



04070, м. Київ, вул. Борисоглібська, буд. 3, 5-й поверх,
тел: +38 (044) 392-73-71
email: info@unba.org.ua, веб-сайт: www.unba.org.ua

5th floor, 3 Borysoglibska st., Kyiv, 04070, Ukraine
phone: +38 (044) 392-73-71
email: info@unba.org.ua, web-site: www.unba.org.ua

**Голові Комітету Верховної Ради
України з питань правоохоронної
діяльності**

Сергію ІОНУШАСУ

вул. М. Грушевського, 5,
м. Київ-8, 01008

ionushas@rada.gov.ua

Шановний пане Сергію!

Національна асоціація адвокатів України (далі – НААУ) висловлює Вам свою повагу та звертається стосовно такого.

26.06.2026 року у Верховній Раді України зареєстровано проект Закону “Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та інших законодавчих актів щодо встановлення відповідальності за керування транспортними засобами із перевищенням допустимого рівня шуму” (реєстр. № 15358)

НААУ здійснила правовий аналіз вказаного проекту Закону та підготувала зауваження та пропозиції, які просимо врахувати під час опрацювання Комітетом Верховної Ради України з питань правоохоронної діяльності.

Додаток: на 6 арк.

З повагою

**Голова Національної асоціації адвокатів України,
Ради адвокатів України**

[ПІДПИС]

Лідія ІЗОВІТОВА

ПРОПОЗИЦІЇ

щодо проєкту Закону України № 15358

«Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та інших законодавчих актів щодо встановлення відповідальності за керування транспортними засобами із перевищенням допустимого рівня шуму»

За результатами аналізу проєкту Закону України № 15358, пояснювальної записки до нього, висновку Головного науково-експертного управління Апарату Верховної Ради України, а також чинного законодавства у сфері дорожнього руху, технічної експлуатації колісних транспортних засобів, метрології та санітарного регулювання вважаємо за необхідне звернути увагу на такі питання.

1. Загальна оцінка законопроєкту

Законопроєкт № 15358 зареєстровано 26 червня 2026 року. 16 вересня 2026 року Верховна Рада України прийняла його за основу з доопрацюванням відповідно до частини першої статті 116 Регламенту Верховної Ради України. Станом на дату цього висновку проєкт готується до другого читання.

Мета законопроєкту — запровадити окрему адміністративну відповідальність за керування транспортним засобом із перевищенням допустимого рівня шуму. Така мета є зрозумілою і в цілому виправданою, насамперед у частині протидії експлуатації транспортних засобів із навмисно модифікованими або несправними системами випуску відпрацьованих газів. В умовах воєнного стану автори законопроєкту додатково пов'язують проблему надмірного шуму з акустичними ефектами, які можуть сприйматися як звуки повітряних загроз.

Разом з тим запропонована конструкція відповідальності потребує доопрацювання. Для правопорушення такого характеру визначальним є не саме суб'єктивне сприйняття транспортного засобу як «гучного», а можливість достовірно встановити перевищення конкретного нормативу за єдиною процедурою та належним засобом вимірювальної техніки. Саме на цю обставину доцільно орієнтувати подальше доопрацювання законопроєкту.

2. Чинне нормативне регулювання

У чинному законодавстві питання шуму регулюється у двох різних правових площинах, які не слід змішувати.

По-перше, наказом Міністерства охорони здоров'я України від 22.02.2019 № 463 затверджено Державні санітарні норми допустимих рівнів шуму в приміщеннях житлових та громадських будинків і на території житлової забудови. Їх призначенням є оцінка шумового впливу на людину та середовище її проживання. Такі норми враховують місце, час доби та характер шуму.

По-друге, Правила експлуатації колісних транспортних засобів, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 26.07.2013 № 550, а також ДСТУ 3649:2010 регулюють питання технічного стану колісних транспортних засобів та методів його контролювання. Саме цей блок регулювання є ближчим за своєю природою до встановлення допустимого рівня зовнішнього шуму конкретного транспортного засобу.

Отже, санітарний норматив шуму на території житлової забудови не може автоматично використовуватися як критерій технічної справності конкретного автомобіля. Законопроект повинен чітко визначити, який саме норматив є юридичним критерієм для притягнення особи до відповідальності за новою статтею КУпАП.

3. Правова визначеність та доказування правопорушення

Формулювання «перевищення допустимого рівня шуму, встановленого законодавством» саме по собі є недостатнім, якщо з нормативного масиву неможливо однозначно встановити граничний показник для конкретного транспортного засобу. На такий показник можуть впливати категорія транспортного засобу, тип і характеристики двигуна, конструкція штатної випускної системи, сертифікований тип транспортного засобу та значення, установлене виробником.

Тому орган, який притягає особу до адміністративної відповідальності, повинен довести не тільки фактичний рівень шуму, а й норматив, який застосовується саме до цього транспортного засобу. Перекладати обов'язок пошуку технічної документації виробника або інших вихідних даних на водія було б неправильно.

Окремою проблемою є методика дорожнього вимірювання. За відсутності єдиної обов'язкової методики однаковий технічний стан транспортного засобу може оцінюватися по-різному залежно від місця зупинки, фонового шуму, положення вимірювального приладу, режиму роботи двигуна та інших зовнішніх умов. Для застосування адміністративної санкції така невизначеність є неприйнятною.

Методика повинна встановлювати вимоги до типу і класу точності приладу, його повірки, розташування мікрофона, режиму роботи двигуна, кількості та тривалості вимірювань, визначення фонового шуму, допустимих погодних умов, а також порядку фіксації результатів. Окремо має бути врегульований порядок врахування метрологічної похибки.

Якщо, наприклад, норматив становить 90 дБА, показання приладу — 91 дБА, а допустима похибка становить ± 2 дБА, такого результату недостатньо для достовірного висновку про перевищення. У таких випадках похибка повинна враховуватися на користь особи, яка притягається до відповідальності.

Не менш важливим є фоновий шум. У дорожніх умовах на результат вимірювання можуть впливати інші транспортні засоби, громадський транспорт, будівельна техніка, генератори та інші джерела. Саме показання шумоміра не доводить, що весь зафіксований рівень створений транспортним засобом особи, щодо якої розглядається справа. Тому методика має передбачати умови, за яких сторонній шум робить результат непридатним для доказування.

Потребує врегулювання і зв'язок між фактом керування та вимірюванням, яке фактично проводитиметься вже після зупинки автомобіля. Законодавство повинно прямо визначити доказове значення належно проведеного після зупинки контрольного вимірювання для встановлення технічного стану транспортного засобу під час руху.

З огляду на розмір санкцій, процедура має супроводжуватися безперервною відеофіксацією. Водій повинен мати доступ до результатів кожного вимірювання, даних про прилад та його повірку, застосованого нормативу, відомостей про похибку, а у разі заперечення — право на повторне або контрольне вимірювання. Такі гарантії однаково важливі як для захисту прав водія, так і для стійкості постанови поліції під час судового контролю.

4. Співвідношення з чинними складами КУпАП та питання вини

Перевищення рівня шуму може бути наслідком різних обставин: навмисного переобладнання системи випуску, демонтажу її елементів, тривалої технічної несправності або раптового пошкодження, що виникло вже під час руху. З погляду вини та характеру поведінки водія ці ситуації не є тотожними.

У зв'язку з цим новий склад необхідно узгодити зі статтею 121 КУпАП, яка вже передбачає відповідальність за окремі випадки експлуатації технічно несправних або переобладнаних транспортних засобів. Без такого узгодження можливі конкуренція норм і різна правова оцінка однакових фактичних обставин.

5. Співмірність запропонованих санкцій

Підтримки заслуговує застереження, висловлене під час юридичної оцінки законопроекту, щодо необхідності співставлення запропонованого стягнення із санкціями за інші адміністративні правопорушення та ступенем суспільної шкідливості відповідних діянь.

Законодавець має дискрецію у визначенні виду і розміру адміністративного стягнення, однак така дискреція не є необмеженою. Санкція має відповідати принципам пропорційності, справедливості та індивідуалізації юридичної відповідальності. Саме по собі перевищення допустимого рівня шуму, якщо воно не призвело до аварійної ситуації, шкоди життю чи здоров'ю людей або інших небезпечних наслідків, об'єктивно відрізняється від порушень правил дорожнього

руху, які безпосередньо створюють загрозу життю та здоров'ю учасників дорожнього руху.

Тому до другого читання доцільно порівняти запропоновані штрафи та додаткове стягнення у виді позбавлення права керування із санкціями за інші правопорушення у сфері дорожнього руху. Окремого обґрунтування потребує автоматичне підвищення відповідальності лише у зв'язку з дією правового режиму воєнного стану незалежно від місця, часу, характеру порушення та його фактичних наслідків. Більш зваженим виглядає підхід, за якого підвищена відповідальність пов'язується з додатковими обставинами, що реально підвищують суспільну шкідливість конкретного діяння.

6. Тимчасове затримання транспортного засобу

Якщо остаточна редакція законопроекту передбачатиме можливість тимчасового затримання транспортного засобу, підстави для застосування такого заходу повинні бути визначені окремо і максимально чітко. Затримання не повинно ґрунтуватися лише на суб'єктивній оцінці працівника поліції або одиничному показанні приладу. Воно може бути виправданим лише за наявності належно підтвердженого технічного стану, який відповідно до законодавства виключає подальшу експлуатацію транспортного засобу.

Для автобусів, вантажних автомобілів та іншого комерційного транспорту слід додатково враховувати наслідки для пасажирів, вантажовласників, перевізника та виконання договірних зобов'язань.

7. Автоматизована фіксація та поетапний підхід

Окремої уваги потребує можливість автоматизованої фіксації перевищення допустимого рівня шуму. У низці європейських держав застосовуються або тестуються автоматизовані комплекси контролю (так звані «шумові радары»), які поєднують акустичні датчики, засоби фото- та відеофіксації та технології ідентифікації транспортного засобу. Такий підхід дозволяє мінімізувати безпосередній контакт водія з представниками правоохоронних органів, зменшити вплив людського фактора та потенційні корупційні ризики, а також формувати цифровий комплекс доказів.

Водночас в умовах воєнного стану та обмежених бюджетних ресурсів масове встановлення дороговартісних стаціонарних автоматизованих комплексів контролю шуму найближчим часом може бути складним для практичної реалізації. Тому закріплення автоматизованої фіксації як єдиного або обов'язкового механізму контролю створювало б ризик того, що відповідні норми фактично не запрацюють.

З огляду на це доцільним є поетапний підхід. На першому етапі необхідно забезпечити можливість контролю із застосуванням сертифікованих переносних або мобільних засобів вимірювання за єдиною детально врегульованою методикою. Така

методика повинна визначати вимоги до приладів, їх повірки та похибки, місця і відстані вимірювання, режиму роботи двигуна, фонового шуму, погодних і дорожніх умов, кількості вимірювань, ідентифікації конкретного транспортного засобу як джерела шуму та обов'язкової фото- або відеофіксації процедури.

Водночас уже на законодавчому рівні доцільно передбачити можливість подальшого застосування автоматизованих систем контролю рівня шуму після створення відповідних технічних та фінансових умов. Отже, автоматизований контроль доцільно розглядати як перспективний напрям, а чітко врегульовану процедуру ручного або мобільного вимірювання — як необхідну умову практичного застосування відповідальності вже на першому етапі.

8. Пропозиції до другого читання

1. Уточнити диспозицію нової статті КУпАП таким чином, щоб із неї однозначно випливало, який норматив зовнішнього шуму є критерієм відповідальності та за якими правилами визначається норматив для конкретної категорії або типу транспортного засобу.

2. Розмежувати технічні нормативи шуму транспортного засобу і санітарні нормативи шумового впливу на населення.

3. Передбачити, що адміністративна відповідальність фактично застосовується лише після затвердження єдиної методики дорожнього вимірювання рівня зовнішнього шуму транспортних засобів.

4. Встановити обов'язкові метрологічні вимоги до засобів вимірювальної техніки, порядок їх ідентифікації у матеріалах справи та правило врахування допустимої похибки на користь особи.

5. Передбачити обов'язкове визначення фонового шуму, проведення серії послідовних вимірювань та безперервну відеофіксацію процедури.

6. Забезпечити водію право отримати відомості про застосований норматив, усі результати вимірювання, дані приладу, документи щодо його повірки та відеозапис; у разі заперечення — право на повторне або контрольне вимірювання.

7. Узгодити новий склад зі статтею 121 КУпАП та відмежувати випадки навмисного переобладнання від раптової технічної несправності.

8. Переглянути розмір і градацію санкцій з урахуванням співмірності з іншими правопорушеннями у сфері дорожнього руху та окремо обґрунтувати підвищення відповідальності під час воєнного стану.

9. Визначити вичерпні підстави для тимчасового затримання транспортного засобу та врахувати специфіку комерційних пасажирських і вантажних перевезень.

10. Передбачити законодавчу можливість подальшого застосування автоматизованих комплексів контролю рівня шуму, одночасно визначивши на

першому етапі пріоритет сертифікованих переносних або мобільних приладів за умови застосування єдиної методики вимірювання.

11. Передбачити перехідний період до моменту затвердження нормативів, методики, вимог до приладів та фактичного забезпечення органів контролю необхідними технічними засобами.

9. Висновок

Загальна мета законопроекту № 15358 може бути підтримана. Водночас у редакції першого читання запропонований механізм відповідальності не є завершеним з погляду правової визначеності та доказування. Для його належного застосування необхідно чітко визначити норматив, який підлягає контролю, затвердити єдину методику вимірювання, врегулювати метрологічні вимоги та процесуальні гарантії особи, а також узгодити новий склад із чинними нормами КУпАП.

Окремо доцільно підтримати застереження щодо співмірності запропонованого покарання. Значний розмір штрафу, його підвищення в умовах воєнного стану та можливість позбавлення права керування потребують системного порівняння із санкціями за інші адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху та належного обґрунтування з позицій пропорційності й індивідуалізації відповідальності.

Практично реалістичним на першому етапі є застосування сертифікованих переносних або мобільних засобів вимірювання за чіткою методикою, тоді як автоматизовані «шумові радари» доцільно передбачити як перспективний механізм, який може бути впроваджений після створення необхідних технічних і фінансових умов.

За таких умов доцільною видається позиція про підтримку законодавчої мети проєкту № 15358 за умови його суттєвого доопрацювання до другого читання з урахуванням наведених зауважень.