним, однак потребує доопрацювання в частині запровадження обов'язкової верифікації віку користувачів сервісу прокату (кікшерингу) за допомогою державних цифрових інструментів (паспорт/«Дія»), встановлення адміністративної відповідальності для батьків (опікунів, піклувальників), чії діти порушують правила дорожнього руху, та узгодження розміру пропонованих штрафів.

*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.*