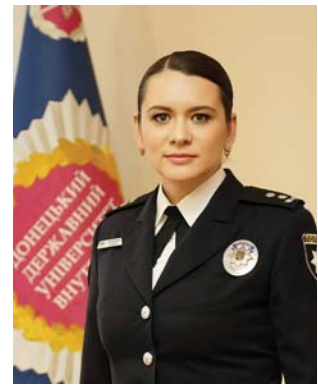


УДК 342.9:351.81:629.113
DOI <https://doi.org/10.32782/2523-4269-2026-94-59-64>

Мердова Ольга Миколаївна,

кандидат юридичних наук, професор,
заступник директора з освітньої та науково-дослідної діяльності ННІ
підготовки фахівців для підрозділів кримінальної поліції імені Е. О. Дідоренка
(Донецький державний університет внутрішніх справ, м. Кропивницький)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0769-2364>



Умрихіна Ірина Олександрівна,

доктор філософії в галузі права, доцент,
завідувач кафедри адміністративно-правових дисциплін
факультету підготовки фахівців для підрозділів превентивної діяльності НПУ
(Донецький державний університет внутрішніх справ, м. Кропивницький)
ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-9041-5831>



Хилько Любов Іванівна,

старший викладач кафедри адміністративно-правових дисциплін
факультету підготовки фахівців для підрозділів превентивної діяльності НПУ
(Донецький державний університет внутрішніх справ, м. Кропивницький)
ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-9202-8478>



ПРО СУЧАСНІ ЗАКОНОДАВЧІ ІНІЦІАТИВИ ЩОДО ПОСИЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ, ОБЛАДНАНИМ ШИНАМИ З ПОРУШЕННЯМ УСТАНОВЛЕНИХ ЗАКОНОДАВСТВОМ ВИМОГ

Стаття присвячена аналізу законопроекту № 6462 від 24.12.2021 р. щодо посилення адміністративної відповідальності за керування транспортним засобом з порушенням вимог до шин. Визначено недоліки: недостатнє обґрунтування нової ст. 121³ КУпАП за наявності діючих норм; дискусійність істотного збільшення штрафів для водіїв вантажівок та автобусів без урахування європейського досвіду; наявність альтернативних механізмів контролю. Запропоновано вдосконалити ст. 121 КУпАП. Зроблено висновок про необхідність доопрацювання законопроекту.

Ключові слова: адміністративна відповідальність, адміністративне правопорушення, транспортний засіб, шини, безпека дорожнього руху, правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, дорожньо-транспортна пригода.

Постановка проблеми. Забезпечення безпеки дорожнього руху є важливим напрямком державної політики України у сфері внутрішніх справ, що безпосередньо пов'язаний із охороною життя і здоров'я людини як найвищої соціальної цінності відповідно до ст. 3 Конституції України. У сучасних умовах зростання інтенсивності дорожнього руху, збільшення обсягів

пасажирських і вантажних перевезень, а також ускладнення соціально-економічної ситуації під час дії воєнного стану в Україні питання належного технічного стану транспортних засобів набуває особливої актуальності. Одним із ключових елементів безпечної експлуатації транспортних засобів є відповідність їх шин установленим законодавством вимогам, адже технічний стан шин

безпосередньо впливає на керуваність, гальмівний шлях та загальну стійкість транспортного засобу під час руху. У зв'язку з цим актуального значення набуває аналіз сучасних законодавчих ініціатив у сфері встановлення адміністративної відповідальності за експлуатацію транспортних засобів із порушенням вимог щодо використання шин, зокрема положень проєкту Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортним засобом, обладнаним шинами з порушенням установлених законодавством вимог» (реєстр. № 6462 від 24.12.2021 р.) [1].

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблема адміністративно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху неодноразово ставала предметом досліджень вітчизняних вчених-адміністративістів, зокрема О. І. Безпалової, Ю. П. Биятка, М. Ю. Веселова, В. В. Доненка, Т. О. Коломоець, В. К. Колпакова, А. Т. Комзюка, О. В. Кузьменко, Р. І. Михайлова, Р. В. Миронюка, О. М. Музичука, В. Й. Розвадовського, О. Ю. Синявської, А. О. Собакаря, А. В. Червінчука та ін. У працях науковців аналізуються загальні питання адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, склади окремих адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, система та види адміністративних стягнень, ефективність адміністративно-деліктного законодавства у сфері охорони життя і здоров'я учасників дорожнього руху та ін. Однак, питання адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами, обладнаними шинами з порушенням установлених законодавством вимог, як правило, розглядаються у межах ширшої проблематики щодо технічної справності транспортних засобів і комплексного дослідження все ще не отримала. Одним із завдань адміністративно-правової науки є сприяння покращенню якості адміністративного законодавства та практики його застосування. Слідом, предметом постійної уваги вчених мають бути і сучасні законодавчі ініціативи у сфері вдосконалення адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами, обладнаними шинами з порушенням установлених вимог. У зв'язку з цим науковий аналіз положень проєкту Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортним засобом, обладнаним шинами з порушенням установлених законодавством вимог» (реєстр. № 6462 від 24.12.2021 р., далі – законопроект № 6462 від 24.12.2021 р. [1]) задля оцінки перспектив його ухвалення вважатиметься своєчасним та необхідним для подальшого розвитку адміністративно-деліктного законодавства України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Метою статті є аналіз положень проєкту Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортним засобом, обладнаним шинами з порушенням установлених законодавством вимог» (реєстр. № 6462 від 24.12.2021 р.), визначення його недоліків та формулювання позиції щодо доцільності ухвалення.

Виклад основного матеріалу. Проєктом Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортним засобом, обладнаним шинами з порушенням установлених законодавством вимог» (реєстр. № 6462 від 24.12.2021 р., далі – законопроект № 6462 від

24.12.2021 р.) пропонується доповнити Кодекс України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) ст. 121³ такого змісту:

«Стаття 121³. Керування водієм вантажним автомобілем або автобусом, обладнаним шинами, залишкова висота малюнка протектора яких не відповідає вимогам законодавства

Керування водієм вантажним автомобілем або автобусом, обладнаним шинами, залишкова висота малюнка протектора яких не відповідає вимогам законодавства, -

тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Повторне протягом року вчинення порушення, передбаченого частиною першою цієї статті, -

тягне за собою позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року» [1].

Як зазначається у пояснювальній записці до законопроект № 6462 від 24.12.2021 р., доцільність законодавчих змін зумовлена необхідністю посилення рівня відповідальності за вчинення адміністративного правопорушення у вигляді керування водієм транспортним засобом, який використовується для перевезення пасажирів або вантажів, обладнаним шинами з порушенням установлених законодавством вимог. Підкреслюється, що встановлений чинним КУпАП розмір штрафу за відповідні правопорушення потребує суттєвого збільшення, оскільки об'єктивно не здатен зупинити вчинення адміністративного правопорушення через малозначність. Обґрунтовується, що водієві повинно бути економічно не вигідно платити великі штрафи, які можна спрямувати на покращення технічного стану транспортного засобу, та тим самим запобігти вчиненню адміністративного правопорушення [2].

У цілому схвалюючи намагання законодавця вживати заходів щодо вдосконалення законодавства України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, по суті законопроект № 6462 від 24.12.2021 р. можемо зазначити таке.

1. *Щодо доцільності виокремлення складу адміністративного правопорушення шляхом доповнення КУпАП новою статтею.* Варто наголосити, що чинне законодавство України вже передбачає адміністративну відповідальність за керування водієм транспортним засобом, який використовується для перевезення пасажирів або вантажів, обладнаним шинами з порушенням установлених законодавством вимог. Зокрема, відповідальність передбачено: а) у разі вчинення відповідного правопорушення водієм вантажного автомобіля – за ч. 1 ст. 121 КУпАП [3]; б) у разі вчинення відповідного правопорушення водієм транспортного засобу, який використовується для надання послуг з перевезення пасажирів, – за ч. 2 ст. 121 КУпАП [3]. Крім того, повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених ч. 1 – ч. 3 ст. 121 тягне відповідальність відповідно до ч. 4 ст. 121 КУпАП. У зв'язку з тим, що КУпАП вже передбачає відповідальність за керування транспортним засобом, обладнаним шинами з порушенням установлених вимог, більш доцільним видається не доповнення КУпАП новою статтею – ст. 121³, а вдосконалення редакції існуючої ст. 121 КУпАП [3]. Обрання такого підходу дозволить не ускладнювати і без того складну та громіздку структуру чинного КУпАП.

2. *Щодо доцільності посилення відповідальності для водіїв вантажних автомобілів та автобусів за керування такими транспортними засобами, обладнаними*

шинами з порушенням установлених вимог. Чинним законодавством для різних транспортних засобів установлено відмінні вимоги до мінімальної залишкової висоти протектора шин. Відповідно до п. 31.4.5 постанови Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» від 10.10.2001 р. забороняється експлуатація транспортних засобів згідно із законодавством, якщо шини легкових автомобілів та вантажних автомобілів з дозволеною максимальною масою до 3,5 т мають залишкову висоту малюнка протектора менше 1,6 мм, вантажних автомобілів з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т – 1,0 мм, автобусів – 2,0 мм, мотоциклів і мопедів – 0,8 мм. Для причепів устанавливаються норми залишкової висоти малюнка протектора шин, аналогічні нормам для шин автомобілів-тягачів [4]. Очевидним є те, що рівень суспільної безпеки порушень наведених правил (загроза спричинення шкоди життю та здоров'ю людей, власності тощо) водіями різних транспортних засобів (мотоциклу, вантажного автомобіля і т.д.) не є однаковим. Така обставина обґрунтовано може проявлятися і на диференціації заходів адміністративної відповідальності для водіїв різних транспортних засобів за керування такими засобами з використанням шин з порушенням встановлених вимог.

Станом на сьогодні у КУпАП вже має місце певна диференціація заходів адміністративної відповідальності водіїв за керування транспортними засобами з технічними несправностями, у тому числі з використанням шин з порушенням встановлених вимог. Така диференціація проявляється у встановленні більш суворих заходів відповідальності для водіїв транспортного засобу, який використовується для надання послуг з перевезення пасажирів та має технічні несправності (ч. 2 ст. 121 КУпАП [3]). Зокрема, розмір штрафу для водіїв за керування транспортним засобом, який використовується для надання послуг з перевезення пасажирів та має технічні несправності, встановлено удвічі більшим, порівняно з тим, який передбачається для водіїв інших транспортних засобів (відповідно для водіїв транспортних засобів, які використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів, – 40 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (680 грн.), а для водіїв інших транспортних засобів – 20 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (340 грн.). Встановлення більш суворої відповідальності для водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів, як видається, загалом узгоджується зі ст. 3 Конституції України, згідно якої людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканість і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю.

У свою чергу законопроектом № 6462 від 24.12.2021 р. фактично прирівнюється відповідальність водіїв вантажних автомобілів та автобусів, які обладнані шинами, залишкова висота малюнка протектора яких не відповідає вимогам законодавства. Така позиція законопроекту видається дискусійною. Поряд з іншим, слід врахувати, що передбачається поділ вантажних автомобілів на: а) вантажні автомобілі з дозволеною максимальною масою до 3,5 т; б) вантажні автомобілі з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т. При цьому, вага легкових автомобілів може бути різною (маса окремих з них – більше 2,5 т.). Привертає увагу й те, що постановою Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» від 10.10.2001 р. для легкових автомобілів та вантажних автомобілів з дозволеною максимальною масою до 3,5 т. встановлено однакові вимоги до залишкової висоти малюнка протектора (п. 31.4.5) [4].

Законопроектом № 6462 від 24.12.2021 р. пропонується істотно підвищити розмір штрафу як адміністративного стягнення для водіїв вантажних автомобілів та автобусів за керування такими транспортними засобами, обладнаними шинами, залишкова висота малюнка протектора яких не відповідає вимогам законодавства. Наприклад, для водіїв вантажних автомобілів розмір штрафу порівняно з існуючим за вчинення відповідного правопорушення вперше зросте в 25 разів (із 20 до 500 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або із 340 грн. до 8500 грн.). *Загалом не заперечуємо можливості диференціації відповідальності водіїв різних транспортних засобів, обладнаних шинами з порушенням вимог, проте вважаємо, що істотне збільшення розмірів адміністративних стягнень за відповідні правопорушення за сучасних умов навряд чи є доцільним.* Виробляючи пропозиції щодо вдосконалення законодавства, безумовно, варто прагнути зменшення ДТП (недопущення шкоди життю та здоров'ю людей тощо), проте слід враховувати й існуючу складну соціально-економічну ситуацію, у якій функціонує бізнес під час воєнного стану в Україні.

Корисним є звернення до зарубіжного досвіду, у тому числі держав-членів Європейського Союзу. Наприклад, відповідно до ч. 2 ст. 415 Кодексу Литовської Республіки про адміністративні правопорушення від 25.06.2015 р. керування транспортним засобом, обладнаним шинами, які не відповідають установленим вимогам, передбачає відповідальність від 30 до 40 євро [5]. У Естонській Республіці за вчинення подібних правопорушень встановлений штраф розміром від 12 до 200 євро [6]. За порушення встановлених вимог щодо використання шин автомобіля (заміни літніх шин на зимові) законодавством Федеративної Республіки Німеччина передбачено штраф розміром 60 євро та один пункт в Центральному транспортному реєстрі [7] тощо.

Принагідно слід підкреслити, що адміністративна відповідальність водіїв вантажних автомобілів та транспортних засобів, які використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів, не є єдиним заходом (механізмом), який забезпечує дотримання водіями встановлених законодавством вимог щодо використання шин в Україні. У цьому сенсі доцільно відзначити й інші існуючі заходи (механізми), які також забезпечують дотримання встановлених вимог щодо використання шин:

– обов'язковий періодичний технічний контроль транспортних засобів, який проводиться: а) для вантажних автомобілів вантажопідйомністю до 3,5 тонни, причепів до них із строком експлуатації більше двох років – кожні два роки; б) для вантажних автомобілів вантажопідйомністю більше 3,5 тонни, причепів до них та таксі незалежно від строку експлуатації – щороку; в) для автобусів та спеціалізованих транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, незалежно від строку експлуатації – двічі на рік. Поряд з іншим предмет відповідного контролю охоплює перевірку висоти малюнка протектора шин (Постанова Кабінету Міністрів «Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу» від 30.01.2012 р.) [8]. Поряд з цим, встановлено адміністративну відповідальність: а) за видачу документа про технічну справність транспортного засобу, що підлягає обов'язковому технічному контролю, з порушенням порядку проведення перевірки технічного стану такого транспортного засобу (ч. 1 ст. 127¹ КУпАП);

б) за видачу документа про технічну справність транспортного засобу, що підлягає обов'язковому технічному контролю, без проведення перевірки його технічного стану (ч. 2 ст. 127¹ КУпАП);

– необхідність дотримання умов для обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів та адміністративна відповідальність водія за непред'явлення відповідного страхового полісу (Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 р. [9], Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 21.05.2024 р. [10]). Принагідно підкреслимо й те, що встановлено адміністративну відповідальність за керування транспортним засобом особою, яка не має при собі або не пред'явила у спосіб, який дає можливість поліцейському прочитати та зафіксувати дані, що містяться в полісі (договорі) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страхового сертифіката «Зелена картка»), або не пред'явила чинний внутрішній електронний договір зазначеного виду обов'язкового страхування у візуальній формі страхового поліса (ч. 1 ст. 126 КУпАП);

– адміністративна відповідальність за випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан яких не відповідає встановленим вимогам або без необхідних документів, передбачених законодавством (ст. 128 КУпАП), та ін.

Слід звернути увагу й на те, що порушення вимог щодо використання шин є не єдиною причиною ДТП, а тому не варто перебільшувати ролі відповідних заходів адміністративного примусу. Як свідчить статистика, розподіл причин ДТП такий: а) через помилкові дії людини – 60–70 %; б) через незадовільний стан доріг і невідповідність дорожніх умов характеру руху – 20–30 %; в) через технічні несправності автомобіля – 10–15 %. Як вважається, 2/3 усіх пригод виникає з вини людей і лише 1/3 через фактори, які не залежать від їхньої волі та діяльності. Аналіз дозволяє звести причини, що призводять до автопригод, у наступні однорідні групи: а) невиконання Правил учасниками дорожнього руху; б) застосування водіями таких прийомів керування транспортними засобами, які призводять до заносів, перекидання чи до втрати керування під час руху, або сприяють виникненню поломок механізмів, внаслідок чого виникають аварійні ситуації; в) зниження працездатності водія внаслідок перевтоми, хвороби чи під впливом факторів, які викликають зміну самопочуття; г) незадовільний технічний стан транспортних засобів; г) неправильне розміщення та кріплення вантажу, що призводить до втрати керування, зміни режиму роботи механізмів; д) незадовільне утримання елементів дороги; е) незадовільна організація дорожнього руху. Аналіз конкретних пригод, свідчить, що найчастіше вони викликані не однією, а кількома причинами. Встановлено, що на кожні 100 ДТП доводиться близько 250 причин і супутніх факторів [11].

Таким чином, діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху повинна носити комплексний характер та поряд із заходами адміністративної відповідальності має включати й низку інших заходів різного характеру. Як слушно зауважує В. В. Доненко, міжнародний досвід дає підстави стверджувати, що забезпечення безпеки дорожнього руху суто поліцейськими методами – справа безперспективна. Зарубіжним країнам вдалося досягти безумовних успіхів у забезпеченні безпеки дорожнього руху завдяки не посиленню відповідальності, а саме

комплексному підходу у вирішенні питання публічного забезпечення безпеки дорожнього руху [12, с. 74–76].

3. Щодо доцільності виключення з КУпАП можливості звільнення водіїв від адміністративної відповідальності у зв'язку з малозначністю за керування вантажними автомобілями або автобусами, обладнаним шинами, залишкова висота малюнка протектора яких не відповідає вимогам законодавства. Законопроектом № 6462 від 24.12.2021 р. пропонується змінити примітку до ст. 22 КУпАП, що передбачає виключення можливості звільнення водіїв від адміністративної відповідальності у зв'язку з малозначністю за керування вантажними автомобілями або автобусами, обладнаним шинами, залишкова висота малюнка протектора яких не відповідає вимогам законодавства. Враховуючи істотний рівень суспільної небезпеки керування транспортними засобами, обладнаними шинами з порушенням встановлених вимог, можливість звільнення водіїв від адміністративної відповідальності у зв'язку з малозначністю за вчинення відповідних правопорушень навряд чи є доцільною.

Висновки. Законопроект № 6462 від 24.12.2021 р. спрямований на посилення адміністративної відповідальності за керування вантажними автомобілями та автобусами, обладнаними шинами з порушенням установлених законодавством вимог, що загалом відповідає завданню підвищення рівня безпеки дорожнього руху. Разом із тим аналіз положень законопроекту № 6462 від 24.12.2021 р. дозволяє виокремити низку зауважень. По-перше, запропоноване доповнення КУпАП новою ст. 121³ є недостатньо обґрунтованим, оскільки чинне законодавство вже містить норми, які передбачають відповідальність за аналогічні правопорушення. За таких умов більш доцільним є не ускладнення структури КУпАП шляхом введення нової статті, а вдосконалення редакції ст. 121 КУпАП із урахуванням потреб диференціації відповідальності. По-друге, хоча диференціація адміністративної відповідальності залежно від виду транспортного засобу та рівня суспільної небезпеки правопорушення є виправданою, запропоноване законопроектом № 6462 від 24.12.2021 р. істотне збільшення штрафів для водіїв вантажних автомобілів та автобусів є дискусійним. Такий підхід не повною мірою враховує чинну систему технічних вимог до різних категорій транспортних засобів, соціально-економічні умови функціонування бізнесу під час воєнного стану в Україні, а також зарубіжний досвід, де розміри штрафів за подібні правопорушення є значно помірнішими. По-третє, забезпечення дотримання вимог щодо використання шин уже реалізується через комплекс організаційно-правових засобів (зокрема, обов'язковий технічний контроль, адміністративна відповідальність за порушення порядку його проведення, система обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та ін.). У цьому контексті посилення лише штрафних санкцій не може розглядатися як універсальний та достатньо ефективний засіб зниження аварійності, з огляду на багатofакторний характер причин ДТП. Таким чином, законопроект № 6462 від 24.12.2021 р. потребує доопрацювання з урахуванням принципів системності, пропорційності та комплексного підходу до забезпечення безпеки дорожнього руху. Перспективним шляхом розвитку законодавства у цій сфері є вдосконалення ст. 121 КУпАП шляхом уточнення її диспозиції та встановлення виважених, економічно і соціально обґрунтованих санкцій, у поєднанні з іншими превентивними заходами.

Список використаних джерел:

1. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортним засобом, обладнаним шинами з порушенням установлених законодавством вимог: проект Закону України, реєстр. № 6462 від 24 грудня 2021 року URL: <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/38672> (дата звернення: 15.01.2026).
2. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортним засобом, обладнаним шинами з порушенням установлених законодавством вимог: проект Закону України, реєстр. № 6462 від 24 грудня 2021 року. URL: <https://itd.rada.gov.ua/f065e4da-a79c-4c6b-8a5c-8f0bf4362df1> (дата звернення: 15.01.2026).
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07 грудня 1984 року № 8073-X (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#Text> (дата звернення: 15.01.2026).
4. Про Правила дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>
5. Lietuvos Respublikos Administracinių Nusižengimų Kodeksas. Patvirtinta Lietuvos Respublikos 2015 M. Birželio 25 D. Įstatymu Nr. XII-1869. URL: <https://www.etar.lt/portal/lt/legalAct/4ebe66c0262311e5bf92d6af3f6a2e8b> (дата звернення: 15.01.2026).
6. Щорічно поліція накладає сотні штрафів за використання шин, що не відповідають нормам / *POSTIMEES*. URL: <https://rus.postimees.ee/2968167/ezhegodno-policiya-vypisyvaet-sotni-shtrafov-za-ispolzovanie-reziny-ne-otvechayushchey-normam> (дата звернення: 15.01.2026).
7. Які штрафи чекають на німців, якщо зимою не замінять літні шини / *MKRU. Німеччина*. URL: <https://www.mknews.de/social/2019/10/18/kakie-shtrafy-ozhidayut-nemcev-esli-zimoy-ne-zamenit-letnyuyu-rezinu.html> (дата звернення: 15.01.2026).
8. Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу: постанова Кабінету Міністрів України від 30 січня 2012 року № 137 (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/137-2012-%D0%BF#Text> (дата звернення: 15.01.2026).
9. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-XII (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 15.01.2026).
10. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 21 травня 2024 року, № 3720-IX (зі змінами та доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3720-20#Text> (дата звернення: 15.01.2026).
11. Дослідження Міністерства внутрішніх справ України щодо основних причин ДТП. URL: <https://forinsurer.com/public/06/03/02/2196> (дата звернення: 15.01.2026).
12. Доненко В. В. Публічне адміністрування безпеки дорожнього руху: становлення в умовах реформування: монографія / за заг. ред. С. М. Алфьорова. Дніпропетровськ: ДДУВС; Ліра ЛТД, 2011. 378 с.

References

1. Pro vnesennia zmin do Kodeksu Ukrainy pro administratyvni pravoporushennia shchodo posylennia vidpovidalnosti za keruvannia transportnym zasobom, obladnanyim shynamy z porushenniam ustanovlenykh zakonodavstvom vymoh [On amendments to the Code of Ukraine on Administrative Offenses regarding increased liability for driving a vehicle equipped with tires that violate the requirements established by law]: projekt Zakonu Ukrainy, reiestr. № 6462 vid 24 hrudnia 2021 roku URL: <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/38672> (data zvernennia: 15.01.2026) [in Ukrainian].
2. Poiasniuvalna zapyska do projektu Zakonu Ukrainy «Pro vnesennia zmin do Kodeksu Ukrainy pro administratyvni pravoporushennia shchodo posylennia vidpovidalnosti za keruvannia transportnym zasobom, obladnanyim shynamy z porushenniam ustanovlenykh zakonodavstvom vymoh [Explanatory note to the draft Law of Ukraine “On Amendments to the Code of Ukraine on Administrative Offenses Regarding Increased Liability for Driving a Vehicle Equipped with Tires that Violate the Requirements Established by Law”]: projekt Zakonu Ukrainy, reiestr. № 6462 vid 24 hrudnia 2021 roku. URL: <https://itd.rada.gov.ua/f065e4da-a79c-4c6b-8a5c-8f0bf4362df1> (data zvernennia: 15.01.2026) [in Ukrainian].
3. Kodeks Ukrainy pro administratyvni pravoporushennia [Code of Ukraine on Administrative Offenses] vid 07 hrudnia 1984 roku № 8073-X (zi zminamy ta dopovnenniamy). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#Text> (data zvernennia: 15.01.2026) [in Ukrainian].
4. Pro Pravyla dorozhnoho rukhu [About Traffic Rules]: postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10 zhovtnia 2001 roku № 1306 (zi zminamy ta dopovnenniamy). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (data zvernennia: 15.01.2026) [in Ukrainian].
5. Lietuvos Respublikos Administracinių Nusižengimų Kodeksas. Patvirtinta Lietuvos Respublikos 2015 M. Birželio 25 D. Įstatymu Nr. XII-1869. URL: <https://www.etar.lt/portal/lt/legalAct/4ebe66c0262311e5bf92d6af3f6a2e8b> (data zvernennia: 15.01.2026) [in Lithuanian].
6. Shchorichno politisia nakladaie sotni shtrafov za vykorystannia shyn, shcho ne vidpovidaiut normam [Every year, the police issue hundreds of fines for using tires that do not meet standards] / *POSTIMEES*. URL: <https://rus.postimees.ee/2968167/ezhegodno-policiya-vypisyvaet-sotni-shtrafov-za-ispolzovanie-reziny-ne-otvechayushchey-normam> (data zvernennia: 15.01.2026) [in Ukrainian].
7. Yaki shtrafy chekaiut na nimsiv, yakshcho zymoiu ne zaminiat litni shyny [What penalties await Germans if they do not replace their summer tires in winter?] / *MKRU. Nimechchyna*. URL: <https://www.mknews.de/social/2019/10/18/kakie-shtrafy-ozhidayut-nemcev-esli-zimoy-ne-zamenit-letnyuyu-rezinu.html> (data zvernennia: 15.01.2026) [in Ukrainian].
8. Pro zatverdzhennia Poriadku provedennia oboviazkovoho tekhnichnoho kontroliu ta obsiahiv perevirky tekhnichnoho stanu transportnykh zasobiv, tekhnichnoho opysu ta zrazka protokolu perevirky tekhnichnoho stanu transportnoho zasobu [On approval of the Procedure for conducting mandatory technical inspections and the scope of technical condition checks of vehicles, technical description, and sample vehicle technical condition inspection report]: postanova Kabinetu Ministriv

Ukrainy vid 30 sichnia 2012 roku № 137 (zi zminamy ta dopovnenniamy). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/137-2012-%D0%BF#Text> (data zvernennia: 15.01.2026) [in Ukrainian].

9. Pro dorozhnii rukh [About road traffic]: Zakon Ukrainy vid 30 chervnia 1993 roku № 3353-KhII (zi zminamy ta dopovnenniamy). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (data zvernennia: 15.01.2026) [in Ukrainian].

10. Pro обов'язкове strakhuvannya tsyvilno-pravovoi vidpovidalnosti vlasnykiv nazemnykh transportnykh zasobiv [On compulsory civil liability insurance for owners of land vehicles]: Zakon Ukrainy vid 21 travnia 2024 roku, № 3720-IX (zi zminamy ta dopovnenniamy). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3720-20#Text> (data zvernennia: 15.01.2026) [in Ukrainian].

11. Doslidzhennia Ministerstva vnutrishnikh sprav Ukrainy shchodo osnovnykh prychn DTP [Research by the Ministry of Internal Affairs of Ukraine on the main causes of road accidents]. URL: <https://forinsurer.com/public/06/03/02/2196> (data zvernennia: 15.01.2026) [in Ukrainian].

12. Donenko, V. V. (2011) Publichne administruvannya bezpeky dorozhnoho rukhu: stanovlennia v umovakh reformuvannya [Public administration of road safety: development in the context of reform]: monohrafiia / za zah. red. S. M. Alforova. Dnipropetrovsk: DDUVS; Lira LTD [in Ukrainian].

Merdova Olga,

Candidate of Legal Sciences, Professor,

Deputy Director for Educational and Research Activities

at the Educational and Scientific Institute for Training Specialists for the Criminal Police Departments named after E. O. Didorenko

(Donetsk State University of Internal Affairs, Kropyvnytskyi)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0769-2364>

Umrykhina Iryna

PhD, Associate Professor,

Head of the Department of Administrative and Legal Disciplines

of the Faculty of Training Specialists

for Preventive Activities Units of the National Police

(Donetsk State University of Internal Affairs, Kropyvnytskyi)

ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-9041-5831>

Khylko Lyubov,

Senior Lecturer,

Department of Administrative and Legal Disciplines, Faculty of Training Specialists for Preventive Activities Units, NPU

(Donetsk State University of Internal Affairs, Kropyvnytskyi)

ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-9202-8478>

ON CONTEMPORARY LEGISLATIVE INITIATIVES TO STRENGTHEN ADMINISTRATIVE LIABILITY FOR DRIVING A VEHICLE EQUIPPED WITH TIRES THAT VIOLATE LEGAL REQUIREMENTS

The article is devoted to the analysis of contemporary legislative initiatives concerning the strengthening of administrative liability for driving a vehicle equipped with tires that do not meet established legal requirements. In particular, the analysis focuses on the provisions of the draft Law of Ukraine “On Amendments to the Code of Ukraine on Administrative Offenses Regarding Strengthening Liability for Driving a Vehicle Equipped with Tires that Violate Legal Requirements” (registration No. 6462 of 24.12.2021). The shortcomings of the draft law have been identified and summarized. First, the proposed addition of a new Article 121³ to the Code of Ukraine on Administrative Offenses (CUAO) is noted as insufficiently justified, since the current legislation already contains norms that provide liability for similar offenses. Second, it is emphasized that although the differentiation of administrative liability depending on the type of vehicle and the level of social danger of the offense is reasonable, the significant increase in fines for drivers of trucks and buses proposed by the draft law is debatable. This approach does not fully take into account the existing system of technical requirements for different categories of vehicles, the socio-economic conditions of business operations in Ukraine, as well as European experience, where fines for similar offenses are considerably lower. Third, compliance with tire usage requirements is already ensured through a set of organizational and legal mechanisms, such as mandatory technical inspections, administrative liability for violations of inspection procedures, the system of compulsory civil liability insurance for vehicle owners, and others. A promising direction for the development of legislation in this area is the improvement of Article 121 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses (CUAO) through the clarification of its disposition and the establishment of balanced, economically and socially justified sanctions, in combination with other preventive measures. Based on the conducted analysis, it is concluded that draft Law No. 6462 of 24.12.2021 requires further refinement.

Key words: administrative liability, administrative offense, vehicle, tires, road safety, traffic accident, traffic safety violations.



Дата першого надходження статті до видання: 23.02.2026
 Дата прийняття статті до друку після рецензування: 03.04.2026
 Дата публікації (оприлюднення) статті: 19.05.2026