

**Інформаційна довідка
щодо проєкту Закону України
«Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні
правопорушення щодо посилення відповідальності за порушення правил
зупинки, стоянки та паркування на місцях для осіб з інвалідністю»
(реєстр. № 15403-1 від 27.07.2026)***

***Анотація.** В інформаційній довідці розглянуто питання посилення адміністративної відповідальності за порушення правил зупинки, стоянки та паркування на місцях для осіб з інвалідністю в контексті проєкту Закону України (реєстр. № 15403-1 від 27.07.2026). Проаналізовано запропоновані збільшення розмірів адміністративних штрафів, запровадження відповідальності за неправомірне використання розпізнавального знака «Особа з інвалідністю», можливість тимчасового затримання транспортних засобів, а також зміну повноважень щодо фіксації відповідних правопорушень. Виявлено ризики правової невизначеності, недостатнього обґрунтування розмірів санкцій, ускладнення правозастосування та неоднакового застосування норм через відсутність чіткого порядку підтвердження права на використання відповідного знака. Окрему увагу приділено закордонному досвіду щодо цифрової верифікації дозволів на паркування та механізмів громадського контролю.*

***Ключові слова:** адміністративна відповідальність, адміністративне правопорушення, зупинка, стоянка, паркування, особа з інвалідністю, штраф.*

Вступ

Понад чотири роки воєнного стану в Україні призвели до стрімкого зростання кількості ветеранів та цивільних осіб із набутою інвалідністю, у зв'язку з чим виникла потреба переформовувати міську транспортну інфраструктуру та належним чином переосмислити водійську культуру в цьому контексті. Створення безбар'єрного мобільного середовища є не просто юридичним обов'язком держави, а проявом поваги до людської гідності та механізмом соціальної інтеграції. Важливим кроком у цьому напрямку є забезпечення прав людей із інвалідністю та водіїв, які їх перевозять, на безперешкодний доступ до спеціально виділених паркувальних місць.

Відповідно до Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю¹ держави-учасниці мають забезпечувати особам з інвалідністю нарівні з іншими доступ до фізичного оточення, доріг, транспорту та інших об'єктів і послуг, відкритих для населення, а також вживати заходів для усунення бар'єрів доступності. Конвенція також закріплює обов'язок держав забезпечувати індивідуальну мобільність осіб з інвалідністю з максимально можливим ступенем їхньої самостійності (статті 9, 19, 20).

У праві Європейського Союзу питання доступу осіб з інвалідністю до спеціально визначених паркувальних місць також набуває самостійного

¹ Конвенція про права осіб з інвалідністю. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g71#Text

нормативного значення. Директива (ЄС) 2024/2841² запроваджує Європейську паркувальну картку для осіб з інвалідністю та встановлює право її власників на рівний доступ до паркувальних умов і об'єктів, зарезервованих для осіб з інвалідністю, у державах-членах ЄС.

Таким чином, належне функціонування системи спеціальних паркувальних місць передбачає не лише їх нормативне визначення, а й створення ефективних механізмів підтвердження права на їх використання, контролю за дотриманням відповідних правил та притягнення до відповідальності за їх порушення.

Метою проєкту Закону України (реєстр. № 15403-1 від 27.07.2026) (далі – законопроект), як зазначено в пояснювальній записці до нього, є підвищення ефективності адміністративно-правового захисту права осіб з інвалідністю, а також водіїв, які перевозять осіб з інвалідністю, на безперешкодне користування спеціально відведеними місцями для зупинки, стоянки та паркування транспортних засобів.

Законопроектом пропонується внести зміни до статей 122, 152¹, 219, 222, 255, 265⁴, 277, 279¹, 288 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) щодо: уточнення складу правопорушення, пов'язаного із порушенням правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів на місцях, на яких дозволено зупинку чи стоянку лише транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю; запровадження самостійного складу адміністративного правопорушення у вигляді неправомірного використання на транспортному засобі розпізнавального знака «Особа з інвалідністю» та встановлення покарання за це; запровадження відповідальності за паркування транспортного засобу без встановленого на ньому розпізнавального знака «Особа з інвалідністю» на місцях, призначених для безоплатного паркування транспортних засобів, якими керують особи з інвалідністю або водії, які перевозять таких осіб; позбавлення членів громадських організацій осіб з інвалідністю функціональних повноважень зі складання протоколів із метою забезпечення єдиного підходу щодо фіксації, розгляду та притягнення до відповідальності винних осіб виключно уповноваженими органами.

Законопроект є логічним продовженням попередніх законодавчих ініціатив і за предметом правового регулювання є дотичним до таких проєктів законів України: «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за порушення правил зупинки, стоянки та паркування на місцях для осіб з інвалідністю» (реєстр. № 13426 від 26.06.2025), «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за порушення прав осіб з інвалідністю у сфері зупинки, стоянки та паркування транспортних засобів» (реєстр. № 13426-1 від 11.07.2025), «Про внесення змін до

² Directive (EU) 2024/2841 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2024 establishing the European Disability Card and the European Parking Card for persons with disabilities (Text with EEA relevance). URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/2841/oj/eng>

Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за порушення правил зупинки, стоянки та паркування на місцях для осіб з інвалідністю» (реєстр. № 13426-2 від 11.07.2025), «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за порушення правил зупинки, стоянки та паркування на місцях для осіб з інвалідністю» (реєстр. № 13426-3 від 14.07.2025). Щодо усіх вказаних законопроектів Дослідницькою службою Верховної Ради України було підготовлено відповідні інформаційні довідки³. Також підготовлено парламентське дослідження⁴, в якому на прикладі окремих держав-членів Європейського Союзу (Німеччини, Польщі, Франції, Італії), а також Сполучених Штатів Америки, Канади, Південної Кореї проаналізовано закордонний досвід правового регулювання паркування транспортних засобів у частині визначення спеціальних місць паркування, призначених і для осіб з інвалідністю.

З урахуванням мети та завдань представлений законопроект наближений до проекту Закону України (реєстр. № 13426-2 від 11.07.2025), положення якого спрямовані на удосконалення КУпАП в частині посилення відповідальності за правопорушення у сфері зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів на місцях для осіб з інвалідністю. Водночас представлений законопроект є альтернативним до проекту Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за порушення правил зупинки, стоянки та паркування на місцях для осіб з інвалідністю» (реєстр. № 15403 від 13.07.2026).

Основна частина

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

Згідно із частиною шостою статті 122 КУпАП та частиною шостою статті 152-1 КУпАП (у редакції законопроекту) передбачається встановлення граничного штрафу у розмірі ста п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за вчинення правопорушення, яке передбачає зупинку чи стоянку транспортних засобів на місцях, що позначені відповідними дорожніми знаками або дорожньою розміткою, на яких дозволено зупинку чи стоянку лише транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю (крім випадків вимушеної стоянки), без встановленого на них розпізнавального знака «Особа з інвалідністю», а так само у випадку створення перешкод водіям з інвалідністю або водіям, які перевозять осіб з інвалідністю, у зупинці чи стоянці керованих ними транспортних засобів на місцях, що позначені відповідними дорожніми знаками або дорожньою

³ Каталог аналітичних та інформаційних матеріалів. Дослідницька служба Верховної Ради України. URL: <https://research.rada.gov.ua/documents/analyticRSmaterialsDocs/>

⁴ Парламентське дослідження щодо закордонного досвіду правового регулювання встановлення спеціальних місць паркування, призначених для водіїв із малими дітьми, вагітних жінок, а також осіб з інвалідністю. Дослідницька служба Верховної Ради України. URL: https://research.rada.gov.ua/documents/analyticRSmaterialsDocs/hum_social_policy/parliam_rs-hsp/75724.html?search

розміткою, на яких дозволено зупинку чи стоянку лише транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю, та паркування транспортного засобу без встановленого на ньому розпізнавального знака «Особа з інвалідністю» на місцях, призначених для безоплатного паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю.

Законопроектом пропонується збільшити розміри штрафів за порушення правил користування місцями для зупинки, стоянки та паркування, призначеними для осіб з інвалідністю, а також запровадити новий склад адміністративного правопорушення – неправомірне використання розпізнавального знака «Особа з інвалідністю», встановивши за нього штраф у розмірі трьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (частини шоста, восьма статті 122, частина шоста статті 152-1 КУпАП у редакції законопроекту).

Проте, у тексті пояснювальної записки відсутнє належне обґрунтування запропонованого підвищення розмірів штрафів. З огляду на принцип пропорційності адміністративної відповідальності, розмір санкції має відповідати ступеню суспільної шкідливості правопорушення та бути належним чином обґрунтованим. Відсутність такого обґрунтування нівелює доцільність запропонованого посилення адміністративної відповідальності. У подальшому недотримання зазначеного принципу може призвести до оскарження та скасування рішень про накладення адміністративних стягнень у судовому порядку, що безумовно перешкоджатиме досягненню мети законопроекту – притягненню до адміністративної відповідальності за передбачені в ньому правопорушення.

Відповідно до пояснювальної записки «реалізація положень законопроекту не потребуватиме додаткових видатків із державного чи місцевого бюджетів». Водночас суттєве підвищення розмірів штрафів призведе до додаткових надходжень до бюджету, тому відповідно до вимог частини першої статті 27 Бюджетного кодексу України та частини третьої статті 91 Регламенту Верховної Ради України законопроект потребує фінансово-економічного обґрунтування.

Пункт 2 частини третьої статті 265-4 КУпАП (у редакції законопроекту) пропонується доповнити підпунктом «і», відповідно до якого передбачається тимчасове затримання транспортного засобу шляхом доставки для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку у випадку, коли розміщення транспортного засобу є таким, що суттєво перешкоджає дорожньому руху або створює загрозу безпеці руху, а саме – якщо транспортний засіб розташовано без установленого розпізнавального знака «Особа з інвалідністю» на позначених відповідними дорожніми знаками та/або дорожньою розміткою місцях, призначених для безоплатного паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які здійснюють перевезення осіб з інвалідністю.

Разом із тим, прийняття запропонованих змін може спричинити правову невизначеність норми. Якщо частина друга статті 265-4 КУпАП доповнюється вказівкою на частину шосту статті 152-1 КУпАП (у редакції законопроекту)

після вказівки на випадки, передбачені частиною третьою статті 265-4 КУпАП (у чинній редакції), то ці випадки суттєвого перешкодження дорожньому руху або створення загрози безпеці руху не повинні поширюватися на частину шосту статті 152-1 КУпАП. Тобто при вчиненні адміністративного правопорушення, передбаченого частиною шостою статті 152-1 КУпАП (у редакції законопроекту), інспектор з паркування у рамках компетенції має право на тимчасове затримання транспортних засобів, як і при вчиненні адміністративних правопорушень, передбачених частинами другою і восьмою цієї статті.

Крім того, встановлення фіксованих штрафів без належного обґрунтування їх розміру обмежує можливість урахування характеру правопорушення та пом'якшувальних обставин. Запровадження відповідальності за неправомірне використання розпізнавального знака «Особа з інвалідністю» потребуватиме перевірки документів, що може ускладнити роботу органів Національної поліції України та створити передумови для затримок дорожнього руху. Водночас законопроект не визначає порядок підтвердження права на використання такого знака, не врегульовує особливості його встановлення та демонтажу, а також не враховує механізм перевірки документів про інвалідність, виданих іноземними державами, що може ускладнити правозастосування та призвести до неоднакової практики застосування відповідних норм.

З огляду на те, що встановлення факту правомірності використання розпізнавального знака «Особа з інвалідністю» потребуватиме перевірки документів, що підтверджують інвалідність або факт перевезення особи з інвалідністю, відсутність законодавчо визначеного порядку такої перевірки може ускладнити доведення складу адміністративного правопорушення, створити передумови для зловживань і неоднакового правозастосування.

Крім того, законопроектом пропонується виключити з КУпАП положення щодо повноважень представників громадських організацій осіб з інвалідністю складати протоколи про відповідні адміністративні правопорушення. На нашу думку, концентрація цих повноважень виключно у поліції та інспекторів із паркування за умов обмежених кадрових ресурсів може негативно позначитися на ефективності виявлення та фіксації таких правопорушень.

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).

Доцільно вказати, що у світовій практиці боротьба із незаконним паркуванням на місцях для людей з інвалідністю базується на цифровій верифікації, жорстких фінансових санкціях та громадському контролю. Так,

наприклад, у більшості держав Європейського Союзу (далі – ЄС) замість паперових наліпок використовуються електронні дозволи, які прив’язані до державного реєстру або ID-картки певної фізичної особи з інвалідністю. Своєю чергою, у США функціонує система Disabled Parking Plaquard⁵, а у Великій Британії – Blue Badge Scheme⁶, де кожен дозвіл має унікальний свій QR-код. Поліцейському достатньо відсканувати код або зчитати номер автотранспортного засобу, щоб миттєво перевірити чинність дозволу та особу його власника, завдяки чому шахрайство з копіюванням паперових знаків «Особа з інвалідністю» зводиться до нуля. Також у вказаних державах реалізується принцип невідворотності та прогресивності покарання. У Великій Британії за використання підробленого знака первинний адміністративний штраф становить до 130 фунтів стерлінгів, а за повторне правопорушення – до 1 тис. фунтів стерлінгів, що також може супроводжуватися додатковим стягненням у вигляді конфіскації автотранспорту⁷.

Громадський контроль передбачає використання спеціальних мобільних застосунків, завдяки яким кожен небайдужий громадянин може виступити в ролі інспектора з паркування. Так, у Польщі активісти через вебплатформу «Uprzejmie Donoszę»⁸ фіксують правопорушення та документують безпідставне паркування автотранспорту на місцях для осіб з інвалідністю. Сформовані матеріали разом із геолокацією та міткою часу надсилаються до підрозділів муніципальної варти (Straż Miejska), яка на основі цих даних виносить постанову про накладення штрафу. Крім того, у багатьох великих містах Польщі діють локальні цифрові додатки міських адміністрацій, як-от «Warszawa 19115»⁹ у Варшаві, де функціонує окремий розділ для сповіщення муніципальних служб про правопорушення у міському просторі.

Зважаючи на реалії правового режиму воєнного стану та високі темпи цифровізації, на нашу думку, для України найбільш оптимальною видається гібридна модель, яка поєднує досвід держав ЄС. Зокрема, замість використання паперових наліпок доцільно впровадити диджиталізацію відповідних сервісів через Єдиний державний вебпортал електронних послуг «Дія». Це, на наше переконання, дозволить автоматично верифікувати статус водія або пасажирів на підставі електронного дозволу (е-дозволу), прив’язаного до транспортного засобу, а також запустити дієві механізми громадського контролю за паркувальним простором через мобільні застосунки.

⁵ International Disability Parking Placard Guide: Traveling with a U.S. Disability Permit. URL: <https://www.bluetrunk.org/post/international-disability-parking-placard-guide-traveling-with-a-u-s-disability-permit>

⁶ The Blue Badge (Блакитне посвідчення для людей з інвалідністю) - національна схема паркування для кращого доступу. URL: <https://eerc.org.uk/ua/the-blue-badge-for-people-with-disabilities-national-parking-scheme-for-closer-access>

⁷ The Blue Badge scheme: rights and responsibilities in England. URL: <https://www.gov.uk/government/publications/the-blue-badge-scheme-rights-and-responsibilities-in-england>

⁸ Uprzejmie Donoszę. URL: <https://uprzejmiedonosze.net>

⁹ Warszawa 19115. URL: <https://warszawa19115.pl>

Висновки

Досліджуваний законопроект, спрямований на посилення адміністративної відповідальності за порушення правил зупинки, стоянки та паркування на місцях для осіб з інвалідністю, є актуальним та загалом відповідає меті забезпечення їхніх прав. Водночас він потребує доопрацювання у частині обґрунтування розмірів штрафів та їх відповідності принципу пропорційності, визначення чіткого порядку підтвердження правомірності використання розпізнавального знака «Особа з інвалідністю», а також удосконалення механізмів контролю та фіксації відповідних правопорушень. Доцільним є також розвиток цифрових механізмів верифікації права на користування спеціальними паркувальними місцями.

*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.*