

## НОВИНИ

🕒 ⭐ 🗑️

На Одещині через побутовий конфлікт син підірвав два автомобілі батька  
2 ЛИПНЯ 2026

Збито/подавлено 524 російські цілі: 48 ракет та 476 БПЛА  
2 ЛИПНЯ 2026

У Києві уже 13 загиблих від російської атаки, ще 86 – постраждали  
2 ЛИПНЯ 2026

Атаковано НПЗ «Лукойл» у російському Кстові (фото та відео)  
2 ЛИПНЯ 2026

Оперативна інформація щодо російського вторгнення станом на 08:00 02.07.2026  
2 ЛИПНЯ 2026

Росіяни атакували Київ балістикою, «Ціркони» і крилатими ракетами: 10 жертв, понад 30 поранених  
2 ЛИПНЯ 2026

Генеральний штаб ЗСУ інформує про втрати ворога на 02.07.26  
2 ЛИПНЯ 2026

«Слуги народу» вирішили дозволити «гонщикам» задешево нехтувати життями пішоходів аж до п'ятого офіційного протоколу  
2 ЛИПНЯ 2026

Як фантомна назвала мігрантів з лідів елітно розбита об заарбоботону українську статистику  
3 ЧЕР. 2026

Тракторія зради: як полтавський депутат «Каманди ЧС» очолює окупаційний синдикат мародерства в Херсоні  
3 ЧЕР. 2026

Шлягується тасмачка з армією Холодної війни: чиест у Держдепартаменті США чи подвійний агент?  
3 ЧЕР. 2026

Як «Тамбовська» брала та спецслужби РФ взяли під контроль польську армію  
4 ЧЕР. 2026

Віртуальні перемоги п'яти десятих дивізій Кремля на тлі залоботаній реальності Майдану Токмака  
4 ЧЕР. 2026

Як російські загарбники соювали у Калачаху відділок поштів разом із власною українським заручником  
4 ЧЕР. 2026

COVID-19 ДПТ Донбасу Києв Розмаху днів агресивні Росії в атаці дронів: каманда **ВОЙВСТВО** обійство мирних жителів вимагане ВОЙНА ВОІНА С Росії в осні зброї РФ **ВТРАТИ** окупантів **ВІЙНА З Росією** грабків державні зброї ділової окупації Чорні Замки на білоруські воєнні служби стасовані знищення окупантів колаборацина діяльність коронвірус коордиції **КОРУПЦІЯ** боржнів **НАПАД** Росії на Україну незаконні переправлення осіб через держкордон ковоже порівняння обстріли цивільної інфраструктури **ОПЕРАТИВНА ІНФОРМАЦІЯ** пособники **ОКУПАНТІВ** привласнені каблі підроблення документів і гній за норми діями окупантів розбіг російські воєні зброї **РУССКІЙ МИР** смертельна ДПТ убитство хабар **ШХАЙРІСТВО**

**РЕКЛАМА**

ГОЛОВНЕ / ПОДІЇ

## «Слуги народу» вирішили дозволити «гонщикам» задешево нехтувати життями пішоходів аж до п'ятого офіційного протоколу

ПUBLISHED 2 ЛИПНЯ 2026

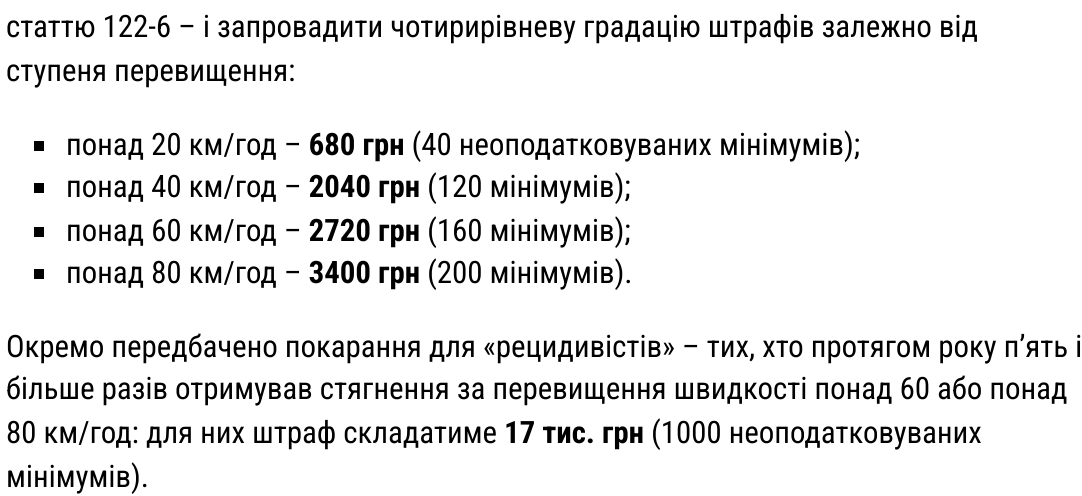


**Кривава аварія на київській Каравасев дачі змусила Раду змалтувати пил із транспортних реформ, проте свіжий законопроект №15348 більше нагадує новий ерейскрант для VIP-гонщиків, ніж реальну роботу над помилками. Замість впровадження бальної системи чи негайного відібрання посвідчень за повторні порушення, народні обранці видавали унікальний юридичний конструкт: створити штраф у 17 тисяч гривень наздешне рецдивіста лише на п'ятий раз. Поки нагальна поліція рибнично мотастує за автослужбою безкасовою інфраструктурою, а адвокати критикують відсутність математичних моделей у прогнозах ДПТ, українським водіям фактично пропонують оновлений, дорожній тарифний план за право літати містом під 160 км/год без жодних лімітів за перші чотири «спроби».**

Страшна ДПТ на Каравасевих дачах у Києві, в якій 5 червня загинуло четверо людей, змусила владу ановсувати реформу системи покарань водіїв-порушників. Прім'єр-міністра **Олія Савриденко** обіцяла комплекс рішення, Міністерство внутрішніх справ готувало пропозиції разом із нардепами – і ось результат цієї роботи вже у Верховній Раді. 24 червня народні депутати, серед яких члени комітету з питань правоохоронної діяльності **Віталес Міронець**, **Сергій Іванюк**, **Олександр Демчук**, **Максим Глазов** та інші, подали законопроект №15348, який пропонує перенести правила гри для того, хто звик ганяти дорогами з перевищенням швидкості. Документ обіцяє не просто підняти штрафи, а змінити саму логіку покарання – окремо увага водіям, які перетворили оплату штрафів на щомісячний «абонемент» за право порушувати. У виданні **«Главоком»** розбірались, що саме містить законопроект, чим він відрізняється від чинних норм. І головне – чи вирішать новачки проблему системних порушників.

### Чому зараз?

Трагедія на Каравасевих Дачах стала тригером для влади. Водій Mercedes із 39 зафіксованими порушеннями ПДР врізався у натоп людей. Як пізніше з'ясувалося, більшість із цих порушень стосувалися саме перевищення швидкості, і щоразу водій просто сплачував невеличкий штраф.



Винуватець ДПТ на Каравасевих Дачах рухався на великій швидкості, через що не впорався із керуванням та виліз на пішохідну зону / Фото: kyiv.dnss.gov.ua

Авторів законопроекту наводять нештатні статистики: лише за перші п'ять місяців 2026 року перевищення швидкості стало причиною загибелі 491 людини. Це майже 54% від загальної кількості (911) загиблих у ДПТ. За три попередні роки (2023–2025) в дорожньо-транспортних пригодах загинули 9 504 людини, і щонайменше кожна друга смерть – через надмірну швидкість.

При цьому мінімальні штрафи за перевищення на понад 20 км/год становлять лише 340 грн. Якщо порушення зафіксовано камерою автоматично, а штраф сплачено протягом 10 днів – знизка 50%, тобто фактично 170 грн. За даними авторів законопроекту, за останній рік 2 878 осіб притягали до відповідальності за порушення швидкісного режиму понад 50 разів.

“**Вбивчий хаос на дорогах України**”

### Що пропонують законотворюці

Законопроект передбачає викремити порушення швидкісного режиму в окрему статтю Кодексу України про адміністративні правопорушення (КУпАП) – нову статтю 122-6 – і запровадити чотирирівневу градацію штрафів залежно від ступеня перевищення:

- понад 20 км/год – **680 грн** (40 неоподатковуваних мінімумів);
- понад 40 км/год – **2040 грн** (120 мінімумів);
- понад 60 км/год – **2720 грн** (160 мінімумів);
- понад 80 км/год – **3400 грн** (200 мінімумів).

Окремо передбачено покарання для «рецидивістів» – тих, хто протягом року п'ять і більше разів отримував стягнення за перевищення швидкості понад 60 або понад 80 км/год; для них штраф складатиме **17 тис. грн** (1000 неоподатковуваних мінімумів).

Для порівняння: нинішній максимальний штраф за перевищення швидкості – 1700 грн за перевищення понад 50 км/год.

### Чи зміниться система знижок

Законопроект також уточнює умови оплати зі знижкою. Для звичайних порушень швидкісного режиму (перевищення до 40 км/год) залишається можливість сплатити 50% штрафу протягом 10 днів з моменту вчинення постанови – і вона вважатиметься виконаною. Натомість для найбільш серйозних порушень – понад 60 і понад 80 км/год – знижка не передбачена: потрібно сплатити повністю.

Крім того, такі порушення більше не можна буде «закрити» через малозначність – відповідну норму статті 22 КУпАП щодо звільнення від відповідальності виключено зі сфери дії нової статті. Законопроект також вносить технічні зміни до низки статей Кодексу щодо повноважень Національної поліції, інспекторів з паркування та Військової інспекції безпеки дорожнього руху – відповідно до нової структури статей.

### Що кажуть у патрульній поліції

Перший заступник начальника ДПТ **Олексій Білошійський** вважає, що нинішні штрафи за перевищення швидкості давно не виконують превентивної функції / Фото: пресслужба Департаменту патрульної поліції

Потреба в посиленні відповідальності за перевищення швидкості назріла вже давно, розповідає «Главоком» перший заступник начальника Департаменту патрульної поліції **Олексій Білошійський**. Останні резонансні ДПТ, зокрема аварія на Каравасевих дачах у Києві, лише вкотре підтвердили необхідність змін.

«Депутатський корпус підготував законопроект №15348, який має на меті підвищити безпеку дорожнього руху. Ми також долучились до обговорення та підготовки», – каже Білошійський. За його словами, ключова ідея документа – запровадити справедливу та пропорційну відповідальність: чим більше водій перевищує дозволену швидкість, тим суворішим буде покарання.

Представник патрульної поліції навіть ще свіжішу статистику ДПТ через перевищення швидкості: за перше півріччя 2026 року поліцейські зареєстрували понад 4,3 тис. ДПТ із потерпілими через порушення швидкісного режиму, в яких загинуло більше 600 людей і понад 5,5 тис. травмовано. Перевищення швидкості, за його словами, лишається основною причиною ДПТ – понад 42% від загальної кількості.

Чинні штрафи, наголосує Білошійський, вже давно не виконують превентивної функції: «Штраф за перевищення швидкості більш ніж на 20 км/год фактично не переважає майже два десятиліття. Після запровадження у 2021 році знижки 50% за своєчасну сплату може сплатити лише 170 гривень, що навіть менше, ніж розмір штрафу, встановлений у 2008 році».

Поліціант уточнює, що пільгова знижка 50% за умови дострокової сплати збереться лише для перших двох категорій порушень – понад 20 та понад 40 км/год.

На закид, що підвищення штрафів – це насамперед спосіб наповнення бюджету, представник поліції відповідає категорично: «Законопроект спрямований не на пошук способу наповнення бюджету, а насамперед на забезпечення безпеки дорожнього руху, шляхом запровадження градації штрафів до порушників швидкісного режиму, які найбільш зухвало нехтують дотриманням ПДР».

Щодо контролю за дотриманням швидкісного режиму Білошійський розповів, що поліція використовує комбінований підхід – систему автоматичної фіксації разом із приладами TuycAM, якими користуються патрульні. Станом на 28 червня з початку року за допомогою автофіксації вичислено понад 2 млн постанов за перевищення швидкості, що становить 238 тис. постанов виписаних патрульні за допомогою TuycAM.

Як приклад успішної моделі Білошійський називає шведську концепцію Vision Zero: «Це мій мрія, і я хочу, щоб так було в Україні». За його словами, успіш Шведці побудували на комплексному підході – безпечній інфраструктурі (звуження смуг, делінейтори, підвищені пішохідні переходи, кіляцеві перехрестя) і поєднанні адекватними штрафами та невідворотністю покарання. «Міжнародний досвід свідчить, що одним з найефективніших способів спонукати водіїв дотримуватись законодавства у сфері безпеки дорожнього руху є ефективний контроль з боку держави, а також адекватна і пропорційна система стягнень», – підсумував він.

“**Чи безпечні українські дороги?**”

### Чого не вистачає законопроекту: погляд адвоката

Адвокат **Дмитро Буванов** критикує логіку підвищеної відповідальності лише за п'ять і більше порушення протягом року / Фото: Дмитро Буванов / Інстаграм

Адвокат **Дмитро Буванов** проаналізував законопроект спеціально для «Главокома» і звернув увагу, пояснювальна записка обґрунтовує необхідність закону переконливою статистикою. Водночас, наголосує юрист, сама записка не містить жодного кількісного прогнозу впливу.

«Розділ «Прогноз результатів» обмежується загальною фразою, що закон «сприятиме підвищенню безпеки», та, в результаті, зменшить кількість ДПТ», без жодної моделі, розрахунку чи очікуваного відсотка зникнення, – пояснює Буванов. – Це означає, що теза «штрафи переломлять ситуацію» – це декларативні мети законопроекту, а не доведений висновок із самих документів».

З юридичної точки зору, каже адвокат, підвищення санкцій підсилює лише один інструмент стримування – економічний. При цьому записка наводить дані про десятки тисяч системних порушників, виявлених саме завдяки автоматичній фіксації – тобто стримувальний ефект штрафу прямо залежить від імовірності виявлення порушення, а цей компонент (розширення мереж фіксації, технічні засоби контролю) законопроект не змінює.

Буванов виділяє кілька прогалин у документі.

По-перше, підвищена відповідальність за систематичні порушення настає лише якщо особа протягом року п'ять і більше разів притягується до відповідальності саме за перевищення понад 60 та понад 80 км/год. «Такий підхід викликає сумніви з точки зору загальної логіки адміністративної відповідальності», – каже юрист. – Законопроект фактично ігнорує юридичну конструкцію повторності, встановлюючи підвищену відповідальність лише за п'ять та більше правопорушення протягом року. На його думку, послідовніша була б або запровадити суворіші санкції вже за повторне порушення (наприклад, тимчасове позбавлення права керування), або істотно знизити поріг застосування підвищеної відповідальності – до двох порушень протягом року. При цьому повторні порушення в межах ч. 1 і ч. 2 нової статті (перевищення на 20–60 км/год), які, судячи зі статистики, є найбільш масовими, взагалі не охоплюються спеціальними наслідками за систематичність.

По-друге, прикличеві положення законопроекту не містять перехідної норми щодо порядку розгляду справ за діяння, вчинені до набрання законом чинності, або провадження, відкриті за старою редакцією статті 122. Це, за словами адвоката, може породити неоднозначність правозастосування на момент переходу.

По-третє, законопроект зосереджений виключно на швидкісному режимі й не торкається решти причин ДПТ, а це, за тими ж даними пояснювальної записки, 46–57% смертей і травмувань щороку, які залишаються поза предметом цього регулювання.

Окремо Буванов зазначає й позитивну норму документа: законопроект виправляє процедуру плутанини зі сплатою штрафів за «чужу» машину. Якщо порушення фіксує камера, постанову автоматично виліскують на власника авто – навіть якщо за кермом насправді був хтось в інший. Існує процедура (стаття 279<sup>1</sup> КУпАП), за якої кіденьці всі інциденти МВС та поліції щодо посилення відповідальності сприймають як біди депутатів-популістів, мажоритарників і громадськість», – каже він, додаючи, що підняття штрафів саме по собі – «найдрітніша реакція на складні проблеми», якщо не супроводжується системним переглядом контролю за дотриманням ПДР, зокрема розширенням відеофіксації.

Дещо інакше на проблему дивляться члени комітету з правоохоронної діяльності **Максим Бужанський**. На його думку, історія водія з 39 порушеннями – не показова: «Він не ганяв містом п'яним під 150 км/год, а просто регулярно перевищував швидкість на 20 км/год і сумлінно сплачував штрафи. По суті, це були дрібні порушення, але вони були постійними і привели до такого трагічного результату».

Народний депутат **Сергій Алексєкс** («Європейська солідарність») звертає увагу на ширший контекст проблеми: «Якщо ми кажемо про штрафи за перевищення швидкості, то, в першу чергу, має бути градація... А у нас все, що пропонують, – це підвищення відповідальності водіїв за перевищення швидкості. Це викрихті питання відповідальності на дорогах взагалі на першому виході на 10%». На його думку, без покращення інфраструктури, контролю за пішоходами та водими вантажко саме лише посилення штрафів матиме обмежений ефект.

“**Смертельна математика українських доріг – загинуло 3 249 осіб, а це майже 32 тис. поранено**”

### Чи допоможуть нові штрафи

Ідея підвищити штрафи давно блукала коридорами Верховної Ради, та до цього літа не мала успіху. Заступник голови комітету з питань транспорту та інфраструктури **Володимир Крейденко** ще торік зареєстрував законопроект про підвищення штрафів за перевищення швидкості, починаючи вже з 10 км/год, а не з 20 км/год, як зараз, а також документ про запровадження бальної системи для різних порушень. Обидва застрягли в ранній профільній комітеті. «Кожі штраф за перевищення швидкості складає 340 грн, ти просто купуєш абонемент на порушення», – пояснював Крейденко. – Законодавство починає працювати лише після таких трагедій, які ми бачили нещодавно в Києві».

Раніше народні депутати поділилися своїми думками за «Главокомом» щодо підвищення штрафів за перевищення швидкості.

**Нарден Андрій Осадчук** («Голос») визнав, будь-які ініціативи щодо посилення відповідальності на дорогах традиційно зустрівають опір. «У цій казденці всі ініціативи МВС та поліції щодо посилення відповідальності сприймають з байдужі депутатами-популістами, мажоритарниками і громадськістю», – каже він, додаючи, що підняття штрафів саме по собі – «найдрітніша реакція на складні проблеми», якщо не супроводжується системним переглядом контролю за дотриманням ПДР, зокрема розширенням відеофіксації.

Дещо інакше на проблему дивляться члени комітету з правоохоронної діяльності **Максим Бужанський**. На його думку, історія водія з 39 порушеннями – не показова: «Він не ганяв містом п'яним під 150 км/год, а просто регулярно перевищував швидкість на 20 км/год і сумлінно сплачував штрафи. По суті, це були дрібні порушення, але вони були постійними і привели до такого трагічного результату».

Народний депутат **Сергій Алексєкс** («Європейська солідарність») звертає увагу на ширший контекст проблеми: «Якщо ми кажемо про штрафи за перевищення швидкості, то, в першу чергу, має бути градація... А у нас все, що пропонують, – це підвищення відповідальності водіїв за перевищення швидкості. Це викрихті питання відповідальності на дорогах взагалі на першому виході на 10%». На його думку, без покращення інфраструктури, контролю за пішоходами та водими вантажко саме лише посилення штрафів матиме обмежений ефект.

“**Смертельна математика українських доріг – загинуло 3 249 осіб, а це майже 32 тис. поранено**”

Наразі законопроект №15348 направлено на розгляд профільного Комітету з питань правоохоронної діяльності – того ж, де роками застрягали попередні спроби реформувати систему покарань за порушення ПДР. Очевидно, що самі лише підвищені штрафи не стануть панацеєю: і представник поліції, і юрист сходяться в тому, що ефективність нових норм залежатиме від того, наскільки розшириться мережа фіксації порушень – без цього компонента навіть значно вищі штрафи можуть не дати очікуваного ефекту.

**Авторка: Кароліна Терещенко**

**Джерело: ГЛАВОКОМ**

Like

Tweet

Новини партнерів Реклама

Тегі: [Безопасность дорожного движения](#) [Закони](#) [порушення ПДР](#) [смертельні ДПТ](#)

### YOU MAY ALSO LIKE...

Персонально саднянє: сервіси верують свєдєння пользователей 13 лютого 2011



«Марское дело» Украины против России в Гааге: задержание или захват? 23 листопада 2019

Судья-предатель поджег аресту 20 листопада 2016