

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проєкту Закону України «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»

1. Обґрунтування необхідності прийняття законопроєкту

В Україні набула критичного поширення деструктивна практика навмисного переобладнання транспортних засобів – встановлення акустичних систем типу «прямотік», «подвійних спортивних систем» та інших нестандартних технічних пристроїв, демонтажу каталізаторів і глушників. Метою таких втручань є штучне форсування звуку роботи двигуна, що призводить до критичного перевищення допустимого рівня шуму на вулично-дорожній мережі населених пунктів. Відсутність обов'язкового технічного контролю транспортних засобів фактично унеможливує будь-який державний нагляд за такими переобладнаннями, формуючи атмосферу системної всездозволеності та безкарності.

В умовах триваючої збройної агресії проти України ця проблема набуває нового, принципово іншого виміру – вона перестає бути суто комунальним чи екологічним питанням і стає прямою загрозою публічній безпеці та обороноздатності держави. Звуки форсованих двигунів і нестандартних вихлопних систем за акустичними характеристиками небезпечно наближаються до звуків ворожих безпілотних літальних апаратів типу «Shahed/Герань» та інших засобів повітряного нападу. Це систематично дезорієнтує цивільне населення, провокує масові панічні настрої – особливо у деокупованих і прифронтових регіонах – та змушує підрозділи Збройних Сил України, операторів систем протиповітряної оборони й мобільні вогневі групи ППО відволікатися від виконання реальних бойових завдань із виявлення та знищення повітряних цілей ворога. Кожна така помилкова тривога в умовах повномасштабної війни коштує часу, ресурсів і, потенційно, людських життів.

Особливу стурбованість викликає й системний вплив надмірного транспортного шуму на психоемоційний стан населення. Клінічно доведено, що хронічний вплив шуму на рівні понад 65 дБ(А) спричиняє стійкі серцево-судинні порушення, розлади сну, тривожні та депресивні стани. В умовах воєнного стану, коли нервова система мільйонів громадян і без того перебуває в стані перманентного стресу, кожен акустичний подразник, що імітує звук повітряної

загрози, є додатковим ударом по психологічній стійкості суспільства. Захист громадян від цього впливу – не лише санітарна, а й пряма безпекова норма.

Окремої уваги потребує захист ветеранів війни та осіб з інвалідністю внаслідок бойових дій. Збройна агресія проти України триває з лютого 2014 року – понад дванадцять років. За цей час через безпосередню участь у бойових діях пройшли сотні тисяч українських громадян. Значна їх частина отримала стійкі психологічні травми: посттравматичний стресовий розлад (ПТСР) є одним із найпоширеніших наслідків бойового досвіду. Для людей, які пережили обстріли, повітряні атаки, вибухи та інші бойові події, різкі гучні звуки – зокрема ті, що за тембром і динамікою нагадують звуки бою чи ворожих безпілотників, – є потужними тригерами, здатними миттєво спровокувати гострий панічний напад, флешбек або дисоціативний стан.

Аналіз чинного законодавства виявляє системну неспроможність існуючих правових механізмів протидіяти цьому явищу. Стаття 182 КУпАП орієнтована переважно на побутовий шум та діяльність підприємств і в системному зв'язку зі статтею 32 Закону України «Про систему громадського здоров'я» не містить чіткого та однозначного механізму заборони на експлуатацію транспортних засобів із перевищенням шумових нормативів безпосередньо в русі – що відкриває широкі можливості для уникнення відповідальності.

При цьому стаття 32 зазначеного Закону, хоча і зобов'язує органи державної влади, органи місцевого самоврядування, суб'єктів господарювання та громадян вживати заходів для недопущення перевищення рівнів шуму під час руху автомобільного транспорту в населених пунктах, не встановлює конкретного механізму реагування щодо транспортних засобів, які безпосередньо порушують допустимі шумові нормативи.

Частина перша статті 121 КУпАП встановлює відповідальність за керування переобладнаним з порушенням правил транспортним засобом, проте правоохоронні органи позбавлені практичних інструментів для доведення порушення конкретних стандартів безпеки безпосередньо на місці зупинки: ця норма орієнтована насамперед на несправності гальмівної, рульової та світлової систем. Стаття 81 КУпАП, попри формальне посилення на «рівень впливу фізичних факторів», є практично мертвою нормою: термін законодавчо не визначений, а суб'єкти розгляду справ – органи Держекоінспекції та Держпродспоживслужби – позбавлені повноважень зупиняти транспортні засоби на дорогах. Національна поліція, у свою чергу, наділена контрольними

повноваженнями виключно щодо вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах – але не щодо рівня шуму.

Головною ж науково-технічною та правовою прогалиною чинного законодавства є відсутність єдиних, актуальних, законодавчо закріплених та технічно обґрунтованих критеріїв оцінки шуму ТЗ. Наявні застарілі акти не враховують технологічні особливості сучасного транспорту. Законодавство потребує гнучкого механізму, за якого граничні технічні показники шуму встановлюватимуться уповноваженими міністерствами диференційовано – відповідно до світових та європейських екологічних стандартів, з урахуванням категорії транспорту, типу і потужності двигунів, а також із підвищеними вимогами до тиші у нічний час.

Таким чином, чинне законодавство містить системну прогалину: фактичний правовий вакуум щодо оперативного реагування Національної поліції на перевищення шумових нормативів транспортними засобами в русі. Існуюча система регулювання є фрагментарною, внутрішньо суперечливою та неефективною: вона не захищає реальних прав громадян, не відповідає викликам воєнного часу і породжує у правопорушників стійке відчуття безкарності. Ця прогалина не може бути усунута шляхом розширеного тлумачення чинних норм і вимагає негайного нормативного врегулювання.

2. Цілі та завдання законопроекту

Метою законопроекту є захист конституційних прав громадян на тишу, здоров'я та безпечне довкілля, стабілізація психоемоційного стану населення в умовах воєнного стану, зміцнення обороноздатності держави шляхом усунення чинника акустичної дезорієнтації сил ППО та правоохоронних органів, а також подолання правового нігілізму у сфері технічної експлуатації транспортних засобів – шляхом запровадження чіткої, дієвої та суворої адміністративної відповідальності.

Для досягнення зазначеної мети законопроект передбачає: встановлення спеціальної норми адміністративної відповідальності з однозначним визначенням складу правопорушення та уповноважених суб'єктів; запровадження диференційованої системи санкцій із посиленням стримуючим ефектом в період дії воєнного стану, включно з позбавленням права керування при повторних порушеннях; наділення Національної поліції оперативними повноваженнями щодо безпосереднього реагування на порушення шумових нормативів у русі; усунення термінологічних суперечностей і правових колізій у

суміжному законодавстві; забезпечення невідворотності відповідальності як ключового принципу запобігання рецидиву.

3. Загальна характеристика та основні положення законопроекту

Законопроектом пропонується доповнити КУпАП новою статтею 124³ “Керування транспортними засобами з порушенням норм допустимого рівня шуму”, яка безпосередньо встановлює адміністративну відповідальність за керування транспортних засобів із перевищенням встановленого законодавством допустимого рівня шуму для транспортних засобів.

Санкційна система побудована за принципом ескалації та враховує виклики особливого (воєнного) періоду в державі:

- у мирний час: за перше порушення передбачено фіксований штраф у розмірі 500 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (НМДГ); за повторне порушення протягом року – штраф у розмірі 1 000 НМДГ з можливим позбавленням права керування транспортними засобами строком від 3 до 6 місяців або без такого;

- у період дії воєнного стану: з огляду на критичну небезпеку акустичного форсування двигунів для публічної безпеки та сил ППО, санкції суттєво посилено. За перше порушення під час воєнного стану штраф становить 1 000 НМДГ, а за повторне порушення протягом року – 2 000 НМДГ з обов'язковим позбавленням права керування на строк від 3 до 6 місяців. Принцип підвищеної відповідальності за повторність є концептуальним стрижнем системи, що унеможливує ігнорування закону з боку рецидивістів.

Розподіл підвідомчості є процесуально обґрунтованим: перше порушення розглядається органами Національної поліції в позасудовому порядку – для забезпечення оперативності реагування та невідворотності притягнення до відповідальності безпосередньо на місці; повторне порушення передається до суду, оскільки застосування санкції у вигляді позбавлення права керування відповідно до вимог процесуального законодавства може здійснюватися виключно за судовим рішенням. Така двоступенева модель поєднує оперативність правозастосування з належними процесуальними гарантіями.

Також встановлюється обов'язок для двох профільних відомств – центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері охорони здоров'я (Міністерство охорони здоров'я України), спільно з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері автомобільного транспорту (Міністерство розвитку громад і територій України) – у тримісячний строк з дня

набрання чинності цим Законом розробити та затвердити граничні норми допустимого рівня зовнішнього шуму від транспортних засобів в експлуатації.

Ці норми мають бути чітко диференційовані залежно від:

1. Категорії транспортного засобу;
2. Типу двигуна;
3. Його об'єму або потужності;
4. Окремо мають бути передбачені підвищені вимоги до обмеження шуму в нічний час (з 22:00 до 08:00).

Одночасно законопроектом вносяться кореспондуючі зміни до Законів України «Про дорожній рух» та «Про систему громадського здоров'я» для усунення термінологічних суперечностей і формування цілісного, внутрішньо узгодженого механізму правового регулювання.

4. Стан нормативно-правової бази у зазначеній сфері правового регулювання

Суспільні відносини у зазначеній сфері регулюються зокрема:

- Кодексом України про адміністративні правопорушення;
- Законом України «Про дорожній рух»;
- Законом України «Про систему громадського здоров'я»;

5. Фінансово-економічне обґрунтування законопроекту

Реалізація положень законопроекту не потребує додаткових витрат із Державного бюджету України.

6. Прогноз соціально-економічних та інших наслідків прийняття законопроекту

Прийняття запропонованого законодавчого акту матиме комплексний позитивний ефект для суспільства, держави та системи національної безпеки. Будуть реально забезпечені конституційні права громадян на сприятливе довкілля, охорону здоров'я та гідні умови життя – шляхом встановлення дієвого механізму захисту від шкідливого акустичного впливу в населених пунктах. Стабілізація психоемоційного стану населення в умовах воєнного стану та зниження рівня невиправданої акустичної тривожності матимуть прямий вплив на психологічну стійкість суспільства та боєздатність нації.

В аспекті національної безпеки усунення акустичної дезорієнтації, спричиненої форсованими вихлопними системами, безпосередньо сприятиме

оптимізації функціонування системи цивільного оповіщення та протиповітряної оборони: вивільнені ресурси Збройних Сил України, мобільних вогневих груп ППО та правоохоронних органів будуть зосереджені виключно на відбитті реальних безпекових загроз. В умовах тривалої збройної агресії цей аспект набуває стратегічного значення, яке неможливо переоцінити.

Таким чином, законопроект відповідає нагальним потребам суспільства і держави, ґрунтується на принципах невідворотності відповідальності та пріоритету публічного інтересу, а його прийняття є необхідним і невідкладним кроком у напрямку побудови правової держави, в якій права кожного громадянина надійно захищені – в мирний час і в умовах війни.

Народні депутати України

