Інформаційна довідка
щодо проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо унормування порядку використання безпілотних повітряних суден у повітряному просторі України відповідно до вимог Європейського Союзу»
*(реєстр. № 15531 від 20.08.2026)**

Анотація. *В інформаційній довідці розглянуто питання правового регулювання експлуатації безпілотних повітряних суден, встановлення вимог щодо їх реєстрації та обліку, а також адміністративної та кримінальної відповідальності за порушення відповідних правил у контексті проєкту Закону України (реєстр. № 15531 від 20.08.2026).*

Досліджено відповідність запропонованого регулювання загальним засадам законодавства України про адміністративну та кримінальну відповідальність. Оцінено обґрунтованість та доцільність запровадження нових видів правопорушень і санкцій за їх вчинення, а також проаналізовано підхід Європейського Союзу до відповідальності за порушення правил експлуатації безпілотних авіаційних суден на прикладі Німеччини та Франції.

Ключові слова: *безпілотне повітряне судно, безпілотна авіаційна система, повітряний простір, експлуатація безпілотних повітряних суден, адміністративна відповідальність, кримінальна відповідальність, безпека польотів.*

Вступ

Розвиток безпілотних технологій та розширення практики використання безпілотних повітряних суден зумовлюють необхідність належного правового врегулювання відносин, пов’язаних з їх експлуатацією та використанням у повітряному просторі України.

В умовах воєнного стану неконтрольоване використання безпілотних повітряних суден може створювати ризики для життя і здоров’я людей, безпеки польотів, функціонування об’єктів критичної інфраструктури, оборонних та інших стратегічно важливих об’єктів, а також ускладнювати виконання завдань сектору безпеки і оборони, що актуалізує питання запровадженні ефективних механізмів контролю за дотриманням установлених обмежень та удосконалення підстав юридичної відповідальності за їх порушення.

Водночас запропоновані обмеження та санкції мають бути пропорційними характеру і ступеню суспільної небезпечності відповідного діяння, а правове регулювання – забезпечувати баланс між вимогами безпеки та можливістю правомірного використання безпілотних технологій у цивільній, господарській, науковій, сільськогосподарській та інших сферах.

Основна частина

Проєктом Закону України реєстр. № 15531 від 20.08.2026 (далі – законопроєкт) пропонується внести зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), Кримінального кодексу України (далі – КК України) та Повітряного кодексу України (далі – ПК України) з метою посилення правового регулювання експлуатації цивільних безпілотних повітряних суден, зокрема встановити адміністративну відповідальність за їх

використання без реєстрації або обліку, порушення правил експлуатації, створення перешкод польотам та приховування реєстраційних даних, а також кримінальну відповідальність за порушення правил експлуатації безпілотних повітряних суден, що спричинили тяжкі наслідки, і керування ними у стані сп'яніння; одночасно передбачається вдосконалити порядок їх реєстрації, обліку та експлуатації.

Визнаючи необхідність удосконалення правового регулювання експлуатації безпілотних повітряних суден, вважаємо за доцільне зазначити наступне.

Назва законопроєкту не відповідає вимогам частини четвертої статті 2 КУпАП та частини шостої статті 3 КК України зміни до законодавства України про адміністративні правопорушення та кримінального законодавства можуть вноситися, відповідно, виключно законами про внесення змін до КУпАП та інших законів України, що встановлюють адміністративну відповідальність, та/або до законодавства України про кримінальну відповідальність, та/або до кримінального процесуального законодавства України.

Варто зазначити, що частиною п'ятою статті 111 КУпАП передбачена відповідальність за виконання польотів із порушенням нормативно-правових актів, які регулюють діяльність авіації (частина). З огляду на універсальний характер зазначеної норми, потребують належного розмежування об'єктивні ознаки запропонованих складів адміністративних правопорушень та пропонованих правопорушень від чинного складу, зокрема в частині переліку діянь, які є порушенням правил експлуатації цивільних безпілотних повітряних суден.

Окрім цього, статтею 282 КК України передбачено відповідальність за порушення правил використання повітряного простору, зокрема за порушення правил пуску ракет, проведення всіх видів стрільби, вибухових робіт або вчинення *інших дій у повітряному просторі,* якщо це створило загрозу безпеці повітряних польотів. У зв'язку з цим запропоноване положення потребує чіткого розмежування ознак об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення, передбаченого новою статтею 276-2 КК України (у редакції законопроєкту), та складу кримінального правопорушення, передбаченого чинною статтею 282 КК України. Відсутність чітких критеріїв такого розмежування може створювати ризик конкуренції відповідних кримінально-правових норм та ускладнювати кваліфікацію діяння.

Новою статтею 276-3 КК України (у редакції законопроєкту) передбачається кримінальна відповідальність за керування безпілотним повітряним судном у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, а також за передачу керування таким судном особі, яка перебуває у відповідному стані, якщо такі дії спричинили потерпілому тілесні ушкодження середньої тяжкості або матеріальну шкоду у великому розмірі.

Водночас законопроєктом не встановлюється кримінальна відповідальність за керування безпілотним повітряним судном, яке спричинило відповідні суспільно небезпечні наслідки, якщо таке керування здійснювалося особою, яка не перебувала у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під

впливом лікарських засобів, що знижують увагу та швидкість реакції. Такий підхід потребує додаткового обґрунтування, оскільки запропонована стаття 276-3 КК України фактично пов'язує кримінальну відповідальність за відповідні діяння саме із перебуванням особи у відповідних станах. При цьому стан сп'яніння відповідно до пункту 13 частини першої статті 67 КК України може враховуватися як обставина, що обтяжує покарання. Тому потребує обґрунтування необхідність виокремлення керування безпілотним повітряним судном у стані сп'яніння в самостійний склад кримінального правопорушення за відсутності аналогічної відповідальності за спричинення таких самих наслідків під час керування у тверезому стані.

Потребує належного обґрунтування доцільність встановлення окремих складів адміністративних та кримінальних правопорушень, пов'язаних з експлуатацією безпілотних повітряних суден, а також запропонованих видів і розмірів покарань. Таке обґрунтування потребуватиме урахування статистичних даних щодо поширення відповідних порушень, характеру та тяжкості заподіюваної ними шкоди, практики застосування чинних положень КУпАП та КК України, а також прогнозу соціально-економічних та інших наслідків запровадження нового адміністративно- та кримінально-правового регулювання.

У зв'язку з цим привертає увагу підхід Європейського Союзу щодо підстав відповідальності за порушення правил експлуатації безпілотних авіаційних суден. Відповідно до статті 131 Регламенту (ЄС) 2018/1139[1], яким визначено спільні правила у сфері цивільної авіації, держави-члени зобов'язані встановити правила щодо санкцій за порушення положень цього Регламенту та прийняти необхідні заходи для їх застосування, при цьому такі санкції мають бути дієвими, пропорційними та стримувальними. У законодавстві окремих держав-членів Європейського Союзу передбачено спеціальні положення, які визначають види правопорушень у цій сфері, підстави застосування адміністративної та кримінальної відповідальності, а також відповідні санкції.

У Німеччині експлуатація безпілотних літальних суден регулюється спеціальними положеннями Закону про повітряний транспорт[2] та Правил повітряного руху[3]. Відповідно до положень Закону до повітряних суден віднесено безпілотні літальні апарати разом із їх станціями керування, за винятком таких, що використовуються виключно для спортивних або рекреаційних цілей. Закон встановлює адміністративну відповідальність за порушення правил експлуатації безпілотних літальних суден. Так, відповідно до § 58(2) Закону адміністративним правопорушенням, серед іншого, є експлуатація безпілотного літального судна без необхідного дозволу на експлуатацію або відповідної декларації, без необхідної сертифікації, порушення вимог щодо подання передбачених документів та інформації, невиконання вимог щодо

---

[1] Регламент Європейського парламенту і Ради (ЄС) 2018/1139 від 4 липня 2018 року про спільні правила у галузі цивільної авіації та про створення Агентства з безпеки польотів Європейського Союзу, та про внесення змін до регламентів Європейського парламенту і Ради (ЄС) № 2111/2005, (ЄС) № 1008/2008, (ЄС) № 996/2010, (ЄС) № 376/2014 та директив Європейського парламенту і Ради 2014/30/ЄС та 2014/53/ЄС, а також про скасування регламентів Європейського парламенту і Ради (ЄС) № 552/2004 та (ЄС) № 216/2008 та Регламенту Ради (ЄЕС) № 3922/91. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_027-18#Text

[2] Luftverkehrsgesetz (LuftVG). URL: https://www.gesetze-im-internet.de/luftvg/BJNR006810922.html

[3] Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO). URL: https://www.gesetze-im-internet.de/luftvo_2015/BJNR189410015.html

нанесення реєстраційного номера, неповідомлення про відповідні події у цивільній авіації, а також порушення дистанційними пілотами та операторами безпілотних літальних суден вимог, установлених законодавством у цій сфері. При цьому § 58(1) Закону окремо передбачає адміністративну відповідальність за керування або експлуатацію повітряного судна під впливом алкоголю чи інших психоактивних речовин, які погіршують або унеможливлюють виконання особою службових обов'язків. За зазначені правопорушення передбачено накладення штрафу в розмірі до 50 000 євро.

У Франції експлуатація безпілотних літальних суден регулюється положеннями Кодексу транспорту[4]. Кримінальна відповідальність за порушення правил експлуатації безпілотних літальних суден встановлена, зокрема, статтею L. 6232-12 цього Кодексу. Так, кримінальним правопорушенням є порушення заборони щодо здійснення польоту безпілотного літального судна над окремими зонами території Франції, встановленої з міркувань військової необхідності або громадської безпеки. Порушення такої заборони у разі вчинення діяння з необережності або недбалості тягне за собою відповідальність у виді позбавлення волі на строк до шести місяців та штрафу в розмірі 15 000 євро. Умисне порушення відповідної заборони карається позбавленням волі на строк до одного року та штрафом у розмірі 45 000 євро.

Окремо стаття L. 6232-14 Кодексу транспорту передбачає кримінальну відповідальність за експлуатацію безпілотних повітряних суден у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння у виді позбавлення волі на строк до двох років та штрафу в розмірі 4 500 євро. У разі одночасного перебування особи у стані алкогольного та наркотичного сп'яніння, що характеризується концентрацією алкоголю в крові або повітрі, що видихається, на рівні, що дорівнює або перевищує встановлені законодавством норми, покарання підвищується до трьох років позбавлення волі та штрафу в розмірі 9 000 євро.

Реалізація положень законопроєкту може вплинути на дохідну частину державного бюджету у зв'язку із запровадженням адміністративної та кримінальної відповідальності за нові види правопорушень у сфері експлуатації безпілотних повітряних суден, що може зумовити збільшення обсягу надходжень від сплати штрафів. Проте, всупереч частині першій статті 27 Бюджетного кодексу України та частині третій статті 91 Регламенту Верховної Ради України до законопроєкту не додано фінансово- економічне обґрунтування (включно з відповідними розрахунками).

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

Висновки

Доопрацювання законопроєкту видається доцільним у частині дотримання вимог щодо внесення змін до законодавства про адміністративні та кримінальні

[4] Code des transports. URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000023086525/

правопорушення, чіткого розмежування запропонованих складів правопорушень із чинними положеннями КУпАП та КК України, обґрунтування підстав криміналізації керування безпілотним повітряним судном у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції.

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.*