

**Інформаційна довідка
щодо проекту Закону України
«Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення
відповідальності за порушення правил зупинки, стоянки та паркування на
місцях для осіб з інвалідністю»
(реєстр. 15403-2 від 03.08.2026)***

***Анотація.** В інформаційній довідці розглянуто питання посилення адміністративної відповідальності за порушення правил зупинки, стоянки та паркування транспортних засобів на місцях, призначених для осіб з інвалідністю, створення перешкод таким особам, а також удосконалення механізмів виявлення та фіксації відповідних правопорушень у контексті проекту Закону України (реєстр. № 15403-2 від 03.08.2026) (далі – законопроект).*

Розглядається відповідність положень законопроекту чинному законодавству України про адміністративну відповідальність, про дорожній рух, бюджетному законодавству, правилам техніки нормопроєктування.

За результатами аналізу обґрунтовано необхідність доопрацювання окремих положень законопроекту з метою забезпечення їх системної узгодженості та ефективної реалізації.

***Ключові слова:** особи з інвалідністю, паркування, зупинка, стоянка, адміністративна відповідальність, фото- та відеофіксація, громадський контроль, дорожній рух.*

Вступ

Забезпечення належних умов для реалізації прав щодо безперешкодного користування спеціально облаштованими місцями для зупинки, стоянки та паркування транспортних засобів є важливим складником державної політики у сфері соціального захисту осіб з інвалідністю. Ефективність відповідних гарантій значною мірою залежить від належного функціонування механізмів виявлення, фіксації та притягнення до відповідальності за їх порушення.

Відповідно до Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю¹ держави-учасниці зобов'язані забезпечувати особам з інвалідністю на рівних з іншими умовах доступ до фізичного середовища, доріг, транспорту та інших об'єктів і послуг, відкритих для населення, а також вживати необхідних заходів для усунення перешкод у доступності. Конвенція також передбачає забезпечення державами індивідуальної мобільності осіб з інвалідністю з максимально можливим ступенем їхньої самостійності (статті 9, 19, 20).

Питання забезпечення права осіб з інвалідністю на користування спеціально визначеними місцями для паркування є предметом правового регулювання права Європейського Союзу. Зокрема, Директивою (ЄС) 2024/2841² запроваджено Європейську паркувальну картку для осіб з

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

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>

інвалідністю. Директива встановлює єдині правила забезпечення права власників Європейської паркувальної картки на рівний доступ до паркувальних умов і об'єктів, зарезервованих для осіб з інвалідністю, у державах-членах ЄС.

Актуальність законопроекту зумовлена необхідністю підвищення ефективності захисту прав осіб з інвалідністю у сфері дорожнього руху, а також удосконалення механізмів виявлення, фіксації та притягнення до адміністративної відповідальності за неправомірне використання призначених для таких осіб місць зупинки, стоянки та паркування. У пояснювальній записці зазначається, що у 2023 році було зафіксовано 5756 відповідних правопорушень, а у 2024 році – 7259, що, на думку авторів законопроекту, свідчить про недостатній превентивний ефект чинних санкцій та механізмів виявлення таких порушень.

За предметом правового регулювання законопроект є спорідненим із низкою попередніх законодавчих ініціатив, зокрема такими проєктами 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 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). Стосовно зазначених законопроектів Дослідницькою службою було підготовлено відповідні інформаційні довідки³. Також підготовлено парламентське дослідження⁴, присвячене аналізу закордонного досвіду правового регулювання паркування транспортних засобів, зокрема й стосовно визначення спеціальних місць паркування, передбачених для осіб з інвалідністю. У дослідженні розглянуто відповідне законодавче регулювання на прикладі окремих держав-членів Європейського Союзу (Німеччини, Польщі, Франції та Італії), а також Сполучених Штатів Америки, Канади та Південної Кореї.

Законопроект є альтернативним до 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 від 13.07.2026), положення якого

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

передбачають підвищення розміру адміністративних стягнень за порушення правил зупинки, стоянки та паркування на місцях для осіб з інвалідністю.

Основна частина

Законопроектом пропонується внести зміни до статей 14-2, 122, 152-1, 219, 255, 256, 258, 265-2, 272, 277, 279-1, 283, 288 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), статті 30 Закону України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні», статей 13 та 16 Закону України «Про дорожній рух» щодо удосконалення механізму виявлення та фіксації порушень правил зупинки, стоянки і паркування на місцях, призначених для осіб з інвалідністю, посилення адміністративної відповідальності за такі правопорушення, оновлення порядку підтвердження права на відповідні переваги у сфері дорожнього руху, а також запровадження фото- та відеофіксації таких порушень із використанням мобільного додатка Єдиного державного вебпорталу електронних послуг.

Аналіз положень законопроекту дає підстави звернути увагу на окремі проблемні аспекти.

Згідно із частиною шостою статті 122 КУпАП (у редакції законопроекту) передбачається встановлення граничного штрафу у розмірі трьохсот 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), а так само створення перешкод водіям з інвалідністю або водіям, які перевозять осіб з інвалідністю, у зупинці чи стоянці керованих ними транспортних засобів, неправомірне використання на транспортному засобі розпізнавального знака «Особа з інвалідністю».

Законопроектом пропонується збільшити розміри штрафів:

до трьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян – за паркування транспортного засобу на місцях, призначених для безоплатного паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю, із порушенням установлених законом умов користування такими перевагами (крім паркування транспортних засобів, водії або пасажери яких мають явно виражені ознаки інвалідності) (частина шоста статті 152-1 КУпАП у редакції законопроекту);

від ста до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за необлаштування на спеціально обладнаних чи відведених майданчиках для паркування транспортних засобів, у тому числі біля житлових будинків (крім індивідуальних житлових будинків) та інших будівель, на тротуарах (із числа місць для зупинки та стоянки транспортних засобів), місць, призначених для паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю, чи облаштування таких місць без дотримання вимог щодо їх розміщення (частина сьома статті 152-1 КУпАП у редакції законопроекту).

Проте, пояснювальна записка не містить достатнього обґрунтування необхідності такого підвищення розмірів штрафів. З урахуванням принципу пропорційності адміністративної відповідальності, установлений розмір стягнення має бути співмірним із характером та ступенем суспільної шкідливості відповідного правопорушення, а його визначення – належно обґрунтованим. За відсутності відповідного обґрунтування запропоновані розміри штрафів не мають достатнього нормативного та фактичного обґрунтування.

Пропоновані точкові зміни законодавства, зокрема підвищення штрафів за окремі правопорушення, можуть призвести до нестабільності в правовій системі через відсутність системного підходу до законодавчих змін. КУпАП не встановлює єдиної системи визначення розмірів санкцій, які передбачені в його розділах, главах та статтях з урахуванням відповідних критеріїв. Розмір штрафу як виду стягнення має відповідати рівню суспільної шкідливості вчиненого правопорушення, його поширеності, конкретним обставинам вчинення і негативним наслідкам для охоронюваних суспільних відносин. Недотримання зазначених вимог у подальшому може створювати передумови для оскарження в судовому порядку рішень про накладення адміністративних стягнень, що, своєю чергою, може ускладнити реалізацію мети законопроекту щодо притягнення до адміністративної відповідальності за відповідні правопорушення.

Крім того, законопроектом передбачено надання громадянам можливості фіксувати порушення правил зупинки, стоянки та паркування транспортних засобів на місцях, призначених для осіб з інвалідністю або водіїв, які перевозять осіб з інвалідністю, а також створення перешкод таким особам із використанням програмного забезпечення мобільного додатка Єдиного державного вебпорталу електронних послуг. В іноземних державах поширеною є практика залучення громадян до контролю за дотриманням правил паркування шляхом використання цифрових інструментів для виявлення та фіксації відповідних правопорушень.

Так, у Сполучених Штатах Америки окремі муніципалітети поєднують офіційний контроль із залученням громадян до виявлення порушень. Зокрема, у місті Остін (штат Техас) діє Програма контролю за дотриманням правил доступного паркування (Accessible Parking Enforcement Program), у межах якої органи місцевого самоврядування спільно з поліцією навчають та уповноважують волонтерів виявляти незаконне паркування на спеціально визначених місцях для осіб з інвалідністю та складати попередження і постанови про накладення адміністративних стягнень⁵. Інформацію про такі випадки можна повідомити через муніципальну систему звернень Austin 3-1-1, яка дозволяє подавати повідомлення про порушення телефоном за номером 311, через вебпортал або мобільний застосунок Austin 3-1-1⁶.

У Франції на муніципальному рівні застосовуються цифрові інструменти громадського контролю за дотриманням правил паркування. Так, у Парижі функціонує мобільний застосунок «DansMaRue», за допомогою якого громадяни

⁵ Resolution No. Item No. 40. Version 2 – Clean. URL: <https://services.austintexas.gov/edims/document.cfm?id=426257>

⁶ Accessible Parking Enforcement Program. URL: <https://www.austintexas.gov/transportation-public-works/accessible-parking-enforcement-program>

можуть повідомляти міські служби про неправомірне паркування із зазначенням місця розташування транспортного засобу та додаванням фотоматеріалів. Інформація про неправомірне паркування передається до муніципальної поліції⁷.

З урахуванням наведеного закордонного досвіду, на нашу думку, в Україні доцільно розвивати механізм громадського контролю за дотриманням правил паркування шляхом використання мобільного застосунку «Дія» для передачі матеріалів фото- та відеофіксації відповідних правопорушень. Подані громадянами матеріали мають містити інформацію про місце та час вчинення правопорушення та передаватися засобами електронної взаємодії уповноваженому органу для перевірки і прийняття відповідного рішення, що сприятиме підвищенню оперативності реагування на виявлені правопорушення.

Реалізація положень законопроекту може призвести до збільшення дохідної частини державного бюджету за рахунок надходжень від сплати штрафів. Проте, всупереч частині першій статті 27 Бюджетного кодексу України та частині третій статті 91 Регламенту Верховної Ради України до законопроекту не додано фінансово-економічного обґрунтування, включно з відповідними розрахунками.

Положення пункту 1 Прикінцевих положень законопроекту 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 необхідно передбачати розумний часовий проміжок між офіційним оприлюдненням закону й набранням ним чинності.

Пункт 4 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

Досліджуваний законопроект, спрямований на посилення захисту прав осіб з інвалідністю у сфері зупинки, стоянки та паркування транспортних засобів, потребує доопрацювання в частині належного обґрунтування запропонованих розмірів адміністративних стягнень з огляду на принцип пропорційності, а також щодо дотримання вимог бюджетного законодавства в частині підготовки фінансово-економічного обґрунтування.

*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.*

⁷ Signaler un stationnement gênant. URL: <https://www.paris.fr/pages/signaler-un-stationnement-genant-32019>