

Вноситься  
народними депутатами України  
П.І.Б.

## **ЗАКОН УКРАЇНИ**

### **Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо удосконалення адміністративної відповідальності за керування або експлуатацію транспортних засобів із перевищенням допустимого рівня шуму**

---

Верховна Рада України п о с т а н о в л я є:

І. Внести до Кодексу України про адміністративні правопорушення  
(Відомості Верховної Ради УРСР, 1984 р., додаток до № 51, ст. 1122) такі  
зміни:

1. Доповнити Кодекс статтею 121-4 такого змісту:

«Стаття 121-4. Перевищення допустимого рівня шуму транспортним  
засобом під час керування ним

1. Керування транспортним засобом, під час якого за результатами  
вимірювання, проведеного відповідно до методики, затвердженої Кабінетом  
Міністрів України, установлено перевищення допустимого рівня шуму, — тягне  
за собою накладення штрафу в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів  
доходів громадян.

2. Невиконання водієм законної вимоги органу (посадової особи)  
Національної поліції щодо зупинки транспортного засобу, надання доступу до  
транспортного засобу або приведення його у режим роботи, необхідний для  
проведення вимірювання рівня шуму відповідно до методики, затвердженої  
Кабінетом Міністрів України, — тягне за собою накладення штрафу в розмірі ста  
неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

3. Дії, передбачені частинами першою або другою цієї статті, вчинені  
особою, яку протягом року було піддано адміністративному стягненню за такі  
самі порушення, — тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі двохсот  
неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування  
транспортними засобами на строк від трьох до шести місяців.

Примітка. Дія цієї статті не поширюється на транспортні засоби Збройних  
Сил України, інших утворених відповідно до закону військових формувань,  
правоохоронних органів, органів цивільного захисту, екстреної медичної  
допомоги та інших суб'єктів сектору безпеки і оборони під час виконання ними  
бойових, оперативно-службових, аварійно-рятувальних, медико-евакуаційних,  
мобілізаційних та інших невідкладних завдань.»

2. У статті 221 після цифр «121-3» доповнити словами та цифрами «, частиною третьою статті 121-4».

3. У статті 222 після цифр «121-3» доповнити словами та цифрами «, частинами першою та другою статті 121-4».

4. В абзаці другому пункту 1 частини першої статті 255 після цифр «121-3» доповнити словами та цифрами «, частиною третьою статті 121-4».

II. Внести до Закону України «Про Національну поліцію» (Відомості Верховної Ради України, 2015 р., № 40—41, ст. 379) такі зміни:

1. Частину першу статті 35 доповнити пунктом 11-1 такого змісту:

«11-1) якщо є достатні підстави вважати, що під час керування транспортним засобом перевищено допустимий рівень шуму, що підтверджується зафіксованими поліцейським ознаками такого правопорушення, технічними засобами фото- і відеофіксації, показаннями спеціальних технічних засобів або інформацією, отриманою в установленому законом порядку;».

III. Прикінцеві та перехідні положення

1. Цей Закон набирає чинності через шість місяців з дня його опублікування, але не раніше дня набрання чинності постановою Кабінету Міністрів України про затвердження методики вимірювання рівня шуму транспортних засобів під час їх експлуатації.

2. Кабінету Міністрів України протягом чотирьох місяців з дня опублікування цього Закону:

1) затвердити методику вимірювання рівня шуму транспортних засобів під час їх експлуатації;

2) визначити вимоги до спеціальних технічних засобів, що застосовуються для такого вимірювання, порядок їх використання, перевірки та зберігання результатів;

3) забезпечити визначення порядку підготовки посадових осіб Національної поліції, уповноважених на проведення таких вимірювань;

4) забезпечити нормативне врегулювання порядку інформаційної взаємодії з державними реєстрами та іншими офіційними інформаційними джерелами для встановлення контрольного нормативного значення шуму конкретного транспортного засобу;

5) визначити порядок узагальнення та надання органам місцевого самоврядування і обласним військовим адміністраціям статистичної інформації про результати застосування цього Закону.

3. Міністерству внутрішніх справ України, Міністерству охорони здоров'я України та центральному органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту та дорожньої інфраструктури, у межах компетенції привести власні нормативно-правові акти у відповідність із цим Законом.

4. До початку повномасштабного застосування цього Закону його реалізація може здійснюватися поетапно, починаючи з адміністративно-територіальних одиниць, у яких проблема надмірного шуму транспортних засобів є найбільш гострою та де забезпечено належне технічне і кадрове оснащення органів Національної поліції.

**Голова Верховної Ради  
України**

**Р.О. Стефанчук**

## **ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА**

**до проєкту Закону України**

**«Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні  
правопорушення та Закону України «Про Національну поліцію» щодо  
встановлення адміністративної відповідальності за перевищення  
допустимого рівня шуму транспортними засобами»**

### **1. Обґрунтування необхідності прийняття Закону**

Проблема надмірного шуму транспортних засобів набула в Україні системного характеру та викликає значний суспільний резонанс, особливо у великих містах, рекреаційних зонах, житлових кварталах, а також у населених пунктах, де під час дії воєнного стану підвищена чутливість населення до різких та інтенсивних звукових сигналів.

На практиці органи Національної поліції реагують на випадки руху транспортних засобів із явно підвищеним рівнем шуму, однак змушені діяти в межах фрагментарного і не призначеного для цього нормативного масиву. Застосування норм про порушення тиші та санітарного благополуччя населення не забезпечує ефективного дорожнього контролю в реальному часі, оскільки такі норми не містять спеціальної процедури зупинки транспортного засобу, дорожнього вимірювання та процесуальної фіксації рівня шуму. Норми про технічну несправність чи незаконне переобладнання транспортного засобу також не охоплюють усі випадки надмірного шуму та не можуть слугувати повноцінною заміною окремому складу правопорушення.

Чинне законодавство не забезпечує одночасно чотири критично важливі елементи:

- 1) самостійну підставу для зупинки транспортного засобу через ознаки перевищення рівня шуму;
- 2) окремий склад адміністративного правопорушення, не прив'язаний виключно до технічної несправності;
- 3) єдину методику вимірювання, яка враховує погодні умови, фоновий шум, режим вимірювання, відеофіксацію та технічні характеристики засобів вимірювальної техніки;

4) належне розмежування компетенції органів (посадових осіб) Національної поліції та суду, а також спеціальний підхід до транспортних засобів сектору безпеки і оборони.

Саме відсутність такого комплексного механізму пояснює, чому наявні статті Кодексу України про адміністративні правопорушення та загальні санітарні приписи не забезпечують ефективного реагування на надмірний шум транспортних засобів під час дорожнього руху.

Законопроект спрямований на усунення цієї прогалини шляхом:

1) запровадження окремого складу адміністративного правопорушення за перевищення допустимого рівня шуму транспортним засобом під час керування ним;

2) установлення відповідальності за невиконання водієм законної вимоги поліцейського, необхідної для проведення вимірювання рівня шуму;

3) встановлення окремого складу повторності протягом року;

4) створення прямої законної підстави для зупинки транспортного засобу за наявності ознак такого правопорушення;

5) пов'язання застосування нової норми з обов'язковою методикою Кабінету Міністрів України, що мінімізує ризик довільного тлумачення, корупційних практик та скасування постанов з процесуальних підстав.

Під час підготовки законопроекту враховано пропозиції та зауваження, отримані від обласних військових адміністрацій та територіальних підрозділів патрульної поліції, зокрема щодо: поетапного впровадження нового механізму; спеціального порядку для транспортних засобів сектору безпеки і оборони; внесення змін до статті 35 Закону України «Про Національну поліцію»; чіткого визначення погодних і технічних умов вимірювання; розмежування компетенції поліції та суду; недопущення використання застарілих посилань на нормативну базу у сфері санітарного законодавства; узгодження методики з чинними національними та міжнародними технічними підходами.

## **2. Цілі і завдання прийняття Закону**

Метою законопроекту є створення правового механізму, який забезпечить можливість об'єктивного виявлення, документування та припинення правопорушень, пов'язаних із перевищенням допустимого рівня шуму транспортними засобами під час керування ними.

Основними завданнями законопроекту є:

- 1) усунення правової прогалини в частині адміністративної відповідальності за надмірний шум транспортних засобів;
- 2) створення прямої законної підстави для зупинки транспортного засобу в разі наявності ознак такого правопорушення;
- 3) забезпечення правової визначеності дій поліцейських та учасників дорожнього руху;
- 4) мінімізація корупційних ризиків шляхом прив'язки складу правопорушення до результатів вимірювання, проведеного відповідно до методики Кабінету Міністрів України;
- 5) забезпечення судової стійкості рішень у справах цієї категорії;
- 6) урахування умов воєнного стану та недопущення перешкоджання діяльності сил безпеки і оборони та екстрених служб.

### **3. Загальна характеристика і основні положення законопроекту**

Законопроектом пропонується:

- 1) доповнити Закон України «Про Національну поліцію» новою підставою для зупинки транспортного засобу у разі наявності достатніх підстав вважати, що під час керування ним перевищено допустимий рівень шуму;
- 2) доповнити Кодекс України про адміністративні правопорушення новою статтею 121-4, якою передбачити:
  - відповідальність за керування транспортним засобом із перевищенням допустимого рівня шуму;
  - відповідальність за невиконання законної вимоги поліцейського, необхідної для проведення вимірювання;
  - окрему відповідальність за повторне протягом року вчинення таких порушень;
  - спеціальну примітку щодо непоширення дії статті на транспортні засоби сил безпеки і оборони та екстрених служб під час виконання ними невідкладних завдань;

3) розмежувати компетенцію у справах цієї категорії між органами (посадовими особами) Національної поліції та судом, передбачивши, що прості склади розглядаються поліцією, а повторність — судом;

4) передбачити набрання чинності Законом лише після затвердження Кабінетом Міністрів України методики вимірювання рівня шуму транспортних засобів, визначення вимог до технічних засобів вимірювання, порядку підготовки поліцейських та порядку узагальнення статистичної інформації.

#### **4. Стан нормативно-правової бази у даній сфері правового регулювання**

Нормативно-правову базу у цій сфері становлять, зокрема: Конституція України, Кодекс України про адміністративні правопорушення, Закон України «Про Національну поліцію», Закон України «Про систему громадського здоров'я», акти Кабінету Міністрів України щодо обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, а також акти центральних органів виконавчої влади, які визначають вимоги до перевірки конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів.

Разом із тим чинні акти не містять цілісного механізму дорожнього вимірювання та адміністративного реагування на надмірний шум транспортного засобу під час його руху. Саме тому прийняття спеціального закону є необхідним і не дублює чинне правове регулювання, а закриває окрему прогалину в ньому.

#### **5. Фінансово-економічне обґрунтування**

Реалізація положень законопроекту потребуватиме витрат, пов'язаних із придбанням, повіркою та обслуговуванням шумомірів, підготовкою поліцейських, зберіганням і адмініструванням відеофіксації, інформаційною взаємодією з державними реєстрами та впровадженню статистичної звітності.

З огляду на ресурсні обмеження та безпекову ситуацію, упровадження нового механізму має здійснюватися поетапно — з пріоритетом для великих міст, населених пунктів із найбільшою кількістю звернень громадян та інших територій, де проблема є найбільш гострою.

#### **6. Прогноз соціально-економічних та інших наслідків прийняття Закону**

Прийняття Закону забезпечить:

1) підвищення рівня правової визначеності у сфері контролю надмірного шуму транспортних засобів;

2) зменшення кількості транспортних засобів із надмірним рівнем шуму в населених пунктах;

3) поліпшення умов проживання населення та посилення захисту громадського здоров'я;

4) підвищення ефективності діяльності Національної поліції і зменшення кількості скасувань рішень у судах через процесуальні або доказові недоліки;

5) формування достовірної статистики для місцевого самоврядування та органів державної влади з метою планування додаткових шумозахисних і організаційних заходів;

6) гармонізацію національного підходу з міжнародними та європейськими технічними підходами до контролю шуму транспортних засобів.

## **7. Відповідність міжнародно-правовим зобов'язанням України**

Законопроект не суперечить міжнародним зобов'язанням України. Під час його реалізації та підготовки підзаконних актів мають враховуватися технічні підходи, сформовані в праві Європейського Союзу та в правилах ЄЕК ООН щодо зовнішнього шуму транспортних засобів і змінних глушників.

## **КОНЦЕПЦІЯ**

### **державної політики у сфері запобігання та контролю надмірного шуму транспортних засобів**

#### **1. Проблема, що потребує розв'язання**

Шумове забруднення, спричинене транспортними засобами, є однією з найбільш поширених екологічних та соціально чутливих проблем у населених пунктах України. Особливу суспільну напругу спричиняють автомобілі, мотоцикли, мопеди та інші колісні транспортні засоби, які під час руху створюють рівень шуму, що істотно перевищує звичайні параметри дорожнього руху, порушує право мешканців на безпечне для життя і здоров'я довкілля, негативно впливає на сон, психоемоційний стан і загальне самопочуття населення.

В умовах воєнного стану проблема набуває додаткової гостроти. Надмірний шум транспортних засобів у нічний час, під час повітряних тривог, у районах із підвищеним рівнем безпекової чутливості або поруч із закладами охорони здоров'я, пунктами тимчасового розміщення населення, об'єктами критичної інфраструктури та місцями дислокації сил безпеки і оборони створює додатковий психологічний тиск, ускладнює сприйняття сигналів небезпеки та провокує конфліктні ситуації.

Чинне законодавство України не містить цілісного, придатного до практичного застосування механізму притягнення до відповідальності саме за перевищення допустимого рівня шуму транспортним засобом під час керування ним. Норми, що регулюють дотримання тиші та санітарного благополуччя, не адаптовані до дорожнього контролю в реальному часі; норми щодо технічної несправності або переобладнання транспортного засобу не охоплюють усі випадки надмірного шуму, зокрема коли такий шум зумовлений режимом роботи двигуна, зношенням, конструктивними особливостями або модифікаціями, які складно виявити візуально.

Внаслідок цього патрульна поліція фактично позбавлена ефективного та юридично стійкого інструменту реагування. Існуюча практика кваліфікації таких випадків через порушення вимог щодо технічного стану транспортного засобу не забезпечує правової визначеності, є вразливою під час судового оскарження та не гарантує єдності правозастосування.

## **2. Аналіз причин виникнення проблеми**

Основними причинами виникнення та збереження проблеми є:

1) відсутність у Кодексі України про адміністративні правопорушення окремого складу адміністративного правопорушення, який би прямо передбачав відповідальність за перевищення допустимого рівня шуму транспортним засобом під час керування ним;

2) відсутність у Законі України «Про Національну поліцію» спеціальної та однозначної підстави для зупинки транспортного засобу у разі наявності ознак перевищення допустимого рівня шуму;

3) відсутність єдиної обов'язкової методики виявлення, вимірювання, перевірки та процесуальної фіксації такого правопорушення;

4) неврегульованість питання про суб'єктів проведення вимірювання, технічні характеристики засобів вимірювальної техніки, погодні та інші умови вимірювання, порядок відеофіксації та мінімізацію впливу стороннього шуму;

5) відсутність чіткого розмежування між реагуванням на надмірний шум транспортного засобу та реагуванням на технічну несправність, неузгодженість окремих положень із законодавством у сфері громадського здоров'я;

6) відсутність процедурних запобіжників, які б одночасно забезпечували захист прав водія, правову стійкість дій поліцейського та мінімізацію корупційних ризиків;

7) необхідність урахування правового режиму воєнного стану, особливостей застосування транспортних засобів сектору безпеки і оборони, а також ресурсних і кадрових можливостей держави для поетапного впровадження нового механізму.

## **3. Мета державної політики**

Метою державної політики у цій сфері є створення правово визначеного, технічно обґрунтованого, пропорційного та придатного до практичного застосування механізму запобігання і контролю надмірного шуму транспортних засобів під час дорожнього руху, який забезпечить захист прав мешканців, підвищить ефективність діяльності органів Національної поліції та зменшить кількість конфліктних і правопорушних ситуацій, не створюючи надмірного втручання у права учасників дорожнього руху.

#### **4. Принципи формування та реалізації державної політики**

Державна політика у сфері запобігання та контролю надмірного шуму транспортних засобів ґрунтується на таких принципах:

- 1) законність та правова визначеність;
- 2) пропорційність втручання і співмірність адміністративної відповідальності;
- 3) об'єктивність і доказовість результатів контролю;
- 4) єдність правозастосовної практики;
- 5) пріоритет безпеки дорожнього руху, публічної безпеки та оборони держави;
- 6) поетапність упровадження з урахуванням ресурсних можливостей;
- 7) сумісність із міжнародними технічними підходами, зокрема підходами, сформованими у праві Європейського Союзу та правилах ЄЕК ООН;
- 8) недопущення дублювання чинних механізмів відповідальності за технічну несправність чи незаконне переобладнання транспортних засобів.

#### **5. Оптимальний варіант розв'язання проблеми**

Оптимальним варіантом розв'язання проблеми є комплексний нормативний підхід, який передбачає одночасне внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Закону України «Про Національну поліцію», затвердження Кабінетом Міністрів України методики вимірювання рівня шуму транспортних засобів під час їх експлуатації, а також ухвалення підзаконних актів, що визначатимуть технічні, організаційні та інформаційні аспекти реалізації нового механізму.

Такий підхід забезпечує:

- 1) законну підставу для зупинки транспортного засобу за наявності ознак перевищення рівня шуму;
- 2) чіткий і самостійний склад адміністративного правопорушення, не прив'язаний виключно до технічної несправності транспортного засобу;
- 3) наявність єдиної, обов'язкової для застосування методики вимірювання та процесуальної фіксації порушення;

4) розмежування компетенції органів (посадових осіб) Національної поліції та суду;

5) особливий підхід до транспортних засобів сектору безпеки і оборони та екстрених служб під час виконання невідкладних завдань;

6) нормативне підґрунтя для формування статистики, планування локальних шумозахисних заходів та подальшого вдосконалення державної політики.

## **6. Шляхи і способи розв'язання проблеми**

Для реалізації державної політики пропонується:

1) доповнити Кодекс України про адміністративні правопорушення окремою статтею, яка встановлюватиме відповідальність за перевищення допустимого рівня шуму транспортним засобом під час керування ним, а також за невиконання законної вимоги поліцейського, необхідної для проведення вимірювання;

2) передбачити окремий склад повторності протягом року з більш суворою санкцією та з можливістю позбавлення права керування транспортними засобами;

3) внести зміни до статті 35 Закону України «Про Національну поліцію» з метою встановлення прямої підстави для зупинки транспортного засобу у разі наявності ознак такого правопорушення;

4) затвердити Кабінетом Міністрів України методику, яка:

- визначатиме ознаки, достатні для початку перевірки;
- передбачатиме два режими вимірювання: попереднє вимірювання під час руху (скринінг) і підтверджувальне вимірювання після зупинки транспортного засобу в безпечному місці;

- установлюватиме вимоги до погодних та просторових умов вимірювання, рівня фонового шуму, технічних характеристик шумомірів, порядку відеофіксації та документування;

- визначатиме порядок встановлення контрольного нормативного значення для конкретного транспортного засобу за даними технічної документації, типового затвердження або інших офіційних інформаційних джерел;

- передбачатиме наслідки відмови або ухилення водія від дій, необхідних для проведення вимірювання;

- мінімізуватиме корупційні ризики шляхом уніфікації процедури, фіксації її на відео та обмеження дискреції під час визначення результатів;

5) забезпечити розроблення та затвердження відомчих порядків підготовки поліцейських, обліку та зберігання відеоматеріалів, обміну інформацією з реєстрами, а також узагальнення статистики;

6) визначити, що під час виконання бойових, оперативно-службових, аварійно-рятувальних, медичних евакуаційних, мобілізаційних та інших невідкладних завдань транспортні засоби Збройних Сил України, інших військових формувань, правоохоронних органів, ДСНС, екстреної медичної допомоги та інших суб'єктів сектору безпеки і оборони не підлягають зупинці та вимірюванню за цією процедурою, якщо це може перешкодити виконанню таких завдань;

7) запровадити механізм надання узагальненої статистичної інформації органам місцевого самоврядування та обласним військовим адміністраціям для планування заходів із покращення акустичного середовища в населених пунктах.

## **7. Очікувані результати**

Реалізація Концепції забезпечить:

1) усунення ключової правової прогалини у сфері контролю надмірного шуму транспортних засобів;

2) підвищення ефективності діяльності Національної поліції та зменшення кількості випадків скасування постанов у судах з формальних підстав;

3) зменшення кількості надмірно гучних транспортних засобів на дорогах населених пунктів;

4) поліпшення умов проживання населення, насамперед у нічний час та в районах підвищеної безпекової чутливості;

5) підвищення рівня довіри до держави як до суб'єкта, здатного забезпечити належний публічний порядок та захист громадського здоров'я;

6) формування уніфікованої статистичної бази для подальших рішень державної та місцевої політики.

## **8. Строки та етапи реалізації**

Реалізацію Концепції доцільно здійснювати поетапно:

перший етап — нормативний: підготовка та ухвалення змін до законодавства, затвердження методики Кабінетом Міністрів України, розроблення відомчих порядків, визначення вимог до технічних засобів, навчання поліцейських;

другий етап — організаційний: забезпечення територіальних підрозділів Національної поліції шумомірами, доступом до необхідних інформаційних джерел, запуск пілотного застосування у великих містах та населених пунктах із найбільшою кількістю звернень громадян;

третій етап — повномасштабне впровадження: поширення механізму на інші регіони з урахуванням фінансових можливостей, безпекової ситуації та фактичних результатів пілотного етапу.

## **9. Фінансове та ресурсне забезпечення**

Реалізація Концепції потребуватиме фінансування заходів, пов'язаних із придбанням і перевіркою засобів вимірювальної техніки, підготовкою поліцейських, технічним забезпеченням відеофіксації, інтеграцією інформаційних джерел та адмініструванням статистичних даних. Запровадження механізму має здійснюватися поетапно, в межах бюджетних призначень та з урахуванням можливості залучення міжнародної технічної допомоги.

## **10. Моніторинг та оцінка результативності**

Моніторинг реалізації Концепції здійснюватиметься Міністерством внутрішніх справ України за участю Міністерства охорони здоров'я України, центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту та дорожньої інфраструктури, а також заінтересованих обласних військових адміністрацій та органів місцевого самоврядування.

Основними індикаторами результативності мають бути:

- 1) кількість проведених перевірок та вимірювань;
- 2) кількість винесених постанов і складених протоколів;
- 3) частка скасованих у судовому порядку рішень;
- 4) кількість повторних правопорушень;

5) динаміка звернень громадян з приводу надмірного шуму транспортних засобів;

6) динаміка локальних шумозахисних заходів, які плануються органами місцевого самоврядування на підставі статистики;

7) оцінка фактичної забезпеченості підрозділів Національної поліції технічними засобами та підготовленим персоналом.

## **11. Відповідність міжнародним та європейським підходам**

Під час розроблення та реалізації державної політики у цій сфері мають враховуватися міжнародні та європейські технічні підходи до вимірювання зовнішнього шуму транспортних засобів, зокрема підходи, що впливають із актів Європейського Союзу та правил ЄЕК ООН, а також чинні національні вимоги до перевірки конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів.

**ПОСТАНОВА**  
**Кабінету Міністрів України**  
**Про затвердження Методики вимірювання рівня шуму транспортних засобів**  
**під час їх експлуатації**

Кабінет Міністрів України постановляє:

1. **Затвердити Методику вимірювання рівня шуму транспортних засобів під час їх експлуатації**, що додається.
2. Міністерству внутрішніх справ, Міністерству охорони здоров'я, Міністерству розвитку громад, територій та інфраструктури, іншим центральним органам виконавчої влади привести свої нормативно-правові акти у відповідність із цією постановою.
3. Ця постанова набирає чинності з дня її опублікування.

Прем'єр-міністр України

**ЗАТВЕРДЖЕНО**  
постановою Кабінету Міністрів України  
від «» \_\_\_\_\_ 20 р. № \_\_\_\_

**МЕТОДИКА**  
**вимірювання рівня шуму транспортних засобів під час їх експлуатації**

**I. Загальні положення**

1. Ця Методика визначає порядок виявлення ознак, проведення попереднього та підтверджувального вимірювання, документування і відеофіксації рівня шуму, що створюється транспортними засобами під час їх експлуатації, для цілей застосування законодавства про адміністративну відповідальність.

2. Дія цієї Методики поширюється на колісні транспортні засоби категорій L, M, N, що беруть участь у дорожньому русі на території України.

3. Ця Методика не застосовується:

1) під час проведення обов'язкового технічного контролю, сертифікаційних, лабораторних, відомчих або виробничих випробувань;

2) до транспортних засобів, зазначених у примітці до статті 121-4 Кодексу України про адміністративні правопорушення, під час виконання ними бойових, оперативно-службових, аварійно-рятувальних, медико-евакуаційних, мобілізаційних та інших невідкладних завдань;

3) у випадках, коли проведення вимірювання може створити загрозу безпеці дорожнього руху, перешкодити діям сил безпеки і оборони, правоохоронних органів, органів цивільного захисту або екстрених служб.

4. Вимірювання рівня шуму здійснюється органами (посадовими особами) Національної поліції, які пройшли відповідну підготовку, забезпечені спеціальними технічними засобами та діють у межах повноважень, визначених законом.

5. Основними принципами застосування цієї Методики є законність, правова визначеність, безпека дорожнього руху, об'єктивність, повторюваність результатів, обов'язкова відеофіксація, мінімізація стороннього впливу на вимірювання і мінімізація корупційних ризиків.

## **II. Терміни**

6. У цій Методики терміни вживаються в такому значенні:

контрольне нормативне значення шуму транспортного засобу — граничне значення рівня зовнішнього шуму конкретного транспортного засобу або відповідного типу транспортного засобу, встановлене за даними документів типового затвердження, технічної документації виробника, експлуатаційної документації, протоколів обов'язкового технічного контролю, державних реєстрів або інших офіційних інформаційних джерел;

попереднє вимірювання (скринінг) — вимірювання рівня шуму транспортного засобу під час руху або безпосередньо після його зупинки, що проводиться для перевірки обґрунтованості підозри у перевищенні допустимого рівня шуму;

підтверджувальне вимірювання — вимірювання рівня шуму транспортного засобу після його зупинки у безпечному місці за умов, що забезпечують порівнюваність результатів і мінімізацію впливу сторонніх факторів, результати якого використовуються як основний доказ у справі;

фоновий шум — сукупний рівень звукового навантаження у місці вимірювання, не пов'язаний з транспортним засобом, який перевіряється;

відеофіксація — безперервний відеозапис процесу проведення вимірювання та фіксації його результатів; за технічної можливості до відеофіксації включається також фіксація ознак правопорушення до зупинки транспортного засобу.

## **III. Підстави для проведення вимірювання**

7. Підставою для проведення вимірювання є наявність достатніх ознак, що дають підстави вважати, що транспортний засіб під час керування ним створює надмірний шум.

8. Такими ознаками можуть бути, зокрема:

1) аномально високий рівень шуму, що явно перевищує звичайний фоновий шум дорожнього руху;

2) різкі, повторювані або імпульсні звуки, не характерні для стандартної роботи транспортного засобу;

3) наявність зовнішніх ознак втручання у систему випуску відпрацьованих газів;

4) зафіксовані технічними засобами аудіо- чи відеоспостереження ознаки правопорушення;

5) повідомлення учасників дорожнього руху, заяви громадян, інформація від чергових служб або уповноважених органів, якщо така інформація підтверджується під час безпосереднього спостереження поліцейським.

9. За наявності технічної можливості поліцейський до зупинки транспортного засобу здійснює попередню фіксацію ознак правопорушення за допомогою нагрудної камери, відеореєстратора службового транспортного засобу чи інших технічних засобів. Відсутність такої попередньої фіксації з причин, що не залежали від поліцейського, не виключає проведення вимірювання, якщо збережено інші вимоги цієї Методики.

## **IV. Технічні засоби та інформаційні джерела**

10. Для вимірювання рівня шуму застосовуються засоби вимірювальної техніки, які:

1) введені в обіг та/або експлуатацію відповідно до законодавства;

2) мають чинну повірку або інший передбачений законом документ, що підтверджує можливість їх використання;

3) забезпечують збереження або відображення результатів вимірювання у спосіб, придатний для процесуальної фіксації.

11. У матеріалах справи обов'язково зазначаються модель і серійний номер засобу вимірювальної техніки, а також дата чинності документа про перевірку або іншого документа, що підтверджує можливість його застосування. Повний документ про перевірку надається для огляду водію на його вимогу та долучається або надається суду у разі оскарження рішення.

12. Контрольне нормативне значення шуму транспортного засобу встановлюється за одним або кількома з таких джерел:

- 1) відомості про типове затвердження транспортного засобу;
- 2) технічна або експлуатаційна документація виробника;
- 3) відомості державних реєстрів, інформаційно-комунікаційних систем, доступ до яких органам Національної поліції надано в установленому порядку;
- 4) документи, надані водієм або власником транспортного засобу;
- 5) відомості з протоколу обов'язкового технічного контролю чи інших офіційних документів, що містять релевантні дані про рівень зовнішнього шуму.

13. У разі якщо контрольне нормативне значення шуму конкретного транспортного засобу не може бути встановлено безпосередньо на місці зупинки, поліцейський має право провести попереднє та підтверджувальне вимірювання, зафіксувати результати, а рішення у справі приймається після отримання відповідних відомостей в установленому порядку, але в межах строків, визначених законодавством.

## **V. Умови проведення вимірювання**

14. Підтверджувальне вимірювання проводиться у безпечному місці, яке дає можливість зупинити транспортний засіб без створення перешкод дорожньому руху та без загрози для життя і здоров'я учасників дорожнього руху.

15. Підтверджувальне вимірювання проводиться за таких умов:

- 1) відсутність опадів або інших атмосферних явищ, що можуть істотно вплинути на результат вимірювання;
- 2) швидкість вітру не перевищує 5 метрів за секунду або іншу межу, нижчу за максимальну, установлену експлуатаційною документацією до засобу вимірювальної техніки;
- 3) місце вимірювання не має очевидних сторонніх джерел шуму, які унеможливають достовірне визначення результату;
- 4) рівень фонового шуму є принаймні на 10 дБ(А) нижчим за рівень шуму транспортного засобу, що перевіряється, або іншим чином не перешкоджає достовірному вимірюванню;
- 5) відстань від мікрофона до великих відбивальних поверхонь є достатньою для недопущення істотного спотворення результатів;
- 6) дотримано вимог експлуатаційної документації до засобу вимірювальної техніки.

16. Поліцейський зобов'язаний зафіксувати у матеріалах справи та на відеозаписі відомості про дату, час, місце вимірювання, погодні умови, наявність або відсутність сторонніх джерел шуму, а також основні параметри засобу вимірювальної техніки.

17. Якщо умови, визначені цим розділом, не дотримані, підтверджувальне вимірювання не проводиться або його результати не можуть бути використані як доказ перевищення допустимого рівня шуму.

## **VI. Порядок проведення вимірювання 18. Вимірювання здійснюється у два етапи:**

1) попереднє вимірювання (скринінг), яке використовується для перевірки обґрунтованості підозри та, за потреби, для вибору безпечного місця проведення підтверджувального вимірювання;

2) підтверджувальне вимірювання після зупинки транспортного засобу.

19. Під час проведення попереднього вимірювання орган (посадова особа) Національної поліції з урахуванням дорожньої обстановки, технічних можливостей та безпеки дорожнього руху фіксує рівень шуму транспортного засобу в русі або відразу після його зупинки. Попереднє вимірювання саме по собі не є достатньою підставою для остаточного висновку про наявність правопорушення, якщо не проведено підтверджувального вимірювання або якщо проведення останнього було об'єктивно неможливим.

20. Перед початком підтверджувального вимірювання поліцейський:

1) повідомляє водію правову підставу зупинки та проведення вимірювання;

2) інформує водія про права та обов'язки під час проведення вимірювання;

3) демонструє водію засіб вимірювальної техніки, його модель, серійний номер і чинність документа про повірку або іншого документа, що підтверджує можливість використання;

4) запускає або продовжує безперервну відеофіксацію проведення підтверджувального вимірювання.

21. Водій зобов'язаний виконати законну вимогу поліцейського, необхідну для проведення вимірювання, зокрема:

1) зупинити транспортний засіб у вказаному безпечному місці;

2) забезпечити доступ до транспортного засобу і його ідентифікаційних ознак;

3) запустити двигун, привести транспортний засіб у нейтральний або інший режим роботи, визначений поліцейським відповідно до цієї Методики, а також відтворити робочий режим, достатній для фіксації шуму;

4) не вчиняти дій, спрямованих на спотворення результатів вимірювання.

22. Підтверджувальне вимірювання проводиться не менше трьох разів. Якщо різниця між будь-якими двома послідовними значеннями перевищує 2 дБ(А), проводяться додаткові вимірювання до досягнення двох послідовних порівнюваних результатів або до встановлення об'єктивної неможливості отримання достовірного результату.

23. За результат підтверджувального вимірювання приймається найбільше зі значень, отриманих під час двох послідовних порівнюваних вимірювань.

24. У частині технічних параметрів розміщення мікрофона, орієнтації засобу вимірювальної техніки, режиму роботи двигуна та інших спеціальних питань, не врегульованих цією Методикою, застосовуються положення нормативно-правових актів, що визначають вимоги до перевірки конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, а також відповідні міжнародні технічні підходи, якщо вони не суперечать законодавству України.

## **VII. Визначення результату та документування**

25. Перевищення допустимого рівня шуму встановлюється у разі, якщо результат підтверджувального вимірювання перевищує контрольне нормативне значення шуму транспортного засобу з урахуванням допустимої похибки засобу вимірювальної техніки.

26. У разі коли контрольне нормативне значення шуму конкретного транспортного засобу встановлюється після місця зупинки, орган (посадова особа) Національної поліції вносить до матеріалів справи всі результати вимірювань, відеозапис та відомості про джерело, з якого встановлено таке контрольне значення.

27. За результатами вимірювання складаються матеріали справи про адміністративне правопорушення, у яких зазначаються:

- 1) дата, час, місце зупинки і проведення вимірювання;
- 2) підстави для проведення вимірювання та ознаки правопорушення;
- 3) категорія, марка, модель, державний номерний знак транспортного засобу;
- 4) модель і серійний номер засобу вимірювальної техніки, відомості про чинність документа, що підтверджує можливість його використання;
- 5) погодні умови, рівень фоновому шуму та інші суттєві обставини;
- 6) усі отримані результати попереднього та підтверджувального вимірювання;
- 7) встановлене контрольне нормативне значення шуму транспортного засобу та джерело його встановлення;
- 8) відомості про відеозапис та місце його збереження.

28. Матеріали відеофіксації є невід'ємною частиною доказової бази. На відеозаписі мають бути відображені щонайменше: повідомлення водію підстав і мети вимірювання, ідентифікація транспортного засобу, засобу вимірювальної техніки, процес проведення вимірювання та відображення його результатів.

### **VIII. Недійсність результатів вимірювання**

29. Результати вимірювання не можуть бути використані як доказ правопорушення у разі:

- 1) відсутності безперервної відеофіксації підтверджувального вимірювання;
- 2) використання засобу вимірювальної техніки без чинного документа, що підтверджує можливість його використання;
- 3) істотного порушення умов проведення вимірювання, передбачених цією Методикою;
- 4) неможливості ідентифікувати транспортний засіб, який перевірявся, або засіб вимірювальної техніки, яким проводилося вимірювання;
- 5) істотного впливу стороннього шуму, що унеможливує достовірний результат;
- 6) відсутності можливості встановити контрольне нормативне значення шуму конкретного транспортного засобу чи його типу в межах строків, передбачених законом.

### **IX. Узагальнення інформації**

30. Органи Національної поліції ведуть облік проведених вимірювань, результатів розгляду справ, повторних правопорушень, а також випадків недійсності вимірювань з метою внутрішнього контролю, оцінки ефективності застосування цієї Методики та підготовки узагальненої статистичної інформації.

31. Узагальнена та знеособлена статистична інформація може надаватися обласним військовим адміністраціям та органам місцевого самоврядування для планування заходів із поліпшення акустичного середовища, організації дорожнього руху та застосування додаткових шумозахисних заходів.

## **X. Прикінцеві положення**

32. Ця Методика є обов'язковою для застосування органами (посадовими особами) Національної поліції під час здійснення повноважень у сфері контролю надмірного шуму транспортних засобів.

33. Будь-які відступи від вимог цієї Методики тягнуть неможливість використання відповідних результатів вимірювання як належного доказу у справі про адміністративне правопорушення.

| Регіон                    | Позиція                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Зауваження / пропозиції                                                                                                                                               | Що врахувати в доопрацюванні                                                                                                                                                                                                               |
|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Запорізька область        | Формальна відмова по суті. УПП прямо зазначило, що надання пропозицій, зауважень і рекомендацій до проєкту Закону <b>не належить до його компетенції</b> .                                                                                                                                                                                                             | Змістовних правок не надали. Фактично звели відповідь до питання компетенції.                                                                                         | Нічого спеціально враховувати по змісту не потрібно; цю відповідь варто класифікувати як <b>процедурну відписку</b> .                                                                                                                      |
| Івано-Франківська область | Формальна відмова. УПП вказало, що <b>не має правосуб'єктності в межах здійснення законодавчих ініціатив і не уповноважене надавати оціночні висновки</b> до проєктів законів.                                                                                                                                                                                         | Пропозицій по тексту законопроекту не надали взагалі.                                                                                                                 | Також не дає матеріалу для правок; варто враховувати як <b>суто процедурну позицію без змісту</b> .                                                                                                                                        |
| Київська область          | Обережно позитивна / умовна. УПП зазначило, що ініціатива <b>важлива</b> , але доцільність змін потребує <b>додаткового вивчення</b> з урахуванням принципів правотворчої діяльності. Також повідомили, що у разі залучення до опрацювання <b>вашу позицію буде взято до уваги</b> .                                                                                   | Конкретних редакційних правок не надали. Основне зауваження — потреба <b>додаткового обґрунтування</b> й узгодження з принципами Закону «Про правотворчу діяльність». | Посилити <b>пояснювальну записку</b> , обґрунтування необхідності, пропорційності, системності й механізму реалізації. Цю відповідь можна використовувати як аргумент, що ініціатива не відкидається, але потребує глибшого обґрунтування. |
| Львівська область         | Нейтрально-обережна. УПП вказало, що не має повноважень щодо <b>ініціювання змін до законодавства</b> , але питання, порушені у зверненні, <b>можуть бути предметом законодавчої ініціативи</b> суб'єктів, визначених ст. 93 Конституції. Також заявили про готовність <b>долучитися до опрацювання</b> відповідних проєктів у межах компетенції, якщо вони надійдуть. | Власних конкретних правок не запропонували. Паралельно нагадали про чинний механізм відповідальності за технічні несправності / переобладнання.                       | Доцільно в тексті матеріалів чітко показати, що нова норма <b>не дублює</b> чинну відповідальність за технічні несправності, а закриває окрему прогалину — саме <b>перевищення шуму під час керування</b> .                                |
| Миколаївська область      | Процедурна позиція. УПП зазначило, що воно є територіальним підрозділом ДПП і <b>не наділене самостійними повноваженнями щодо</b>                                                                                                                                                                                                                                      | Змістовних зауважень до тексту не надали. Є лише вказівка на службову вертикаль і те, що                                                                              | Для подальшого просування пакета документів логічно <b>адресувати оновлений пакет безпосередньо ДПП / НПУ / МВС</b> , а не                                                                                                                 |

| Регіон             | Позиція                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Зауваження / пропозиції                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Що врахувати в доопрацюванні                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Сумська область    | ініціювання законодавчих змін. Запропонували звертатися до Департаменту патрульної поліції в Києві.                                                                                                                                                                                                                                                                                         | пропозиції подаються через ДПП.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | лише обласним УПП.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|                    | Формально-інформаційна відповідь. УПП повідомило, що діє лише в межах закону, а ДПП та його підрозділи <b>не мають повноважень щодо надання роз'яснень законів та інших нормативно-правових актів</b> ; листи УПП мають інформаційний характер і не встановлюють правових норм.                                                                                                             | Конкретних пропозицій чи правок не надали.                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Для доопрацювання ця відповідь майже не дає матеріалу; її слід оцінювати як <b>відмову від змістовної позиції</b> .                                                                                                                                                                                                               |
| Харківська область | Частково змістовна, але без готових правок. УПП наголосило, що чинним законодавством уже встановлена відповідальність за <b>переобладнання ТЗ без погодження</b> та експлуатацію ТЗ, які не відповідають нормам безпеки дорожнього руху. Водночас прямо зазначено, що затвердження окремого механізму відповідальності за шум <b>потребуватиме змін до ряду нормативно-правових актів</b> . | Ключове зауваження: існують категорії ТЗ, що <b>не підлягають обов'язковому технічному контролю</b> , зокрема легкові авто і мотоцикли; тому нинішня модель контролю не закриває проблему шуму повною мірою. Разом із тим УПП вказало, що <b>не має повноважень</b> розробляти чи опрацьовувати проекти НПА.                                            | У доопрацюванні потрібно чітко показати, чому <b>чинна ст. 121 КУпАП і техконтроль не вирішують проблему</b> , особливо щодо легкових авто та мотоциклів. Тобто варто посилити блок про <b>правову прогалину</b> та потребу системних змін до суміжних актів.                                                                     |
| Черкаська область  | Найбільш конструктивна і змістовна відповідь. УПП надало серію конкретних зауважень до концепції, законопроекту і методики.                                                                                                                                                                                                                                                                 | Основні пропозиції: 1) <b>додати повторність</b> протягом року як окрему частину статті 121-4 КУпАП із підвищеною санкцією; 2) передбачити <b>обов'язок водія виконувати законну вимогу поліцейського</b> щодо дій, які дають змогу відтворити шум після зупинки ТЗ; 3) замінити формулювання <b>«виключно уповноваженими поліцейськими»</b> на ширше і | Саме ці зауваження варто <b>максимально інтегрувати</b> в нову редакцію пакета документів. Передусім: повторність, обов'язки водія при перевірці, правильний суб'єкт фіксації, чинна нормативна база у сфері громадського здоров'я, розмежування компетенції поліції/суду, фіксований штраф для «поліцейських» складів і корекція |

| Регіон               | Позиція                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Зауваження / пропозиції                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Що врахувати в доопрацюванні                                                                      |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | узгоджене з КУпАП — <b>«органи (посадові особи) Національної поліції»</b> ; 4) виправити застаріле посилання із Закону «Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення» на чинний Закон <b>«Про систему громадського здоров'я»</b> ; 5) усунути ризик колізії щодо <b>мотоциклів / мопедів</b> , якщо вживати вузьке поняття «автомобільний транспорт»; 6) розмежувати компетенцію між <b>судом і поліцією</b> за статтями 221 і 222 КУпАП; 7) для справ, які розглядатиме поліція, передбачити <b>фіксований штраф</b> , а не «вилку»; 8) змінити визначення <b>відеофіксації</b> , не прив'язуючи його жорстко до всього процесу зупинки; 9) не робити надмірною вимогу про фіксацію всіх даних перевірки в матеріалах справи. | дефініції відеофіксації.                                                                          |
| Чернігівська область | <p><b>Формальна відмова від змістовного аналізу.</b></p> <p>УПП зазначило, що долучені вами документи мають <b>концептуальний та обґрунтовувальний характер</b> і не є нормативно-правовими актами, а саме управління <b>не наділене повноваженнями</b> щодо надання запитуваних роз'яснень, трактування положень законодавства чи коментування долучених документів.</p> | <p>Пропозицій по суті не надали. Додатково наголосили, що листи УПП мають <b>лише інформаційний характер</b> і не встановлюють правових норм.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <p>Цю відповідь також слід віднести до <b>формальних</b>, без корисного матеріалу для правок.</p> |

**НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІЦІЯ  
УКРАЇНИ  
ДЕПАРТАМЕНТ ПАТРУЛЬНОЇ  
ПОЛІЦІЇ  
УПРАВЛІННЯ ПАТРУЛЬНОЇ  
ПОЛІЦІЇ В ІВАНО-ФРАНКІВСЬКІЙ  
ОБЛАСТІ**

вул. Юності 23, м. Івано-Франківськ, 76494,

Ivano-frankivsk@patrol.police.gov.ua

**09 БЕР 2026**

№ 2345/41/20/03-2026

На № 1/ПП/ІФ від 02.03.2026

Голові громадської організації  
«Офіс законодавчих ініціатив»  
**Володимиру САВЧЕНКУ**

ozi.organization@gmail.com

**Про опрацювання звернення**

**Шановний пане Володимире!**

На Ваше звернення про опрацювання запропонованого Вами проекту Закону України а також інших супутніх проектів документів до нього щодо перевищення рівня шуму транспортними засобами та відповідальності за це інформуємо про те, що управління патрульної поліції в Івано-Франківській області не має правосуб'єктності в межах здійснення законодавчих ініціатив, а також не уповноважене розглядати та надавати оціночні висновки до проектів Законів України.

**Заступник начальника**

**Андрій КИРИЧУК**

**НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІЦІЯ  
УКРАЇНИ  
ДЕПАРТАМЕНТ  
ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ  
УПРАВЛІННЯ ПАТРУЛЬНОЇ  
ПОЛІЦІЇ В ЗАПОРІЗЬКІЙ  
ОБЛАСТІ**

вул. Перемоги, 96, м. Запоріжжя, 69005,  
zaporizhzhya@patrol.police.gov.ua

20.03.2026 № 5421/11/32/01-2026

Голові ГО «Офіс законодавчих  
ініціатив»

**Володимиру САВЧЕНКУ**  
просп. Степана Бендери, 16,  
офіс 3/1,  
м. Київ, 04073  
ozi.organization@gmail.com

**Про розгляд заяви**

В управлінні патрульної поліції в Запорізькій області Департаменту патрульної поліції (далі – УПП в Запорізькій області ДПП) розглянуто Вашу заяву від 03.03.2026 № 2178.

Інформуємо, що Ваша заява за змістом є пропозицією, яку слід розглядати відповідно до Закону України «Про звернення громадян».

Повідомляємо, що відповідно до частини другої статті 19 Конституції України органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Відповідно до частини першої статті 1 Закону України «Про Національну поліцію» Національна поліція України (поліція) – це центральний орган виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку.

Згідно з частиною першою статті 7 Закону України «Про Національну поліцію» під час виконання своїх завдань поліція забезпечує дотримання прав і свобод людини, гарантованих Конституцією та законами України, а також міжнародними договорами України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, і сприяє їх реалізації.

Статтями 23 та 24 Закону України «Про Національну поліцію» встановлено основні та додаткові повноваження поліції, відповідно до яких надання пропозицій, зауважень та рекомендацій щодо проєкту Закону не належить до компетенції УПП в Запорізькій області ДПП.

У разі незгоди з прийнятим рішенням Ви маєте право оскаржити його відповідно до законодавства України.

**Начальник**

**Ярослав БІЛИЙ**

Малій Олександр (061) 233 02 59

**НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІЦІЯ  
УКРАЇНИ  
ДЕПАРТАМЕНТ  
ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ  
УПРАВЛІННЯ  
ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ  
В МИКОЛАЇВСЬКІЙ ОБЛАСТІ**

вул. Новозаводська, 1Б/1, м. Миколаїв, 54056,  
(0512) 53 18 26,

e-mail: [mykolaiv@patrol.police.gov.ua](mailto:mykolaiv@patrol.police.gov.ua)

11.03.2026 № 3689/41/16/01-2026

На № 1/ПП/М від 02.03.2026р.

Голові громадської організації  
«Офіс законодавчих ініціатив»  
**Володимиру САВЧЕНКУ**  
пр. С. Бандери, 16, офіс 3/1  
м. Київ,  
04073  
тел. +38093-838-18-33  
E-mail: [ози.organization@gmail.com](mailto:ози.organization@gmail.com)

*Шановний пан Савченко!*

Інформуємо Вас, що Вашу заяву, яка надійшла на адресу управління патрульної поліції в Миколаївській області та зареєстрована за № 3078еп від 02.03.2026р., щодо надання рекомендацій та зауважень по проекту Закону із запровадження окремого правового механізму відповідальності за перевищення рівня шуму транспортними засобами під час їх керування, в межах компетенції розглянуто.

Інформуємо Вас, що відповідно до ст. 1 та ст. 13 Закон України "Про Національну поліцію", Національна поліція України є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується та координується Кабінетом Міністрів України через Міністра внутрішніх справ України, а її систему складають центральний орган управління поліцією та територіальні органи поліції.

Згідно зі статтею 15 зазначеного Закону, територіальні органи поліції утворюються як юридичні особи публічного права та діють у межах повноважень, визначених законом та положеннями про них.

Відповідно до статті 23 Закону України «Про Національну поліцію», поліція, зокрема, здійснює контроль за дотриманням Правил дорожнього руху, забезпечує публічну безпеку і порядок, а також вносить в установленому порядку пропозиції щодо вдосконалення законодавства з питань, що належать до її компетенції.

Згідно зі статтею 93 Конституція України, право законодавчої ініціативи у Верховній Раді України належить Президенту України, народним депутатам України та Кабінету Міністрів України. Органи Національної поліції не є суб'єктами права законодавчої ініціативи та можуть подавати пропозиції щодо внесення змін до законодавства виключно в межах службової вертикалі підпорядкування.

Відповідно до «Положення про Департамент патрульної поліції» (далі Положення), затвердженого наказом Національної поліції України № 73 від 06.11.2015р. (у редакції наказу Національної поліції України № 947 від 05.09.2024р.) Національна поліція України, Департамент патрульної поліції (далі – Департамент) є міжрегіональним територіальним органом у складі Національної поліції України та підпорядковується Голові Національної поліції України.

До повноважень Департаменту, відповідно до п.п. 46, 47 розділу III вищезазначеного Положення, належить участь у підготовці проєктів нормативно-правових актів, узагальнення практики застосування законодавства та подання керівництву Національної поліції пропозицій щодо його вдосконалення.

Управління патрульної поліції (далі – УПП) в областях, зокрема управління патрульної поліції в Миколаївській області, є територіальним (відокремленим) підрозділом Департаменту патрульної поліції та підпорядковуються безпосередньо Департаменту.

Слід зазначити, що УПП не наділено самостійними повноваженнями щодо ініціювання законодавчих змін, а подають відповідні пропозиції та аналітичні матеріали через Департамент до центрального апарату Національної поліції України.

Керуючись вищевказаним, з питань підготовки та внесення пропозицій, щодо змін до законодавства України управління патрульної поліції в Миколаївській області діє виключно в межах повноважень, визначених Законом України «Про Національну поліцію», та у порядку службової підпорядкованості через Департамент патрульної поліції, розташований за адресою: вул. Федора Ернста, 3, м. Київ, 03048, куди і пропонуємо Вам звернутися.

**З повагою**  
**Начальник**



**Олена ЧОВПАН**

**НАЦІОНАЛЬНА  
ПОЛІЦІЯ УКРАЇНИ  
ДЕПАРТАМЕНТ  
ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ  
УПРАВЛІННЯ  
ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У  
КИЇВСЬКІЙ ОБЛАСТІ**

вул. Мрії, 19, м. Київ, 04128,  
kyiv.region@patrol.police.gov.ua

11 БЕР 2026

№

1236/41/40/03-2026

На № 1/ПП/К від 02.03.2026

Голові громадської організації  
«Офіс законодавчих ініціатив»  
**Володимиру САВЧЕНКУ**  
ozi.organization@gmail.com

**Про розгляд звернення**

В управління патрульної поліції у Київській області Департаменту патрульної поліції (далі – УПП у Київській області ДПП) у межах компетенції розглянуто Ваше звернення від 02.03.2026 № 1212, про надання пропозицій (зауважень) до проекту законодавчої ініціативи щодо доцільності запровадження правового механізму відповідальності за перевищення рівня шуму транспортними засобами під час керування та з інших питань.

За результатами розгляду звернення інформуємо про таке.

Відповідно до пункту 1 розділу IV положення про УПП у Київській області ДПП, затверджене наказом ДПП від 29.12.2017 № 6461 (зі змінами) (далі – Положення), Управління у своїй роботі підконтрольне і підзвітне Департаменту патрульної поліції.

Однією із функцій Управління – надання Департаменту патрульної поліції пропозицій щодо підготовки проєктів нормативно-правових актів з питань діяльності патрульної поліції (підпункт 16 пункт 1 розділу III Положення).

Звертаємо Вашу увагу, що станом на сьогодні чинний Закон України «Про правотворчу діяльність» (далі – Закон).

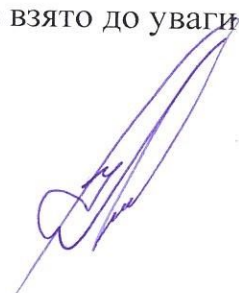
Цей Закон прийнято з метою, зокрема впорядкування правотворчої діяльності в Україні, посилення взаємодії між учасниками правотворчої діяльності у процесі підготовки нормативно-правових актів.

Статтею 3 Закону визначено принципи правотворчої діяльності, серед яких: пропорційність, необхідність та обґрунтованість, системність, наукова і ресурсна забезпеченість.

Викладена у Вашому зверненні ініціатива важлива, однак доцільність унесення змін до законодавства України потребує додаткового вивчення для забезпечення реалізації, зокрема принципів правотворчої діяльності.

У разі участі ДПП у розробленні та опрацюванні проєктів змін до відповідних нормативно-правових актів та залучення УПП у Київській області ДПП у цей процес Вашу позицію буде взято до уваги.

**З повагою**  
**Т.В.О. заступник начальника**



**Любомир ЧЕМУСЬ**

**НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІЦІЯ  
УКРАЇНИ  
ДЕПАРТАМЕНТ ПАТРУЛЬНОЇ  
ПОЛІЦІЇ  
УПРАВЛІННЯ ПАТРУЛЬНОЇ  
ПОЛІЦІЇ У ЛЬВІВСЬКІЙ  
ОБЛАСТІ**

вул. Перфецького, 19, м. Львів, 79053,  
тел. 234-09-44, lviv@patrol.police.gov.ua

27.03.26 року № 5449 / 41/12/01/2026  
на №1282 від 02.03.2026

Голові ГО «Офіс законодавчих  
ініціатив»

Савченко Володимиру Ігоровичу  
пр. С. Бандери, 16 офіс 3, м. Київ  
04073

e-mail: [ozy.organization@gmail.com](mailto:ozy.organization@gmail.com)

**Про надання відповіді**

***Шановний пане Савченко!***

Управління патрульної поліції у Львівській області Департаменту патрульної поліції (далі – УПП у Львівській області ДПП) розглянуло Ваше звернення, зареєстроване 02.03.2026 за вхідним №1282, щодо внесення змін до законодавства у сфері регулювання рівня шуму транспортних засобів, в межах наданих повноважень та компетенції повідомляє наступне.

Відповідно до статті 19 Конституції України органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, у межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Статтею 93 Конституції України визначено, що право законодавчої ініціативи у Верховній Раді України належить Президентові України, народним депутатам України та Кабінету Міністрів України.

Відповідно до статті 8 Закону України «Про Національну поліцію» поліція діє виключно на підставі, у межах повноважень та у спосіб, що визначені Конституцією та законами України.

Абзацом першим частини першої статті 4 Закону України «Про дорожній рух» визначено, що до компетенції Кабінету Міністрів України у сфері безпеки дорожнього руху, крім іншого, належить підготовка проектів законів та нормативно-правових актів з питань дорожнього руху та його безпеки, а також відповідальності за їх порушення на території України.

Разом з тим інформуємо, що відповідно до чинного законодавства України експлуатація транспортних засобів повинна здійснюватися з дотриманням встановлених вимог щодо їх технічного стану. У разі виявлення порушень, пов'язаних із технічними несправностями транспортного засобу або переобладнанням без відповідного погодження, водії можуть бути

притягнуті до адміністративної відповідальності відповідно до вимог Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Щодо прохальної частини Вашого звернення повідомляємо, що УПП у Львівській області ДПП не наділене повноваженнями щодо ініціювання змін до законодавства або нормативно-правових актів.

Водночас зазначаємо, що порушені у зверненні питання можуть бути предметом законодавчої ініціативи суб'єктів, визначених статтею 93 Конституції України.

У разі надходження на опрацювання відповідних проєктів нормативно-правових актів, спрямованих на врегулювання питань, порушених у Вашому зверненні, УПП у Львівській області ДПП готове долучитися до їх опрацювання в межах визначеної компетенції.

У разі незгоди з наданою відповіддю Ви маєте право оскаржити її у порядку та строки, визначені чинним законодавством України.

**З повагою**  
**начальник**

**Андрій КРУТЕНЬ**

Лілія Кутковська 234-09-44



**ДЕПАРТАМЕНТ  
ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ  
УПРАВЛІННЯ  
ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ  
В ЧЕРКАСЬКІЙ ОБЛАСТІ**

вул. Лесі Українки, 21, м. Черкаси, 18023,

e-mail: [cherkasy@patrol.police.gov.ua](mailto:cherkasy@patrol.police.gov.ua)

25 БЕР 2026

№ 2676/41/24/01-2026

На № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_

Голові ГО

«Офіс законодавчих ініціатив»

**Володимиру САВЧЕНКУ**

e-mail: [ozy.organization@gmail.com](mailto:ozy.organization@gmail.com)

**Про надання пропозицій та зауважень**

У відповідь на Ваш лист № 1/ПП/Ч від 02.03.2026 (zareestrovaniy v upravlinni patrolnoyi politsiyi v Cherkas'koy oblasti Departamentu patrolnoyi politsiyi za vx. № 1239 від 02.03.2026) щодо внесення змін до законодавства про врегулювання питань контролю рівня шуму транспортних засобів надаємо свої пропозиції та зауваження для врахування при доопрацюванні зазначених Вами документів:

1. У більшості випадків перевищення водіями транспортних засобів рівня шуму відбувається шляхом переобладнання, оснащення прямомотковими вихлопними системами, спортивними глушниками або навмисно модифікованими вихлопами, які створюють різкі «пострілоподібні» звуки, що, відповідно, є **умисними діями**.

При цьому, Вами акцентується увага на вразливих групах населення під час дії воєнного стану, який супроводжується повітряними тривогами та вибухами.

Варто наголосити, що відповідно до пунктів 2 та 5 частини 1 статті 35 КУпАП, обставинами, що **обтяжують відповідальність** за адміністративне правопорушення, визнаються, зокрема, **повторне протягом року вчинення однорідного правопорушення**, за яке особу вже було піддано адміністративному стягненню та **вчинення правопорушення в умовах стихійного лиха або за інших надзвичайних обставин**.

Проте, у розділі 5 наданої Вами Концепції державної політики у сфері контролю рівня шуму транспортних засобів (далі – Концепція) зазначено про відмову від окремого складу повторності, яка враховується в межах загальних положень КУпАП.

Враховуючи вищезазначене, запропоновану Вами статтю 121-4 КУпАП **бажано доповнити частиною про повторність** протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частинами 1 та 3 цієї статті (у наданій Вами редакції), а також санкцією із пропорційним підвищенням розміру штрафу та позбавленням права керування транспортними засобами на строк від трьох до шести місяців.

Крім того, зважаючи на те, що запропонована Вами модель встановлює перевірку після зупинки транспортного засобу, у пункті 6.2 розділу 6 Концепції **не передбачено обов'язків водія** виконувати вимоги поліцейського щодо вчинення ним певних дій, які дадуть змогу відтворити звук на транспортному засобі для можливості його фіксації і встановлення рівня шуму, який був саме під час руху.

Без визначення чітких обов'язків водія **неможлива реалізація захисту поліцейських** від необґрунтованих судових рішень, про які зазначено у розділі 7 Концепції, оскільки подія з можливого перевищення рівня шуму на момент зупинки вже відбулася, а поліцейському потрібно перевірити та зафіксувати такі показники шумоміром. Проте, водія нічого не зобов'язує повторно заводити двигун та/або тиснути на педаль газу, та/або розпочинати рух в такому режимі і т.п.

2. У підпункті 1 пункту 2 розділу 3 наданої Вами Пояснювальної записки до проєкту Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо встановлення відповідальності за перевищення рівня шуму транспортними засобами» (далі – Пояснювальна записка) наголошується, що вимірювання рівня шуму здійснюється **виключно уповноваженими поліцейськими**.

Проте, таке уточнення породжуватиме правову невизначеність та провокуватиме конфлікт між посадовою особою Національної поліції та водієм, який вимагатиме від поліцейського ефемерних підтверджень таких повноважень.

Усі патрульні поліцейські, які заступають на чергування у складі автомобільних патрулів, мають однакові обов'язки та повноваження у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху і, відповідно, можуть проводити заміри рівня шуму транспортних засобів при наявності відповідних технічних засобів та проходження відповідного навчання. При цьому, навчання мають пройти всі патрульні поліцейські батальйонів, рот і взводів, оскільки вони є взаємозамінними під час несення служби.

Таким чином, слова «виключно уповноваженими поліцейськими» **бажано замінити на слова:**

- «органами (посадовими особами) Національної поліції, які мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення» – у разі погодження внесення статті 121-4 КУпАП лише до статті 221 КУпАП та до статті 255 КУпАП;

- «органами (посадовими особами) Національної поліції, які мають право розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення за статтею 121-4 КУпАП» – у разі погодження внесення статті 121-4 КУпАП лише до статті 222 КУпАП;

- «органами (посадовими особами) Національної поліції, які мають право розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення за частинами один та три статті 121-4 КУпАП, та право складати протоколи про адміністративні правопорушення за частиною чотири статті 121-4 КУпАП» – у разі погодження внесення частин один та три статті 121-4 КУпАП до статті 222 КУпАП та частини чотири (повторність вчинення, яка описана вище в пункті 1 цього листа) до статті 221 КУпАП та до статті 255 КУпАП.

Така заміна слів узгоджуватиметься також із положеннями КУпАП, де статті, які підвідомчі Національній поліції, переважно мають посилання саме на «органи (посадові особи) Національної поліції».

3. У розділі 4 Пояснювальної записки наведено перелік нормативно-правових актів у сфері контролю шуму транспортних засобів, серед яких вказано Закон України «Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення», **який втратив чинність 01.10.2023.**

Наразі чинним є Закон України «Про систему громадського здоров'я», де статтею 32 визначено «Захист населення від шкідливого впливу шуму», а пункт 3 частини 1 цієї статті **передбачає обов'язок** органів державної влади, органів місцевого самоврядування, суб'єктів господарювання та **громадян** під час здійснення будь-яких видів діяльності з метою запобігання утворенню шуму і зменшення його шкідливого впливу на здоров'я людини: **вживати заходів для недопущення перевищення рівнів шуму**, а також шкідливого впливу інших фізичних факторів, **зокрема під час руху автомобільного транспорту в населених пунктах.**

Проте, законодавець з незрозумілих причин зазначив лише «автомобільний транспорт», до якого, наприклад, **мотоцикли та мопеди не відносяться**, а не узагальнив терміном «транспортний засіб».

Тобто, під час розгляду можливих проблемних питань щодо перевищення рівня шуму саме двоколісними транспортними засобами (мотоциклами, мопедами) у судовому порядку, **виникатиме правова колізія**, яку необхідно врегулювати до набрання чинності наданих Вами проєктів документів.

Також, в розділі 4 Пояснювальної записки до переліку нормативно-правових актів варто додати Закон України «Про дорожній рух» та Закон України «Про автомобільний транспорт».

4. У наданому Вами проєкті Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо удосконалення адміністративної відповідальності за керування або експлуатацію транспортних засобів із перевищенням допустимого рівня шуму (далі – Закон України «Про внесення змін до КУпАП») слова «уповноваженими посадовими особами Національної поліції України» **бажано замінити на слова**, аналогічно до пункту 2 цього листа.

5. Пункти 3 та 4 Закону України «Про внесення змін до КУпАП» містять взаємовиключні доповнення, оскільки стаття 221 КУпАП передбачає розгляд справ про адміністративні правопорушення районними, районними у місті, міськими чи міськрайонними судами (суддями), а стаття 222 КУпАП – органами (посадовими особами) Національної поліції. Тобто, одночасна наявність розгляду всієї статті 121-4 КУпАП у компетенції суду та поліції – неможлива. Можливий розгляд обома органами державної влади лише різних частин цієї статті (наприклад, частину про повторність – розглядають суди, а основні частини – поліцейські).

При цьому, варто зауважити, що при покладанні повноважень на розгляд певних частин статті 121-4 КУпАП органами (посадовими особами) Національної поліції, **варто уникати санкції** у вигляді так званої «вилки» штрафу, тобто санкцію бажано встановлювати у формі одного сталого фіксованого розміру, без можливості надання поліцейському вибору такого розміру штрафу від мінімального до максимального. Варіативність штрафу «від... до...» має залишатися лише у разі розгляду справи судом.

Необхідність відходу від запропонованої Вами варіативності вибору розміру штрафу також підтверджується положеннями частини 2 статті 33 КУпАП, яка визначає, що при накладенні стягнення враховуються характер вчиненого правопорушення, особа порушника, ступінь його вини, майновий стан, обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність, **крім випадків накладення стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху**, у тому числі зафіксовані в автоматичному режимі.

Враховуючи вищезазначене, доцільно буде розділ I запропонованого Вами проекту Закону України «Про внесення змін до КУпАП» викласти у такій редакції:

« I. Внести до Кодексу України про адміністративні правопорушення (Відомості Верховної Ради УРСР, 1984 р., додаток до № 51, ст. 1122) такі зміни:

1. Абзац перший частини першої статті 81 доповнити словами та цифрами: «крім правопорушень, передбачених статтею 121-4 цього Кодексу».

2. Доповнити Кодекс новою статтею 121-4 такого змісту:

Стаття 121-4. Керування транспортним засобом з перевищенням допустимого рівня шуму

Керування транспортним засобом, під час якого рівень шуму, що створюється таким транспортним засобом, перевищує допустимі нормативи, встановлені Кабінетом Міністрів України, -

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

Відмова або ухилення водія від проведення вимірювання рівня шуму транспортного засобу за наявності законних підстав для такого вимірювання -

тягне за собою накладення штрафу в розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частинами першою та другою цієї статті, -

тягне за собою накладення штрафу в розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк від трьох до шести місяців.

Вимірювання рівня шуму транспортного засобу здійснюється:

органами (посадовими особами) Національної поліції, які мають право розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення за статтею 121-4 КУпАП;

із застосуванням сертифікованих та повірених технічних засобів;

відповідно до Методики вимірювання рівня шуму транспортних засобів, затвердженої Кабінетом Міністрів України;

з обов'язковою відеофіксацією процедури вимірювання.

3. Статтю 221 після слів та цифр «частиною третьою статті 121-3» доповнити словами та цифрами: «частиною третьою статті 121-4».

4. Статтю 222 після слів та цифр «частини перша і друга статті 121-3» доповнити словами та цифрами: «частини перша і друга статті 121-4».

5. Абзац другий пункту 1 частини першої статті 255 після слів та цифр «частина третя статті 121-3» доповнити словами та цифрами: «частина третя статті 121-4».

6. Частину першу статті 265-2 після слів та цифр «статтею 121-3» доповнити словами та цифрами: «статтею 121-4» ».

6. У пункті 3 розділу I наданої Вами Методики вимірювання рівня шуму транспортних засобів під час їх експлуатації (далі – Методика) наголошується, що вимірювання рівня шуму здійснюється **виключно уповноваженими поліцейськими** у межах повноважень, визначених законодавством.

Проте, у пункті 2 цього листа описана потреба уникнення таких категоричних формулювань та запропоновано узагальнення, яке, при цьому, не суперечить положенням КУпАП (наприклад, «органи (посадові особи) Національної поліції, які мають право розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення за статтею 121-4 КУпАП»).

Доцільно розглянути пункт 3 розділу I Методики у такій редакції: «Вимірювання рівня шуму здійснюється органами (посадовими особами) Національної поліції, які мають право розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення за статтею 121-4 КУпАП».

7. У пункті 4 розділу II Методики наведено визначення «Відеофіксація», яке охоплює безперервний відеозапис процесу зупинки транспортного засобу та проведення вимірювання і фіксації результатів.

Проте, з даного визначення варто **виключити** слова «зупинки транспортного засобу», оскільки патрульні поліцейські, відповідно до наказу Міністерства внутрішніх справ України від 18 грудня 2018 року № 1026, використовують для відеозапису подій портативні відеореєстратори, які кріпляться на форменому одязі.

За таких обставин, безперервний відеозапис події, з якого можна встановити певні фактичні обставини, можливий після зупинки транспортного запису та, відповідно, виходу поліцейських зі службового авто, а не всього процесу зупинки. Також, можливі випадки, коли транспортний засіб уже стоїть, а поліцейські прибули на виклик про порушення водієм рівня шуму.

Враховуючи зазначене, доцільно вказане визначення викласти у такій редакції: «Відеофіксація – безперервний відеозапис процесу проведення вимірювання та фіксації результатів».

8. У пункті 9 розділу IV Методики вказано про обов'язкове зазначення у матеріалах справи дати повірки шумоміра. Проте, **необхідність у цьому відсутня** та достатньо фіксувати модель вимірювальної техніки та її серійний номер.

Це пов'язано з багатьма факторами: відсутністю на даний час інформації про міжповірочний інтервал на такі прилади; впливом надзвичайних ситуацій, таких як воєнний стан, на повірку; безперервним відеозаписом процесу проведення вимірювання та фіксації результатів; спрощеним розглядом адміністративної справи поліцейським на місці вчинення правопорушення, а не в суді та ін..

У разі оскарження водієм винесеної відносно нього поліцейським постанови про накладення адміністративного стягнення, такий доказ, як чинне Свідectво про повірку на момент фіксації, буде надаватися до суду для підтвердження правомірності дій поліцейського.

Аналогічно відбувається процедура з фіксацією перевищення швидкості руху водіями, де використовується такий засіб вимірювальної техніки, як лазерний вимірювач швидкості TruCAM.

Враховуючи зазначене, доцільно пункт 9 розділу IV Методики викласти у такій редакції: «Відомості про шумомір (модель, серійний номер) обов'язково фіксуються у матеріалах справи».

9. У пункті 10 розділу V Методики перелічено умови проведення вимірювання. Проте, **не враховано**:

- можливість/неможливість вимірювань під час морозу;
- яким чином встановлюватимуться «допустимі межі вітру» та чим визначені такі «межі»;
- яким чином проводити процес мінімізації сторонніх джерел шуму та до якого рівня, враховуючи, що розгляд справи про адміністративне правопорушення проводиться поліцейським на місці його вчинення.

10. Враховуючи, що прилад шумомір має бути сертифікованим та проходити постійну повірку, **потреби у пунктах 14 та 15 розділу VI Методики немає**. Під час вимірювань поліцейським враховуватиметься максимально допустима похибка, якщо така буде зазначена у Свідоцтві про повірку приладу. Зазначені Вами пункти лише породжуватимуть невизначеність та провокуватимуть конфлікт між посадовою особою Національної поліції і водієм, який вимагатиме від поліцейського додаткових замірів шуму, оскільки Методика даватиме можливість такої маніпуляції кількістю.

11. У пункті 16 розділу VII Методики слова «у протоколі про адміністративне правопорушення» доцільно замінити словами «у постанові по справі про адміністративне правопорушення або у протоколі про адміністративне правопорушення». Така потреба виникає з положень статті 222 КУпАП та статті 255 КУпАП, оскільки, у разі погодження покладання повноважень на розгляд частини першої та другої статті 121-4 КУпАП органами (посадовими особами) Національної поліції, на місці вчинення правопорушення буде виноситися постанова, а не лише складатися протокол про адміністративне правопорушення, обов'язок у складанні якого виникатиме лише при повторності вчинення такого порушення.

12. Пункт 18 розділу VIII Методики містить такий випадок недійсності вимірювань, як істотний сторонній шум. Проте, як зазначено вище, у Методиці **не враховано** яким чином проводити процес мінімізації сторонніх джерел шуму та до якого рівня, враховуючи, що розгляд справи про адміністративне правопорушення проводиться поліцейським на місці його вчинення, а також, чим визначається така «істотність» стороннього шуму.

13. Пункти Методики необхідно відформатувати в одному стилі (порядкові номери пунктів **кожного** розділу мають починатися з «1.», як у розділах I та II).

14. **Варто наголосити**, що Методика не містить розділу, який би для встановлення порядку, умов та процедури вимірювання рівня шуму транспортних засобів передбачав порядок **обов'язкових дій водія** на вимогу поліцейського для забезпечення коректного вимірювання. Тобто, жоден чинний нормативно-правовий акт не зобов'язує водія після зупинки поліцейським, наприклад, повторно заводити двигун та/або тиснути на педаль газу, та/або розпочинати рух в такому режимі і т.п., щоб останній мав змогу законно виконати покладені у майбутньому на нього обов'язки після набрання чинності Вашого проєкту Закону України «Про внесення змін до КУпАП».

**Це нівелює** ефективність описаного Вами правового механізму контролю шуму транспортних засобів у процесі дорожнього руху.

**15. Також, при доопрацюванні наданих проєктів документів Вам, окрім вищезазначених, додатково варто врахувати наступні положення нормативно-правових актів, які потребуватимуть внесення змін, оскільки передбачають можливість використання шумомірів у сфері безпеки дорожнього руху лише до транспортних засобів, які відповідно до законодавства підлягають обов'язковому технічному контролю:**

- відповідно до пункту 2.4 (в) Правил дорожнього руху, на вимогу поліцейського водій повинен зупинитися з дотриманням вимог цих Правил, а також надати можливість оглянути транспортний засіб відповідно до законодавства за наявності на те законних підстав, у тому числі провести з використанням спеціальних пристроїв (приладів) перевірку технічного стану транспортних засобів, **які відповідно до законодавства підлягають обов'язковому технічному контролю;**

- у підпункті 1 пункту 1 Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу, який затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 30 січня 2012 року № 137, зазначено, що **легкові автомобілі усіх типів, марок і моделей, причепи (напівпричепи) до них (крім таксі та автомобілів, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку), мотоцикли, мопеди, мотоколяски та інші прирівняні до них транспортні засоби - незалежно від строку експлуатації, не підлягають обов'язковому технічному контролю;**

- у пункті 3 розділу VIII Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, яка затверджена наказом Міністерства внутрішніх справ України від 07 листопада 2015 року № 1395, передбачено, що контроль за відповідністю технічного стану транспортного засобу, **що підлягає обов'язковому технічному контролю,** здійснюється поліцейським шляхом візуального (органолептичного) огляду елементів систем та механізмів такого транспортного засобу та/або перевірки їх працездатності і справності за допомогою спеціальних пристроїв (приладів), які сертифіковані та пройшли повірку відповідно до вимог, передбачених правилами, нормами та стандартами у сфері безпеки дорожнього руху;

- ДСТУ 3649:2010 «Колісні транспортні засоби. Вимоги щодо безпечності технічного стану та методи контролювання» – поширюється на колісні транспортні засоби (далі – КТЗ) **категорій М, МG, N, NG, O,** призначені для перевезення вантажів та (або) пасажирів, а також на КТЗ, які за своєю конструкцією та обладнанням призначені для виконання спеціальних робочих функцій, або призначені для перевезення пасажирів чи вантажів певних категорій, на дорогах загального користування:

- до колісних засобів категорії М належать самохідні КТЗ, що мають не менше ніж чотири колеса і призначені для перевезення пасажирів (легкові автомобілі, мікроавтобуси, автобуси, тролейбуси);

- до колісних засобів категорії N належать самохідні КТЗ, що мають не менше ніж чотири колеса і призначені для перевезення вантажів (вантажні автомобілі, тягачі – сідельні чи баластні);

до колісних засобів категорії О належать несамохідні КТЗ – причеми (а також напівпричеми);

для позначення КТЗ підвищеної прохідності використовують позначку «G» у поєднанні з позначками категорій «M» або «N».

Тобто, ДСТУ 3649:2010 не передбачено вимог щодо безпечності технічного стану та методів контролювання **для двоколісних транспортних засобів**, таких як мотоцикли та мопеди.

Додатково повідомляємо, що відповідно до пункту 1 розділу 1 Положення про управління патрульної поліції в Черкаській області Департаменту патрульної поліції, затвердженого наказом Департаменту патрульної поліції від 06 листопада 2015 року № 73, у редакції наказу Департаменту патрульної поліції від 31 липня 2025 року № 2360, управління патрульної поліції **в Черкаській області** Департаменту патрульної поліції (далі – Управління) є **територіальним (відокремленим) підрозділом** Департаменту патрульної поліції.

Відповідно до пункту 5 розділу 1 даного Положення, Управління забезпечує виконання завдань і функцій патрульної поліції **на території обслуговування** та на територіях, визначених окремими організаційно-розпорядчими актами Національної поліції України та/або Департаменту патрульної поліції.

Відповідно до пункту 1 розділу I Положення про Департамент патрульної поліції, затвердженого наказом Національної поліції України від 06 листопада 2015 року № 73, у редакції наказу Національної поліції України від 05.09.2024 № 947, Департамент патрульної поліції є **міжрегіональним територіальним органом Національної поліції**, який створюється, реорганізовується та ліквідується Кабінетом Міністрів України за поданням Міністра внутрішніх справ України на підставі пропозицій Голови Національної поліції України в установленому законодавством України порядку.

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 16 вересня 2015 року № 730 Департамент патрульної поліції (ЄДРПОУ 40108646) – це **самостійний державний орган** діючий на підставі Положення, юридична особа публічного права.

Департамент патрульної поліції знаходиться за адресою: вул. Федора Ернста, 3, м. Київ, 03048.

**Враховуючи зазначене**, пропонуємо в подальшому звертатися за рекомендаціями із загальнодержавних питань та загальної позиції щодо них безпосередньо до органу державної влади – Департаменту патрульної поліції.

**З повагою**  
начальник управління  
підполковник поліції



**Ілля ЄНАКІЄВ**

**НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІЦІЯ  
УКРАЇНИ  
ДЕПАРТАМЕНТ ПАТРУЛЬНОЇ  
ПОЛІЦІЇ**

**УПРАВЛІННЯ ПАТРУЛЬНОЇ  
ПОЛІЦІЇ В СУМСЬКІЙ ОБЛАСТІ**

вул. Білопільський шлях, 18/1, м. Суми, 40009

тел. (0542) 66-88-00, [sumy@patrol.police.gov.ua](mailto:sumy@patrol.police.gov.ua)

від 24 березня 2026 р. № С-92/ез 41/38/03 2026

**Голові ГО «Офіс законодавчих  
ініціатив»**

**Володимиру САВЧЕНКУ**

пр. Степана Бандери, буд. 16, офіс. 3,  
м. Київ, 04073

+380938381833

[ozi.organization@gmail.com](mailto:ozi.organization@gmail.com)

**Про розгляд звернення**

В управлінні патрульної поліції в Сумській області Департаменту патрульної поліції (далі – УПП в Сумській області ДПП) в межах компетенції розглянута Ваша заява від 02 березня 2026 року № С-92/ез, у зв'язку із чим повідомляємо наступне.

Частиною 2 статті 19 Конституції України визначає, що органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Відповідно до статті 3 Закону України «Про Національну поліцію» (далі – Закон) визначено, що поліція у своїй діяльності керується Конституцією України, міжнародними договорами України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, законами України, актами Президента України та постановами Верховної Ради України, актами Кабінету Міністрів України, а також виданими відповідно до них актами Міністерства внутрішніх справ України, іншими нормативно-правовими актами.

Згідно із частиною першою статті 8 Закону поліція діє виключно на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що визначені Конституцією та законами України.

УПП в Сумській області ДПП є територіальним підрозділом Департаменту патрульної поліції, відповідно до Положення про управління патрульної поліції в Сумській області затвердженого наказом Департаменту патрульної поліції № 6449 від 29.12.2017 (зі змінами).

Департамент патрульної поліції є міжрегіональним територіальним органом Національної поліції, який діє відповідно до Конституції, законів України, інших актів, прийнятих на виконання Конституції та законів України, Положення про Департамент патрульної поліції, затвердженого наказом Національної поліції України від 06 листопада 2015 року № 73 (зі змінами), і не має повноважень щодо надання роз'яснень законів та інших нормативно-правових актів.

Звертаємо вашу увагу, що листи УПП в Сумській області ДПП мають інформаційний характер і не встановлюють правових норм.

Заступник начальника



Тамара МАСЮЧОК

**ДЕПАРТАМЕНТ ПАТРУЛЬНОЇ  
ПОЛІЦІЇ  
УПРАВЛІННЯ ПАТРУЛЬНОЇ  
ПОЛІЦІЇ В ХАРКІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ**

вул. Шевченка, 315-А, м. Харків, 61033,  
тел. 704-04-04, [kharkiv@patrol.police.gov.ua](mailto:kharkiv@patrol.police.gov.ua)

02.04.2026 № 3491/41/14/02-2026  
На № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_

Голові ГО «Офіс законодавчих  
ініціатив»

**Володимиру САВЧЕНКУ**  
[ozl.organization@gmail.com](mailto:ozl.organization@gmail.com)

**Про розгляд заяви**

До управління патрульної поліції в Харківській області Департаменту патрульної поліції (далі – УПП в Харківській області ДПП) надійшла Ваша заява від 02.03.2026, яка стосується зокрема отримання від УПП в Харківській області ДПП позиції, зауважень та рекомендацій щодо доцільності та коректності запровадження окремого правового механізму відповідальності за перевищення рівня шуму транспортними засобами під час їх керування, з урахуванням особливостей транспортної інфраструктури та організації дорожнього руху.

Щодо запитуваної позиції УПП в Харківській області ДПП зазначаємо наступне.

Чинним законодавством встановлена відповідальність за переобладнання транспортних засобів без відповідного погодження такого переобладнання та експлуатацію транспортних засобів, які не відповідають нормативам щодо безпеки дорожнього руху.

Частиною 1 статті 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення визначено, що керування водієм транспортним засобом, що має несправності системи гальмового або рульового керування, тягово-зчіпного пристрою, зовнішніх світлових приладів (темної пори доби) чи інші технічні несправності, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація його забороняється, або переобладнаний з порушенням відповідних правил, норм і стандартів, -тягне за собою накладення штрафу в розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Пунктом 2.4 в) Правил дорожнього руху України, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 передбачено, що на вимогу поліцейського водій повинен зупинитися з дотриманням вимог цих Правил, а також дати можливість оглянути транспортний засіб відповідно до законодавства за наявності на те законних підстав, у тому числі провести з використанням спеціальних пристроїв (приладів) перевірку технічного стану транспортних засобів, які відповідно до законодавства підлягають обов'язковому технічному контролю.

Частиною 3 статті 35 Закону України «Про дорожній рух» визначено, що обов'язковий технічний контроль транспортного засобу передбачає перевірку технічного стану транспортного засобу, а саме: системи гальмового і рульового

керування, зовнішніх світлових приладів, пневматичних шин та коліс, світлопропускання скла, газобалонного обладнання (за наявності), інших елементів у частині, що безпосередньо стосується безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього природного середовища.

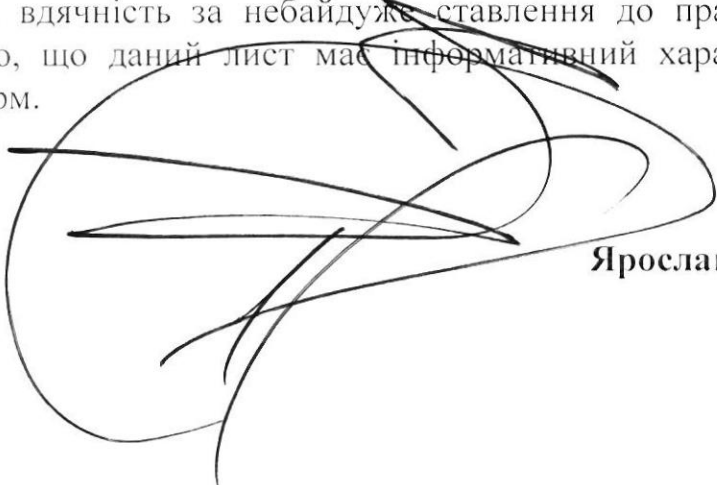
Разом з тим, чинним законодавством виокремлені категорії, які не підлягають обов'язковому технічному контролю, що передбачено Законом України «Про дорожній рух» та Порядком проведення обов'язкового технічного контролю та обсяги перевірки технічного стану транспортних засобів, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 30.01.2012 № 137, до яких відносяться зокрема легкові автомобілі та мотоцикли.

Однак, затвердження механізму відповідальності за перевищення рівня шуму транспортними засобами під час їх експлуатації зумовлює внесення змін до ряду нормативно-правових актів.

Разом з тим, УПП в Харківській області ДПП є територіальним (відокремленим) підрозділом Департаменту патрульної поліції та не наділене повноваженнями у здійсненні розробки та опрацюванні проєктів нормативно-правових актів.

Висловлюємо Вам вдячність за небайдуже ставлення до правотворчої діяльності та зазначаємо, що даний лист має інформативний характер і не встановлює правових норм.

Заступник начальника  
майор поліції



Ярослав ДИНЯК



## ЧЕРНІГІВСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ

вул. Шевченка, 7, м. Чернігів, 14000, тел./факс: (0462) 67-50-71,  
E-mail: post@regadm.gov.ua, сайт: www.cg.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 00022674

від 30.03.2026 № С-1284/11-10

На № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_

Володимиру САВЧЕНКО  
пр. С. Бендери, 16, офіс 3,  
м. Київ, 04073

### *Про розгляд звернення*

Шановний пане Володимиру!

Чернігівська обласна державна адміністрація розглянула Ваше звернення від 16.03.2026 №1, що надійшло на електронну пошту канцелярії та зареєстроване 16.03.2026 за № С-1284/11-10, щодо доцільності запровадження окремого правового механізму відповідальності за перевищення рівня шуму транспортними засобами під час їх керування.

Обласна державна адміністрація в цілому підтримує законодавчу ініціативу щодо встановлення відповідальності за перевищення допустимого рівня шуму транспортними засобами, оскільки проблема надмірного шумового навантаження в населених пунктах є актуальною та безпосередньо впливає на умови проживання населення і громадський порядок.

Разом з тим, враховуючи, що в умовах дії правового режиму воєнного стану обласні державні адміністрації забезпечують реалізацію державної політики на відповідній території, координують діяльність органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, правоохоронних органів та взаємодію з військовими формуваннями, вважаємо за доцільне при подальшому опрацюванні законопроекту врахувати такі пропозиції:

1. Передбачити у законодавстві виключення або особливий порядок застосування норм щодо транспортних засобів, які використовуються військовими формуваннями, правоохоронними органами, службами екстреної допомоги та іншими суб'єктами сектору безпеки і оборони.

2. Забезпечити узгодженість механізму контролю рівня шуму з діяльністю правоохоронних органів та органів, що здійснюють заходи із забезпечення громадської безпеки та порядку.

3. Передбачити чітку методику вимірювання рівня шуму та фіксації правопорушення, що унеможливить неоднозначне трактування результатів вимірювання та мінімізує корупційні ризики.

4. Розглянути можливість інформування органів місцевого самоврядування щодо результатів контролю та статистики таких правопорушень з метою планування заходів із покращення екологічного стану та умов проживання населення.

Врахування зазначених пропозицій сприятиме більш ефективному застосуванню законодавства на практиці та забезпечить баланс між потребою у зниженні шумового навантаження в населених пунктах і виконанням завдань у сфері безпеки в умовах воєнного стану.

Заступник голови



Дмитро СИНЕНКО

Володимир Кривенко (0462 777-400)



ЗАПОРІЗЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ

## ЗАПОРІЗЬКА ОБЛАСНА ВІЙСЬКОВА АДМІНІСТРАЦІЯ

просп. Соборний, 164, м. Запоріжжя, 69107, тел./факс: (061) 224-63-81  
E-mail: adm@zoda.gov.ua, сайт: www.zoda.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 00022504

від \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ р. № \_\_\_\_\_ На № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ р.

ГО «Офіс законодавчих ініціатив»

ozi.organization@gmail.com

### **Щодо встановлення окремого складу адміністративного правопорушення за перевищення шуму транспортними засобами**

Запорізька обласна державна адміністрація на лист Громадського об'єднання «Офіс законодавчих ініціатив» від 16.03.2026 № 1 про адміністративні правопорушення за перевищення рівня шуму транспортними засобами, розглянувши матеріали в межах компетенції повідомляє про таке.

Враховуючи актуальність проблеми надмірного шуму від транспортних засобів, особливо в умовах воєнного стану, коли різкі звуки можуть негативно впливати на психологічний стан населення, зокрема осіб, які пережили бойові дії, регулярні обстріли, повітряні тривоги або мають підвищену чутливість до різких звукових подразників, вважаємо доцільним запровадження окремого правового механізму відповідальності за перевищення допустимого рівня шуму.

У цілому підтримуємо ідею щодо законодавчого врегулювання питання контролю рівня шуму транспортних засобів під час дорожнього руху.

Заступник голови

Людмила БУХАРІНА

Євген Чаплигін  
Ірина Артемова



СЕД АСКОД - Запорізька обласна державна адміністрація  
№ 08-22/1699 від 13.04.2026  
Підписувач: Бухаріна Людмила Михайлівна  
Сертифікат: 04AF212836405D99040000091B43D00640CF000  
Дійсний з: 27.03.2026 00:00:00 до: 26.03.2028 23:59:59  
Мітка часу: 13.04.2026 13:30:16



**КИЇВСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ**  
**КИЇВСЬКА ОБЛАСНА ВІЙСЬКОВА АДМІНІСТРАЦІЯ**

пл. Лесі Українки, 1, м. Київ, 01196, тел. (044) 286 85 35  
e-mail: doc@koda.gov.ua, сайт: www.koda.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 00022533

№ \_\_\_\_\_

на № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_

Громадська організація  
«Офіс законодавчих  
ініціатив»

Про надання пропозицій до концепції державної політики  
у сфері контролю рівня шуму транспортних засобів

У Київській обласній державній адміністрації (Київській обласній військовій адміністрації) (далі – Адміністрація) розглянуто заяву Громадської організації «Офіс законодавчих ініціатив» від 16.03.2026 № 1 (вх. № 9904/01/2026) стосовно надання пропозицій до концепції державної політики у сфері контролю рівня шуму транспортних засобів, про що повідомляємо.

Відповідно до частини другої статті 19 Конституції України, органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Державні санітарні норми допустимих рівнів шуму в приміщеннях житлових та громадських будинків і на території житлової забудови, затверджені наказом Міністерства охорони здоров'я України від 22.02.2019 № 463, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 20.03.2019 за № 281/33252.

Санітарні норми виробничого шуму, ультразвуку та інфразвуку ДСН 3.3.6.037-99 затверджені постановою Головного державного санітарного лікаря України від 01.12.1999 № 37.

Зазначені санітарні норми встановлюють вимоги до рівня звукового тиску, який генерується, зокрема транспортними засобами.

Адміністративна відповідальність за порушення санітарних норм встановлена статтею 42 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП). Статтею 236 КУпАП передбачено, що органи державної санітарно-епідеміологічної служби розглядають справи про адміністративні правопорушення, пов'язані з порушенням санітарних норм (стаття 42).



Київська обласна державна адміністрація (Київська  
обласна військова адміністрація)  
№1712/07/40/2026 від 20.03.2026  
КЕП: Столярчук М. Л. 20.03.2026  
3FAA9288358EC00304000000EFEC3B00278BE500  
Сертифікат дійсний з 23.06.2025 до 22.06.2027 23:59

Адміністративна відповідальність за порушення вимог законодавчих та інших нормативно-правових актів щодо захисту населення від шкідливого впливу шуму чи правил додержання тиші в населених пунктах і громадських місцях встановлена статтею 182 КУпАП. Статтею 218 КУпАП передбачено, що справи про такі адміністративні правопорушення розглядають адміністративні комісії при виконавчих органах міських, сільських, селищних рад.

Тому Адміністрація не вбачає за доцільне запровадження окремого правового механізму відповідальності за перевищення рівня шуму транспортними засобами під час їх керування, оскільки такий механізм вже існує, врегульований вищенаведеними нормами права.

Заступник голови з питань цифрового розвитку,  
цифрових трансформацій і цифровізації (CDTO)

Максим СТОЛЯРЧУК

Ігор Григоренко  
Дмитро Мінчук 0675013142





ЛЬВІВСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ

**ЛЬВІВСЬКА ОБЛАСНА ВІЙСЬКОВА АДМІНІСТРАЦІЯ**

вул. Винниченка, 18, м. Львів, 79008, тел.: (032) 299-91-00, факс: (032) 261-23-99  
[www.loda.gov.ua](http://www.loda.gov.ua), e-mail: [kancel@loda.gov.ua](mailto:kancel@loda.gov.ua), Код ЄДРПОУ 00022562

№ \_\_\_\_\_

На № \_\_\_\_\_

від \_\_\_\_\_

**Голові Громадської організації  
«Офіс законодавчих ініціатив»  
Володимиру САВЧЕНКУ**  
E-mail: [ozu.organization@gmail.com](mailto:ozu.organization@gmail.com)

***Щодо розгляду листа***

**Шановний пане Володимире!**

У відповідь на лист від 16.03.2026 № 1 щодо пропозицій до проекту Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо удосконалення адміністративної відповідальності за керування або експлуатацію транспортних засобів із перевищенням допустимого рівня шуму» (далі – проект Закону) повідомляємо.

На сьогоднішній час, чинне законодавство не містить чіткого та ефективного механізму притягнення до відповідальності осіб саме за перевищення допустимого рівня шуму транспортними засобами під час їх експлуатації.

На практиці відповідні правовідносини частково підпадають під дію частини першої статті 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) щодо керування транспортним засобом із технічними несправностями або переобладнанням з порушенням встановлених правил, норм і стандартів або загальних норм Правил дорожнього руху щодо технічного стану транспортних засобів. Неоднозначною є й судова практика, зокрема в частині кваліфікації дій водія транспортного засобу за керування транспортним засобом з перевищенням допустимого рівня шуму.

З огляду на вищезазначене, питання притягнення до адміністративної відповідальності водіїв транспортних засобів за перевищення допустимого рівня шуму транспортних засобів під час їх експлуатації є актуальним та таким що потребує належного законодавчого врегулювання.

Водночас зазначаємо, що на розгляді Комітету Верховної Ради з питань правоохоронної діяльності перебуває проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо удосконалення адміністративної відповідальності за керування або експлуатацію транспортних засобів із перевищенням допустимого рівня шуму» (№ 9564), яким також пропонується нормативне регулювання питання відповідальності за перевищення допустимого рівня шуму транспортними засобами.

Одночасно вважаємо, що запропоновані проєкт Закону та проєкт Методики вимірювання рівня шуму транспортних засобів під час їх експлуатації (далі – Методика) потребують доопрацювання, зважаючи на наступне:

1. Пункт 10 Методики передбачає заборону проведення вимірювання під час сильного дощу, снігопаду, туману або вітру понад допустимі межі, а також за наявності об'єктивних факторів, що унеможливають достовірне вимірювання. На практиці таке формулювання має оціночний характер, що створює невизначеність і ускладнює застосування Методики. Відсутність чітких критеріїв щодо допустимих умов вимірювання залишає великий простір для суб'єктивної оцінки уповноваженої особи, що може впливати на точність результатів та їх прийнятність у суді. Додатково, відсутність вимоги фіксації погодних умов у процесі вимірювання ускладнює перевірку обставин у разі оскарження.

2. Чинна редакція Закону України «Про Національну поліцію» не містить положень, які б надавали право на зупинення транспортного засобу у разі перевищення ним встановленого рівня шуму. У зв'язку з цим доцільно передбачити у проєкті Закону норми, які передбачали б внесення змін до статті 35 зазначеного закону шляхом доповнення її новою підставою для зупинки транспортного засобу.

3. Щодо визначення обґрунтованих ознак правопорушення, передбачених пунктом 6 Методики, вважаємо за необхідне передбачити чіткі параметри (рівні, ознаки) шумозабруднення транспортних засобів, з метою виключення суб'єктивного підходу у їх виявленні та сприйнятті. Крім цього, варто доповнити даний пункт Методики вказівкою на те, що такі ознаки повинні бути об'єктивно сприйняті без застосування спеціальних технічних засобів, а також підлягати обов'язковій попередній відеофіксації до моменту зупинки транспортного засобу.

4. Розділ VI Методики потребує уточнення та більш детального закріплення процедури проведення вимірювання рівня шумозабруднення. Під час доопрацювання рекомендовано врахувати положення наказу Міністерства інфраструктури України від 26.11.2012 №710 «Про затвердження Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки», що регламентує умови та методику вимірювання технічних параметрів транспортного засобу, у тому числі рівня зовнішнього шуму на нерухомому автомобілі.

Вирішення вищезазначених проблемних питань, сприятиме усуненню складнощів в однаковому правозастосуванні та притягненні до відповідальності водіїв за перевищення допустимого рівня шуму транспортних засобів під час їх експлуатації.

**З повагою**

**Перший заступник голови**

**Андрій ГОДИК**



**МИКОЛАЇВСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ**  
**МИКОЛАЇВСЬКА ОБЛАСНА ВІЙСЬКОВА АДМІНІСТРАЦІЯ**

вул. Адміральська, 22, м. Миколаїв, 54001, тел./факс: (0512) 47-34-35, тел.(0512) 53-32-68  
E-mail: [cancelar@mk.gov.ua](mailto:cancelar@mk.gov.ua), сайт: [mk.gov.ua](http://mk.gov.ua), код згідно з ЄДРПОУ 00022579

від \_\_\_\_\_ 20\_\_ р. № \_\_\_\_\_ На № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

Голові Громадської організації  
«Офіс законодавчих ініціатив»  
Володимиру САВЧЕНКУ

Про врегулювання питань контролю  
за рівнем шуму транспортних засобів  
у процесі дорожнього руху

Миколаївська обласна військова адміністрація в межах повноважень розглянула Вашу заяву від 16.03.2026 № 1 щодо запровадження окремого правового механізму відповідальності за перевищення рівня шуму транспортними засобами під час керування ними та повідомляє таке.

Однією з нагальних проблем екологічної безпеки в Україні є стан акустичного забруднення, а одним з основних джерел шумового навантаження, особливо у великих населених пунктах, - автомобільний транспорт.

Локальне підвищення акустичного рівня шуму є однією з причин виникнення ризику для здоров'я населення, тому акустичне забруднення на урбанізованих територіях та захист здоров'я населення від наднормативних рівнів шуму транспортних засобів потребує належного управління.

Наразі відсутні належний механізм проведення моніторингу шуму та комплексні моніторингові дослідження акустичних рівнів шуму автомобільно-дорожньої мережі населених пунктів, а отже, ця проблема дійсно потребує детального вивчення.

Відповідно до статті 32 Закону України «Про систему громадського здоров'я» органи державної влади, органи місцевого самоврядування, суб'єкти господарювання та громадяни під час здійснення будь-яких видів діяльності з метою запобігання утворенню шуму і зменшення його шкідливого впливу на здоров'я людини зобов'язані, зокрема, вживати заходів для недопущення перевищення рівнів шуму, а також шкідливого впливу інших фізичних факторів, зокрема під час руху автомобільного транспорту в населених пунктах, вживати заходів для недопущення шуму, що може призвести до перевищення рівнів шуму,



Миколаївська обласна державна адміністрація /  
Миколаївська обласна військова адміністрація  
№05-45/1079/5-26 від 07.04.2026

встановлених державними медико-санітарними нормативами, в тому числі у приміщеннях житлових будинків і на прибудинковій території, на територіях парків, скверів, зон відпочинку, розташованих на території мікрорайонів і груп житлових будинків.

Шум на відповідних об'єктах під час здійснення будь-яких видів діяльності не повинен перевищувати рівні, встановлені державними медико-санітарними нормативами для відповідного часу доби.

Органи державного нагляду (контролю) за дотриманням вимог санітарного законодавства у відповідній сфері здійснюють контроль за додержанням суб'єктами господарювання, а також громадянами правил додержання тиші в населених пунктах і громадських місцях, інших нормативно-правових актів у сфері захисту населення від шкідливого впливу шуму.

Виходячи з вищевикладеного, повідомляємо, що Миколаївська обласна військова адміністрація в цілому підтримує пропозицію щодо необхідності належного нормативного врегулювання питання контролю надмірного шуму транспортних засобів як таку, що може сприяти захисту громадського спокою, психологічного здоров'я населення та безпеки громадян, особливо в умовах воєнного стану.

Щодо запропонованого проєкту Концепції державної політики у сфері контролю рівня шуму транспортних засобів повідомляємо, що відповідно до пункту 2 § 58 Регламенту Кабінету Міністрів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18.07.2007 № 950 (далі – Регламент КМУ), документи програмного характеру, вимоги щодо розроблення та реалізації яких визначено законами України або указами Президента України, зокрема стратегії розвитку відповідних сфер, розробляються з урахуванням положень § 56 і 57 цього Регламенту, якщо інше не передбачено законами України або указами Президента України.

Концепції державної політики розробляються лише у випадку, якщо їх розроблення безпосередньо передбачено законами України або указами Президента України, у тому числі про введення в дію рішень Ради національної безпеки і оборони України, та повинні містити:

- опис проблеми, яка потребує розв'язання;
- мету і строки реалізації концепції;
- завдання та заходи, спрямовані на розв'язання проблеми, із зазначенням строків виконання та відповідальних виконавців;
- очікувані результати та показники їх досягнення;
- обсяг фінансових, матеріально-технічних, людських та інших ресурсів;
- порядок проведення моніторингу, оцінки результатів реалізації концепції та звітування.

Наданий для ознайомлення проєкт Концепції державної політики у сфері контролю рівня шуму транспортних засобів не в повній мірі відповідає встановленим Регламентом КМУ вимогам.

Щодо запропонованих проєкту Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо удосконалення адміністративної відповідальності за керування або експлуатацію транспортних засобів із перевищенням допустимого рівня шуму» та проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Методики вимірювання рівня шуму транспортних засобів під час їх експлуатації» повідомляємо, що відповідно до статті 93 Конституції України право законодавчої ініціативи у Верховній Раді України належить виключно Президентові України, народним депутатам України та Кабінету Міністрів України.

Згідно з § 70 Регламенту КМУ законопроекти, що вносяться у порядку законодавчої ініціативи Кабінетом Міністрів на розгляд Верховної Ради, готуються Мін'юстом, іншими центральними органами виконавчої влади, СБУ з дотриманням вимог, передбачених Регламентом Верховної Ради України, главами 2-5 розділу 4 Регламенту КМУ для проєктів постанов Кабінету Міністрів.

Відповідно до §§ 32, 33 Регламенту КМУ проєкти актів Кабінету Міністрів готуються на основі та на виконання Конституції і законів України, актів Президента України, постанов Верховної Ради, прийнятих відповідно до Конституції та законів України, актів Кабінету Міністрів, доручень Прем'єр-міністра, а також за ініціативою членів Кабінету Міністрів, центральних органів виконавчої влади, державних колегіальних органів, СБУ, Ради міністрів Автономної Республіки Крим, обласних, Київської та Севастопольської міських держадміністрацій з дотриманням вимог цього Регламенту.

Головним розробником проєкту акта Кабінету Міністрів є орган, який вносить проєкт акта до Кабінету Міністрів. Розробниками проєктів актів Кабінету Міністрів є міністерства, інші центральні органи виконавчої влади, державні колегіальні органи, СБУ, Рада міністрів Автономної Республіки Крим, обласні, Київська та Севастопольська міські держадміністрації відповідно до своєї компетенції.

Якщо питання, що потребує врегулювання, належить до компетенції кількох органів виконавчої влади, розробником проєкту акта Кабінету Міністрів є орган, компетенція якого у відповідній сфері правового регулювання є домінуючою. Інші органи виконавчої влади, що відповідно до компетенції беруть участь у розробленні проєкту акта або його погодженні, є заінтересованими органами.

Проєкт акта Кабінету Міністрів підлягає обов'язковому погодженню всіма заінтересованими органами, а також Мінфіном, Мінекономіки та Мінцифри.

При цьому § 37 Регламенту КМУ встановлено, що розробник проєкту акта надсилає заінтересованому органу проєкт акта, завізований керівником органу, який є розробником, разом з пояснювальною запискою, а також порівняльною таблицею.

Заінтересований орган зобов'язаний у строк, встановлений розробником відповідно до § 38 цього Регламенту, взяти участь в опрацюванні проєкту акта та матеріалів до нього у частині, що стосується його компетенції.

Свою позицію щодо проєкту акта керівник заінтересованого органу доводить до відома розробника шляхом надсилання листа за своїм підписом, у якому зазначається однозначна позиція щодо проєкту акта - погоджено без зауважень, із зауваженнями або не підтримано.

Зауваження надаються виключно з тих питань, що належать до компетенції заінтересованого органу та стосуються суті проєкту акта, зокрема виявлених обставин, які у разі прийняття акта створюватимуть значні перешкоди щодо реалізації державної політики у сферах, віднесених до компетенції заінтересованого органу, а також прогнозів впливів реалізації акта.

Заінтересований орган зобов'язаний чітко обґрунтувати свою позицію щодо проєкту акта, а в разі потреби внести розробнику відповідні пропозиції.

Виходячи з вищевикладеного, у разі надходження до обласної військової адміністрації як до заінтересованого органу проєктів законів, актів Кабінету міністрів України з порушених Вами питань, обласна військова адміністрація в установленому Регламентом КМУ порядку візьме участь в їх опрацюванні у частині, що стосується її компетенції.

Керівник апарату обласної  
військової адміністрації

В'ячеслав БОНЬ



ПОЛТАВСЬКА ОБЛАСНА ВІЙСЬКОВА АДМІНІСТРАЦІЯ  
**УПРАВЛІННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ**

вул. Соборності, 45, м. Полтава, 36014, тел. (0532) 50-04-03,

E-mail: [infrastruktura@adm-pl.gov.ua](mailto:infrastruktura@adm-pl.gov.ua), Веб сайт: [infrastructure.poda.gov.ua](http://infrastructure.poda.gov.ua), Код ЄДРПОУ 35439821

04.04.2026 № С-01-14/38/398 На № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_

Голові Громадської організації  
„Офіс законодавчих ініціатив”  
Володимиру САВЧЕНКУ  
м. Київ, пр. С. Бандери, 16, оф. 3,  
+38(093) 838 18 33  
[ози.organization@gmail.com](mailto:ози.organization@gmail.com)

Шановний пане Володимире!

За дорученням керівництва Полтавської облвійськадміністрації Управлінням інфраструктури облвійськадміністрації (далі – Управління) в межах наданих повноважень розглянуто Ваше звернення від 16.03.2026 №1 та за результатами розгляду повідомляємо наступне.

Відповідно до частини другої статті 19 Конституції України органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов’язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Відповідно до Положення про Управління інфраструктури Полтавської обласної державної адміністрації, затвердженого розпорядженням начальника Полтавської обласної військової адміністрації від 30.07.2025 № 648, основним завданням Управління є забезпечення реалізації державної політики на території Полтавської області, зокрема, у сфері автомобільного транспорту, розвитку транспортної інфраструктури та безпеки на автомобільному транспорті загального користування.

Управління, в межах наданих повноважень, в цілому не заперечує щодо запропонованої ідеї законодавчого врегулювання питання надмірного шуму транспортних засобів як такої, що може сприяти захисту громадського спокою, психологічного здоров’я населення та безпеки громадян в умовах воєнного стану.

Водночас, з метою гармонізації національного законодавства з технічними нормами Європейського Союзу, зокрема Регламентом (ЄС) № 540/2014, та забезпечення виконання зобов’язань України в межах Женевської угоди 1958 року, Управління рекомендує доопрацювати дану законодавчу ініціативу в

частині удосконалення запропонованої методики вимірювання рівня шуму транспортних засобів під час їх експлуатації шляхом адаптації вимог „Правил № 51 Організації Об'єднаних Націй „Єдині положення щодо офіційного затвердження транспортних засобів, які мають принаймні чотири колеса, стосовно їхнього шумового випромінювання” (UN Regulation No. 51) щодо встановлення граничних рівнів шуму для транспортних засобів та методики їх контролю (тест у русі, тест на місці).

З повагою

Тимчасово виконувач обов'язків  
начальника Управління інфраструктури  
обласної військової адміністрації



Руслан БОНДАР



**СУМСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ  
ДЕПАРТАМЕНТ РОЗВИТКУ ГРОМАД, ТЕРИТОРІЙ ТА  
ІНФРАСТРУКТУРИ**

**(ДРГТІ СОДА)**

майдан Незалежності, 2, м. Суми, 40000, тел./факс (0542)70 07 94

**E-mail:** [infra@sm.gov.ua](mailto:infra@sm.gov.ua), код ЄДРПОУ 39291701

10.04.2026 № 19-С/01-15

На № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_

**Громадська організація  
«Офіс законодавчих ініціатив»**

[ози.organization@gmail.com](mailto:ози.organization@gmail.com)

**Про розгляд звернення**

На звернення від 16.03.2026 № 0279-30/С щодо доцільності запровадження окремого правового механізму відповідальності за перевищення рівня шуму транспортними засобами під час їх керування повідомляємо наступне.

Департамент підтримує запропоновану ідею законодавчого врегулювання питання надмірного шуму транспортних засобів як таку, що може сприяти захисту громадського спокою, психологічного здоров'я населення та безпеки громадян в умовах воєнного стану.

Крім того, зазначаємо, що пропозиції та зауваження до зазначеної концепції державної політики у сфері контролю рівня шуму транспортних засобів відсутні.

**Заступник директора**

**Лариса ЗАБАРА**



## ХАРКІВСЬКА ОБЛАСНА ВІЙСЬКОВА АДМІНІСТРАЦІЯ

### ДЕПАРТАМЕНТ ЕКОНОМІКИ І МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСНОЇ ДЕРЖАВНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ

майдан Свободи 5, Держпром, 3 під., 8 пов., м. Харків, 61022, тел.: (057) 705-10-17, факс: 705-10-29  
e-mail: [uek@kharkivoda.gov.ua](mailto:uek@kharkivoda.gov.ua), код ЄДРПОУ 38157940

№ \_\_\_\_\_ на № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_

Громадська організація  
«Офіс законодавчих ініціатив»

[ози.organization@gmail.com](mailto:ози.organization@gmail.com)

На виконання доручення керівництва Харківської обласної військової адміністрації від 16.03.2026 № 5914/13 Департамент економіки і міжнародних відносин Харківської обласної державної адміністрації (далі – Департамент) розглянув заяву Громадської організації «Офіс законодавчих ініціатив» від 16.03.2026 № 1 надання позиції стосовно доцільності запровадження окремого правового механізму відповідальності за перевищення рівня транспортними засобами під час їх керування та повідомляє наступне.

Відповідно до параграфу 33 Регламенту Кабінету Міністрів України затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18.07.2007 № 950 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 09.11.2011 № 1156) розробниками проектів актів Кабінету Міністрів є міністерства, інші центральні органи виконавчої влади, державні колегіальні органи, Рада міністрів Автономної Республіки Крим, обласні, Київська та Севастопольська міські держадміністрації відповідно до своєї компетенції. Проект акта Кабінету Міністрів підлягає обов'язковому погодженню всіма заінтересованими органами.

Відповідно до частини другої статті 19 Конституції України органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Повідомляємо, що чинним законодавством не передбачено повноважень обласних державних адміністрацій щодо підтримки або схвалення звернень суб'єктів господарювання чи їх об'єднань до центральних органів виконавчої



ДОКУМЕНТ СЕД АСКОД

Сертифікат 5E984D526F82F38F04000000C19F1C012F899C06

Підписувач ДУДКА ІВАН МИКОЛАЙОВИЧ

Дійсний з 28.08.2025 15:51:31 по 28.08.2026 23:59:59

ДЕПАРТАМЕНТ ЕКОНОМІКИ І МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН



№ 11.02-11/1699 від 24.03.2026

влади або до Державної регуляторної служби України стосовно погодження чи непогодження проєктів нормативно-правових актів.

Слід зазначити, що порушені у заяві питання є актуальними та такими, що відповідають пріоритетам державної політики в умовах правового режиму воєнного стану.

Запропоновані ініціативи заслуговують на підтримку та можуть бути використані в межах реалізації відповідних регіональних програм та заходів.

Водночас інформуємо, що реалізація окремих аспектів ініціативи має здійснюватися з урахуванням наявних ресурсів, безпекової ситуації та вимог чинного законодавства.

Директор Департаменту

Іван ДУДКА

Людмила Ткаченко  
Юлія Вензель +380632492107  
Ольга Невмержицька 0632492107



## ХЕРСОНСЬКА ОБЛАСНА ВІЙСЬКОВА АДМІНІСТРАЦІЯ

пл. Свободи, 1, м. Херсон, 73003, тел. +38 (099) 632 97 36

e-mail: [kanc@khoda.gov.ua](mailto:kanc@khoda.gov.ua), [www.khoda.gov.ua](http://www.khoda.gov.ua)

Код ЄДРПОУ 00022645

№ \_\_\_\_\_

На № \_\_\_\_\_

від \_\_\_\_\_

Голові ГО «Офіс  
законодавчих ініціатив»  
Володимиру САВЧЕНКУ  
[ozy.organization@gmail.com](mailto:ozy.organization@gmail.com)

### Про розгляд листа

Херсонська обласна військова адміністрація розглянула Вашу заяву від 16 березня 2026 року № 1 з пропозицією щодо законодавчого врегулювання питання надмірного шуму транспортних засобів, що може сприяти захисту громадського спокою, психологічного здоров'я населення та безпеки громадян в умовах воєнного стану, а саме запровадження окремого правового механізму відповідальності за перевищення рівня шуму транспортними засобами під час їх керування, та повідомляє наступне.

Відповідно до частини першої статті 15 Закону України «Про правовий режим воєнного стану» військові адміністрації у своїй діяльності керуються Конституцією України, Законами України «Про оборону України», «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію», цим Законом та іншими нормативно-правовими актами. Повноваження військових адміністрацій здійснюються ними в порядку, визначеному законами України для здійснення повноважень відповідних місцевих державних адміністрацій та органів місцевого самоврядування, з урахуванням особливостей, встановлених цим Законом.

Відповідно до статті 93 Конституції України право законодавчої ініціативи у Верховній Раді України належить виключно Президентові України, народним депутатам України та Кабінету Міністрів України.

Статтею 12 Закону України «Про комітети Верховної Ради України» визначено, що законопроектна функція віднесена до повноважень комітетів Верховної ради України.

Політичні партії, громадські, релігійні організації, професійні спілки та їх об'єднання, організації роботодавців та їх об'єднання можуть вносити пропозиції з питань їх діяльності на розгляд місцевих державних адміністрацій, мають право брати участь у розгляді внесених ними пропозицій шляхом надання необхідних пояснень та обґрунтувань.

Місцеві державні адміністрації є стороною соціального діалогу на територіальному рівні, сприяють розвитку соціального діалогу, відповідно до закону проводять консультації з іншими сторонами соціального діалогу.



СЕД АСКОД Херсонська обласна державна адміністрація  
№ 01-01-66-4030/0/26/19 від 31.03.2026  
Підписувач Бутрій Дмитро Стефанович  
Сертифікат 3FAA9288358EC0030400000001612A00D1BBE400  
Дійсний з 30.05.2025 0:00:00 по 29.05.2027 23:59:59

Херсонська обласна державна адміністрація  
№ 01-01-66-4030/0/26/19 від 31.03.2026



Взаємодія між громадськими організаціями та органами державної влади дозволяє підвищити ефективність функціонування місцевих органів державної влади, сприяє стабільному економічному зростанню, становленню та розвитку громадянського суспільства в Україні, та при цьому не визначає для місцевих державних адміністрацій законопроектної функції, що на законодавчому рівні полягає в наступному: 1) розробці проектів законів, інших актів Верховної Ради України; 2) попередньому розгляді та підготовці висновків і пропозицій щодо законопроектів, внесених суб'єктами законодавчої ініціативи на розгляд Верховної Ради України.

Також слід звернути увагу на те, що 04 серпня 2023 року у Верховній Раді України за номером 9564 зареєстровано проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо удосконалення адміністративної відповідальності за керування або експлуатацію транспортних засобів із перевищенням допустимого рівня шуму», який 10 лютого 2026 року включено до порядку денного 9 сесії IX скликання за номером 4775-IX.

Додатково акцентуємо увагу, що згідно з Переліком територій, на яких ведуться (велися) бойові дії або тимчасово окупованих Російською Федерацією, затвердженим наказом Міністерства розвитку громад та територій України від 28 лютого 2025 року № 376, більша частина Херсонщини належить до території активних бойових дій, на яких функціонують державні електронні інформаційні ресурси.

Унаслідок активних бойових дій нагальною проблемою Херсонської області являються масовані обстріли країною-агресором деокупованої території із застосуванням ракетного озброєння, авіації, безпілотних літальних апаратів та дистанційне мінування вибухонебезпечними предметами об'єктів критичної та цивільної інфраструктури, житлово-комунального господарства, об'єктів життєзабезпечення населення, а також територій виробничих потужностей підприємств, інфраструктури електронних комунікаційних мереж, антен, веж, інших споруд електронних комунікацій, що створює злободенну проблему шумового забруднення, спричиненого детонацією боєприпасів, вибухонебезпечних предметів та переміщенням військових безпілотних літальних апаратів РФ в повітряному просторі області, і є однією з найбільш актуальних та соціально чутливих проблем у населених пунктах Херсонщини.

Перший заступник голови  
обласної державної адміністрації

Дмитро БУТРИЙ



## ЧЕРКАСЬКА ОБЛАСНА ВІЙСЬКОВА АДМІНІСТРАЦІЯ

бульвар Шевченка, 185, м. Черкаси, 18001, тел.: (0472) 37-33-33, 33-73-13

E-mail: [cancelar@ck.gov.ua](mailto:cancelar@ck.gov.ua), сайт: <http://ck-oda.gov.ua>, код згідно з ЄДРПОУ 00022668

від \_\_\_\_\_ 20\_\_ р. № \_\_\_\_\_ На № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

Володимиру САВЧЕНКУ

вул. Степана Бандери, буд. 16  
оф. 3/1  
м. Київ,  
04073

Про розгляд звернення

Шановний пане Володимире!

Черкаською обласною військовою адміністрацією (далі – Черкаська ОВА), у межах повноважень, розглянуто звернення громадської організації „Офіс законодавчих ініціатив“ стосовно висловлення позиції органу виконавчої влади до змісту проєкту Закону України „Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо встановлення відповідальності за перевищення рівня шуму транспортними засобами“.

За результатами розгляду повідомляємо, що статтею 19 Конституції України встановлено, що правовий порядок в Україні ґрунтується на засадах, відповідно до яких ніхто не може бути примушений робити те, що не передбачено законодавством. Органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Відповідно до частини другої та третьої статті 37 Закону України „Про місцеві державні адміністрації“ політичні партії, громадські, релігійні організації, професійні спілки та їх об'єднання, організації роботодавців та їх об'єднання можуть вносити пропозиції з питань їх діяльності на розгляд місцевих державних адміністрацій, мають право брати участь у розгляді внесених ними пропозицій шляхом надання необхідних пояснень та обґрунтувань.

Місцеві державні адміністрації є стороною соціального діалогу на територіальному рівні, сприяють розвитку соціального діалогу, відповідно до закону проводять консультації з іншими сторонами соціального діалогу.

Пункт 2 частини першої статті 2 Закону України „Про місцеві державні адміністрації“ визначає, що основним завданням місцевих державних



СЕД АСКОД Черкаська обласна державна адміністрація

№ 01/08-14/С-349/01/08-14/10409 від 16.04.2026

Підписувач Турченок Олександр Васильович

Сертифікат 3FAA9288358EC0030400000015333500B305D900

Дійсний з 16.09.2024 16:57:56 по 16.09.2026 16:57:56

адміністрацій є, зокрема, забезпечення дотримання законності і правопорядку, додержання прав і свобод громадян в межах відповідної адміністративно-територіальної одиниці.

Повноваження місцевих державних адміністрацій в галузі забезпечення законності, правопорядку, прав і свобод громадян визначені статтею 25 Закону України „Про місцеві державні адміністрації“.

Разом з тим інформуємо, що порушене питання розглянуто структурними підрозділами Черкаської ОВА, які працюють з вразливими верствами населення, які пережили бойові дії, регулярні обстріли, повітряні тривоги та мають підвищену чутливість до різких звукових подразників.

Пропозиція щодо запровадження окремого правового механізму відповідальності за перевищення рівня шуму транспортними засобами під час їх керування визнана доцільною. Законодавче врегулювання цього питання підтримано.

З повагою

Заступник голови

Олександр ТУРЧЕНЯК



## ЧЕРНІГІВСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ

вул. Шевченка, 7, м. Чернігів, 14000, тел./факс: (0462) 67-50-71,  
E-mail: post@regadm.gov.ua, сайт: www.cg.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 00022674

від 30.03.2026 № С-1284/11-10

На № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_

Володимиру САВЧЕНКО  
пр. С. Бендери, 16, офіс 3,  
м. Київ, 04073

### *Про розгляд звернення*

Шановний пане Володимире!

Чернігівська обласна державна адміністрація розглянула Ваше звернення від 16.03.2026 №1, що надійшло на електронну пошту канцелярії та зареєстроване 16.03.2026 за № С-1284/11-10, щодо доцільності запровадження окремого правового механізму відповідальності за перевищення рівня шуму транспортними засобами під час їх керування.

Обласна державна адміністрація в цілому підтримує законодавчу ініціативу щодо встановлення відповідальності за перевищення допустимого рівня шуму транспортними засобами, оскільки проблема надмірного шумового навантаження в населених пунктах є актуальною та безпосередньо впливає на умови проживання населення і громадський порядок.

Разом з тим, враховуючи, що в умовах дії правового режиму воєнного стану обласні державні адміністрації забезпечують реалізацію державної політики на відповідній території, координують діяльність органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, правоохоронних органів та взаємодію з військовими формуваннями, вважаємо за доцільне при подальшому опрацюванні законопроекту врахувати такі пропозиції:

1. Передбачити у законодавстві виключення або особливий порядок застосування норм щодо транспортних засобів, які використовуються військовими формуваннями, правоохоронними органами, службами екстреної допомоги та іншими суб'єктами сектору безпеки і оборони.

2. Забезпечити узгодженість механізму контролю рівня шуму з діяльністю правоохоронних органів та органів, що здійснюють заходи із забезпечення громадської безпеки та порядку.

3. Передбачити чітку методику вимірювання рівня шуму та фіксації правопорушення, що унеможливить неоднозначне трактування результатів вимірювання та мінімізує корупційні ризики.

4. Розглянути можливість інформування органів місцевого самоврядування щодо результатів контролю та статистики таких правопорушень з метою планування заходів із покращення екологічного стану та умов проживання населення.

Врахування зазначених пропозицій сприятиме більш ефективному застосуванню законодавства на практиці та забезпечить баланс між потребою у зниженні шумового навантаження в населених пунктах і виконанням завдань у сфері безпеки в умовах воєнного стану.

Заступник голови

A stylized handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke.

Дмитро СИНЕНКО

Володимир Кривенко (0462 777-400)



**ВІННИЦЬКА ОБЛАСНА ВІЙСЬКОВА АДМІНІСТРАЦІЯ  
УПРАВЛІННЯ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА**

вул. Соборна, 15-А, м. Вінниця, 21050, тел. (0432) 67-37-25,  
e-mail: upr\_dorig@vin.gov.ua  
Код ЄДРПОУ 42410673

від 16.04.2026 № 01-04/ 507

№ 4001/01.01-54/3.26 від 16.03.2026

**Голові ГО «Офіс законодавчих  
ініціатив»**

**Савченку В.І.**

*04073, м. Київ, пр. С.Бандери, 16 оф.3*

**Шановний пане Володимире!**

На виконання доручення обласної військової адміністрації, Управлінням дорожнього господарства опрацьовано Ваш лист від 16.03.2026 № 1 щодо доцільності запровадження окремого правового механізму відповідальності за перевищення рівня шуму транспортними засобами. За результатами опрацювання повідомляємо наступне.

В умовах дії правового режиму воєнного стану питання дотримання громадського порядку, забезпечення психологічної безпеки населення та зниження рівня стресових факторів набувають особливої актуальності. Надмірний шум, створюваний транспортними засобами, зокрема внаслідок використання змінених або несправних вихлопних систем, негативно впливає на стан громадського спокою, може викликати панічні реакції серед населення та ускладнює ідентифікацію реальних загроз.

З огляду на викладене вважаємо доцільним запровадження окремого правового механізму відповідальності за перевищення рівня шуму транспортними засобами.

З повагою,

**Начальник Управління**

**Артем ВОЙТОВИЧ**



**ВОЛИНСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ**  
**ВОЛИНСЬКА ОБЛАСНА ВІЙСЬКОВА АДМІНІСТРАЦІЯ**

майдан Київський, 9, м. Луцьк, 43027, тел. (0332) 778 217, факс (0332) 778 153, e-mail: [post@voladm.gov.ua](mailto:post@voladm.gov.ua),  
код ЄДРПОУ 13366926

Від \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

на № 1 від 16.03.2026

Громадська організація  
«Офіс законодавчих ініціатив»  
04073 м. Київ, пр. С. Бандери, 16, офіс 3

На ваш лист з приводу можливості підтримання обласною державною (військовою) адміністрацією ініціативи законодавчого врегулювання проблеми надмірного шуму під час експлуатації транспортних засобів повідомляємо таке.

Обласна державна (військова) адміністрація позитивно ставиться щодо доцільності запровадження окремого правового механізму відповідальності за перевищення рівня шуму транспортними засобами під час їх керування та у цілому підтримує запропоновану ідею законодавчого врегулювання питання надмірного шуму транспортних засобів як таку, що може сприяти захисту громадського спокою, психологічного здоров'я населення та безпеки громадян в умовах воєнного стану (пропозиції, зауваження, рекомендації та доповнення до підготовлених вами матеріалів відсутні).

Поряд з тим, роз'яснюємо, що відповідно до статей 36, 38 Конституції України громадяни мають право на свободу об'єднання у громадські організації для здійснення і захисту своїх прав і свобод та задоволення політичних, економічних, соціальних, культурних та інших інтересів, а також брати участь в управлінні державними справами.

Водночас статтями 75, 93 Основного Закону України, передбачено, що єдиним органом законодавчої влади в Україні є парламент - Верховна Рада України, а право законодавчої ініціативи у Верховній Раді України належить Президентові України, народним депутатам України та Кабінету Міністрів України.

Згідно зі статтею 19 Конституції України органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

У відповідності зі статтею 30 Закону України «Про місцеві державні адміністрації» місцеві державні адміністрації при здійсненні своїх повноважень підзвітні і підконтрольні Кабінету Міністрів України.

Законопроекти, що вносяться у порядку законодавчої ініціативи Кабінетом Міністрів України на розгляд Верховної Ради України погоджуються обласною державною (військовою) адміністрацією у порядку, визначеному Регламентом



Сертифікат  
3FAA9288358EC00304000000A4A23A00E988DD00  
Підписувач Стельмашук Олег Станіславович  
Дійсний з 07.01.2025 9:44:48 по 05.01.2027 9:44:48

ВОЛИНСЬКА ОБЛАСНА ВІЙСЬКОВА АДМІНІСТРАЦІЯ



№ 2681/37/2-26 від 16.04.2026

Кабінету Міністрів України, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 18.07.2007 № 950 (зі змінами).

З огляду на викладене, задля забезпечення належного правового врегулювання піднятих вами проблемних питань у згаданій вище сфері суспільних відносин, шляхом запровадження процесу внесення змін до чинного законодавства України ви вправі звернутись зі своїми пропозиціями до відповідних суб'єктів законодавчої ініціативи, зокрема Кабінету Міністрів України.

Перший заступник голови

**Олег СТЕЛЬМАЩУК**



## ДНІПРОПЕТРОВСЬКА ОБЛАСНА ВІЙСЬКОВА АДМІНІСТРАЦІЯ

просп. Олександра Поля, 1, м. Дніпро, 49004, тел. 742-89-80, 742-88-59, факси (056) 770-31-22, 742-83-84,  
e-mail: [info@adm.dp.gov.ua](mailto:info@adm.dp.gov.ua), <http://www.adm.dp.gov.ua>, код ЄДРПОУ 00022467

Громадська організація  
“Офіс законодавчих ініціатив”

email: [ози.organization@gmail.com](mailto:ози.organization@gmail.com)

### Про підтримку ініціативи

У відповідь на звернення від 16.03.2026 № 1 щодо доцільності запровадження окремого правового механізму відповідальності за перевищення рівня шуму транспортними засобами під час їх руху, яке зареєстровано в обласній військовій адміністрації 16.03.2026 за № 140/0/77-26, повідомляємо, що Дніпропетровська обласна військова адміністрація підтримує зазначену ініціативу в межах своєї компетенції та з урахуванням вимог діючого законодавства як таку, що заслуговує на подальше опрацювання та обговорення.

На теперішній час пропозиції, зауваження або рекомендації до підготовлених матеріалів відсутні.

Перший заступник голови  
облдержадміністрації –  
начальника обласної  
військової адміністрації

Євген СИТНИЧЕНКО

Віталій Фіклістов (056) 770 90 07

**0044858**

Дніпропетровська обласна державна адміністрація  
Дніпропетровська обласна військова адміністрація  
№ 2139/0/526-26 від 03.04.2026



МІНЕКОНОМІКИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ ОРГАН СТАНДАРТИЗАЦІЇ

ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО  
«УКРАЇНСЬКИЙ НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ  
І НАВЧАЛЬНИЙ ЦЕНТР ПРОБЛЕМ СТАНДАРТИЗАЦІЇ, СЕРТИФІКАЦІЇ  
ТА ЯКОСТІ»  
(ДП «УкрНДНЦ»)

вул. Святошинська, 2, м. Київ, 03115, , код ЄДРПОУ 32595752; www.uas.gov.ua;  
e-mail: ukrndnc@uas.org.ua

Від \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_ На № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.  
ДП "УкрНДНЦ"  
Вих. № 3.1-10/3.1.1-167 від 30.01.2026



Про надання інформації

ГО «Офіс законодавчих ініціатив»  
Володимиру САВЧЕНКУ  
ozi.organization@gmail.com

Державне підприємство «Український науково-дослідний і навчальний центр проблем стандартизації, сертифікації та якості» (далі – ДП «УкрНДНЦ») опрацювало лист ГО «Офіс законодавчих ініціатив» від 27.01.2026 № 1/УКРНДНЦ (далі – лист) щодо порушених питань повідомляє.

Відповідно до пункту 1 розпорядження Кабінету Міністрів України «Про визначення державного підприємства, яке виконує функції національного органу стандартизації» від 26.11.2014 №1163 ДП «УкрНДНЦ» виконує функції національного органу стандартизації (далі – НОС).

Правові та організаційні засади стандартизації в Україні визначено Законом України «Про стандартизацію» (далі – Закон). Функції та повноваження НОС визначено статтею 11 Закону.

Відповідно до статті 15 Закону розроблення та погодження національних стандартів і змін до них, а також роз'яснення щодо положень національних стандартів та кодексів усталеної практики належать до повноважень технічних комітетів стандартизації у визначених сферах діяльності та за закріпленими об'єктами стандартизації.

Інформуємо, що перелік питань, зазначених у запиті, належать до сфери діяльності технічного комітету стандартизації 80 «Дорожній транспорт» (далі – ТК 80), секретаріат якого веде Державне підприємство «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут» (ДП «ДержавтотрансНДІпроект»).

Відтак враховуючи вищезазначене, надання відповідних роз'яснень щодо норм і вимог нормативних документів належить до повноважень ТК 80.

Директор Інституту стандартизації

Віктор СОКОЛОВ



МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ГРОМАД ТА ТЕРИТОРІЙ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО  
"ДЕРЖАВНИЙ АВТОТРАНСПОРТНИЙ НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ І ПРОЕКТНИЙ ІНСТИТУТ"  
(ДП "ДЕРЖАВТОТРАНСНДІПРОЕКТ")

просп. Берестейський, 57, м. Київ, 03113, тел./ факс (044) 455-6791, тел.456-3030  
E-mail: [info@insat.org.ua](mailto:info@insat.org.ua) <http://www.insat.org.ua> Код ЄДРПОУ 01527695

№ \_\_\_\_\_ На № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_

Щодо пропозицій ГО «Офіс  
законодавчих ініціатив»

ГО "Офіс законодавчих  
ініціатив"

Голові  
Володимиру САВЧЕНКО  
[ози.organization@gmail.com](mailto:ози.organization@gmail.com)

Шановний Володимире Ігоровичу!

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» опрацювало лист (заяву) Громадської організації «Офіс законодавчих ініціатив» від 25.02.2026 № 1/ДП80 та додані до листа (заяви) проекти:

- Концепції державної політики у сфері контролю рівня шуму транспортних засобів;
- Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо удосконалення адміністративної відповідальності за керування або експлуатацію транспортних засобів із перевищенням допустимого рівня шуму»;
- пояснювальної записки до зазначеного проекту Закону України;
- постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Методики вимірювання рівня шуму транспортних засобів під час їх експлуатації»;
- Методики вимірювання рівня шуму транспортних засобів під час їх експлуатації.

За результатами опрацювання ДП «ДержавтотрансНДІпроект» в межах компетенції повідомляє, що весь пакет проектів Концепції, Закону України та постанови Кабінету Міністрів України базується на проекті Методики вимірювання рівня шуму транспортних засобів, яка фактично не містить будь-яких змістовних методичних вимог щодо підготовки, умов та проведення вимірювання.

У пунктах 13-15 Методики лише зазначено, що шумомір розміщується на відстані, визначеній нормативними вимогами (*якими саме, не повідомлено*), у положенні, що забезпечує фіксацію шуму саме транспортного засобу, який перевіряється (*як це забезпечити, не повідомлено*), вимірювання здійснюється не менше ніж двічі, за результат вимірювання приймається середнє арифметичне значення отриманих показників (?).

Нічого не повідомлено про режими вимірювання — зокрема про те, що вимірювання рівня зовнішнього шуму (звуку) на нерухомому КТЗ необхідно проводити в динамічних режимах роботи двигуна із збільшенням частоти обертання від мінімальної до цільової частоти обертання та її стабілізації з відхиленнями в межах  $\pm 3\%$  цільової частоти обертання.

У проєкті Методики не повідомлено, як визначати цільову частоту обертання залежно від характеристик двигуна, а також про те, що треба вимірювати рівень фонового шуму і за результатами його вимірювання коригувати результати вимірювання зовнішнього шуму на нерухомому КТЗ.

Це лише приклади прогалин проєкту Методики у частині безпосередньо вимірювання шуму. Аналогічні прогалини містять і вимоги до технічних засобів вимірювання (*правильно — засобів вимірювальної техніки*), і вимоги до умов проведення вимірювання, які є дуже важливими.

Отже, запропонований ГО «Офіс законодавчих ініціатив» проєкт Методики є неприйнятним та нівелює всі інші пропозиції щодо проєктів Концепції, Закону України та постанови Кабінету Міністрів України.

Для отримання об'єктивних результатів вимірювання рівня зовнішнього шуму на нерухомому КТЗ необхідно застосовувати методичні вимоги до підготовки, умов та проведення вимірювання, а також гранично допустимі нормативні значення зовнішнього шуму, визначені в пункті 1 розділу 9 частини II «Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки», затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 26.11.2012 № 710 (zareєстровано в Міністерстві юстиції України 25 грудня 2012 р. за № 2169/22481).

Кваліфікація фахівців, що проводять вимірювання не повинна бути нижчою, ніж у суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю, уповноважених відповідно до законодавства.

Суб'єкти проведення обов'язкового технічного контролю мають необхідне випробувальне обладнання, засоби вимірювальної техніки, споруди та кваліфікований персонал для проведення необхідних робіт. Їх компетенція підтверджена атестатами про акредитацію випробувальних лабораторій відповідно до вимог ДСТУ EN ISO/IEC 17025.

З урахуванням викладених обставин ДП «ДержавтотрансНДІпроект» вважає, що необхідно концептуально переглянути підхід до вирішення

існуючої проблеми, передбачивши процедуру залучення суб'єктів проведення обов'язкового технічного контролю до виконання на випробувальній базі цих суб'єктів вимірювань рівня зовнішнього шуму КТЗ, які під час дорожнього руху мають явні ознаки перевищення гранично допустимих нормативних значень.

З повагою  
Голова комісії з перетворення

Володимир СОЦЬКИЙ

**МІНІСТЕРСТВО  
ВНУТРІШНІХ СПРАВ  
УКРАЇНИ**

**ДЕПАРТАМЕНТ ВЗАЄМОДІЇ З  
НАЦІОНАЛЬНОЮ ПОЛІЦІЄЮ  
УКРАЇНИ**

вул. Богомольця Академіка, 10,  
м. Київ, 00024  
тел. (044) 256-03-33  
сайт: [www.mvs.gov.ua](http://www.mvs.gov.ua),  
код згідно з ЄДРПОУ 00032684

**Громадська організація «Офіс  
законодавчих ініціатив»**

вул. Степана Бандери, 16, оф. 3,  
м. Київ, 04073

На № 1/МВС від 27.01.2026

**Про розгляд звернення**

Відповідно до доручення керівництва Міністерства внутрішніх справ України Департамент взаємодії з Національною поліцією України МВС спільно з Національною поліцією України розглянув звернення Громадської організації «Офіс законодавчих ініціатив» щодо надання практичних та експертних рекомендацій до проєкту Закону України, спрямованого на врегулювання питання контролю рівня шуму транспортних засобів.

За результатами розгляду інформуємо, що відповідно до частин першої та другої статті 32 Закону України «Про систему громадського здоров'я» органи державної влади, органи місцевого самоврядування, суб'єкти господарювання та громадяни під час здійснення будь-яких видів діяльності з метою запобігання утворенню шуму і зменшення його шкідливого впливу на здоров'я людини зобов'язані, зокрема, здійснювати відповідні організаційні, господарські, технічні, технологічні, архітектурно-будівельні та інші заходи із запобігання утворенню та зниження шуму до рівнів, визначених державними медико-санітарними нормативами та правилами, вживати заходів для недопущення перевищення рівнів шуму, а також шкідливого впливу інших фізичних факторів, зокрема під час руху автомобільного транспорту в населених пунктах, вживати заходів для недопущення упродовж доби перевищення рівнів шуму, встановлених державними медико-санітарними нормативами, у приміщеннях житлових будинків і на таких територіях (захищені об'єкти).

Шум на захищених об'єктах під час здійснення будь-яких видів діяльності не повинен перевищувати рівні, встановлені державними медико-санітарними нормативами для відповідного часу доби.

МВС № 9054/38-2026 від 27.02.2026 (2334122)

Підписав: Науменко Олександр Васильович

Сертифікат: 368DC35EECEB2DC104000000C90E0000AF9D0500

Дійсний: з 14.02.2025 09:22:26 по 14.02.2027 09:22:26



Державні санітарні норми допустимих рівнів шуму в приміщеннях житлових та громадських будинків і на території житлової забудови, затверджені наказом Міністерства охорони здоров'я України від 22 лютого 2019 року № 463 та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 20 березня 2019 року за № 281/33252.

Згідно із частиною сьомою статті 32 Закону «Про систему громадського здоров'я» органи місцевого самоврядування затверджують правила додержання тиші в населених пунктах і громадських місцях, якими з урахуванням особливостей окремих територій встановлюють заборони та обмеження щодо певних видів діяльності, що супроводжуються утворенням шуму.

Крім того, частиною першою статті 29 (Допуск транспортних засобів до участі у дорожньому русі) Закону України «Про дорожній рух» (далі – Закон) визначено, що до участі у дорожньому русі допускаються транспортні засоби, конструкція і технічний стан яких відповідають вимогам діючих в Україні правил, нормативів, що мають сертифікат на відповідність цим вимогам, укомплектовані в установленому порядку, а у разі, якщо транспортний засіб згідно з цим Законом підлягає обов'язковому технічному контролю, пройшов такий контроль.

Частинною першою статті 31 (Основні вимоги щодо ввезення на територію України транспортних засобів) Закону передбачено, що транспортні засоби, їх складові частини і комплектуючі вироби, що ввозяться на територію України, підлягають перевірці на відповідність обов'язковим вимогам або повинні мати сертифікат, виданий уповноваженим на це Секретаріатом ЄЕК ООН Адміністративним органом по сертифікації дорожніх транспортних засобів.

Статтею 33 (Основні вимоги щодо технічного стану транспортних засобів, що перебувають в експлуатації) Закону встановлено, що технічний стан транспортних засобів, що перебувають в експлуатації, у частині, що стосується безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, має відповідати правилам, нормативам, затвердженим у встановленому порядку.

Обов'язок щодо забезпечення належного технічного стану транспортних засобів покладається на їх власників або інших осіб, які їх експлуатують згідно із законодавством.

Пунктом 31.1 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, (далі – ПДР) визначено, що технічний стан транспортних засобів та їх обладнання повинні відповідати вимогам стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, а також правил технічної експлуатації, інструкцій підприємств-виробників та іншої нормативно-технічної документації.

Відповідно до пункту 31.3, 31.4 ПДР експлуатація транспортних засобів згідно із законодавством у разі їх виготовлення або переобладнання з порушенням вимог стандартів, правил і нормативів, що стосуються безпеки дорожнього руху, а також за наявності, зокрема, технічних несправностей і

невідповідності вимогам системи випускання відпрацьованих газів, забороняється.

Частиною першою статті 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) передбачена відповідальність за керування водієм транспортним засобом, що, зокрема має технічні несправності, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація його забороняється, або переобладнаний з порушенням відповідних правил, норм і стандартів.

Додатково інформуємо, що у Верховній Раді України 04 серпня 2023 року зареєстровано проєкт Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо удосконалення адміністративної відповідальності за керування або експлуатацію транспортних засобів із перевищенням допустимого рівня шуму» (реєстр. № 9564) (далі – проєкт Закону), внесений народним депутатом України Д. Арахамією та іншими народними депутатами України. Зазначений проєкт Закону пропонує доповнити КУпАП новою статтею 121<sup>4</sup>, відповідно до якої встановлюється відповідальність за керування або експлуатацію транспортних засобів із перевищенням допустимого рівня шуму.

Міністерство внутрішніх справ України в межах компетенції опрацьовувало проєкт Закону та надало свої зауваження та пропозиції Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури листом від 31 серпня 2023 року № 68100/01/38-16856-2023 та Комітету Верховної Ради України з питань правоохоронної діяльності листом від 01 вересня 2023 року № 64115/01/38-16940-2023.

**Заступник директора**

**Олександр НАУМЕНКО**

Віктор Греков 256 11 03



# МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ГРОМАД ТА ТЕРИТОРІЙ УКРАЇНИ

пр-т Берестейський, 14, м. Київ, 01135,

тел.: (044) 351-40-96, (044) 351-40-35, (044) 351-40-01,

E-mail: [miu@mtu.gov.ua](mailto:miu@mtu.gov.ua), сайт: [www.mtu.gov.ua](http://www.mtu.gov.ua), код згідно з ЄДРПОУ 37472062

від \_\_\_\_\_ 20\_\_ р. № \_\_\_\_\_

На № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

Громадська організація  
«Волонтерський рух «Спільна мета»  
[spilnameta.od@gmail.com](mailto:spilnameta.od@gmail.com)

Міністерство розвитку громад та територій України розглянуло Ваш лист від 16.03.2026 року № 1/ОЗІ, який скерований листом Секретаріату Кабінету Міністрів України від 19.03.2026 року за № С-7529/15-26/1 та зареєстрований в Мінрозвитку того ж дня за № 2144/0/3-26, щодо необхідності вдосконалення правового регулювання контролю рівня шуму транспортних засобів.

Ознайомившись із наданими Вами матеріалами, Мінрозвитку підтверджує, що надмірний шум транспортних засобів, зокрема тих, які оснащені прямотовими вихлопними системами або модифікованими глушниками, є значущою соціальною проблемою, що потребує врегулювання на законодавчому рівні. Наразі немає ефективного механізму контролю такого шуму під час руху, тому варто розглянути можливість запровадження окремого адміністративного правопорушення для таких випадків.

Мінрозвитку зазначає, що запропоновані зміни дозволяють усунути прогалини чинного правового регулювання, забезпечити правову визначеність для поліцейських та водіїв, створити об'єктивні критерії фіксації порушень та запровадити пропорційні санкції, що відповідають принципам юридичної визначеності та ефективності правозастосування.

Враховуючи соціальну значущість проблеми, Мінрозвитку розвитку підтримує ідею законодавчого врегулювання надмірного шуму транспортних засобів та вважає доцільним продовжити опрацювання відповідної ініціативи на рівні Верховної Ради України.

Заступник Міністр

Сергій ДЕРКАЧ

Ольга Бунтовська (044) 351 48 24



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Деркач Сергій Анатолійович

Сертифікат 6FA97849F1B2570D040000006FE3020016C80900

Дійсний з 25.11.2025 16:31:00 по 25.11.2026 16:31:00

Міністерство розвитку громад  
та територій України



8739/40/10-26 від 06.04.2026



## МІНІСТЕРСТВО ЮСТИЦІЇ УКРАЇНИ

Мін'юст

вул. Архітектора Городецького, 13, м. Київ,  
01001

тел.: (044) 364-23-93, факс: (044) 271-17-83

E-mail: [callcentre@ca.minjust.gov.ua](mailto:callcentre@ca.minjust.gov.ua),

[themis@ca.minjust.gov.ua](mailto:themis@ca.minjust.gov.ua),

Web: <http://www.minjust.gov.ua>,

код згідно з ЄДРПОУ 00015622

Громадська організація  
«Волонтерський рух «Спільна  
мета»

вул. Ланжеронівська, 3, оф. 123,  
м. Одеса, 65026

[spilnameta.od@gmail.com](mailto:spilnameta.od@gmail.com)

Міністерство юстиції України розглянуло лист громадської організації «Волонтерський рух «Спільна мета» від 16.03.2026 № 1/ОЗІ, що надійшов листом Секретаріату Кабінету Міністрів України від 19.03.2026 № С-7529/15-26/1 (до листа Апарату Верховної Ради України від 17.03.2026 № 09/06-2026/56930) щодо розгляду матеріалів законодавчої ініціативи, спрямованої на врегулювання питання контролю рівня шуму транспортних засобів у процесі дорожнього руху, а також надання фахової правової позиції щодо запропонованих змін до законодавства і в межах компетенції повідомляє таке.

Відповідно до частини другої статті 19 Конституції України органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Звертаємо увагу, що керуючись положеннями частини другої статті 6 та частини другої статті 19 Конституції України, пункту 3 частини першої статті 7 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади», підпунктів 32, 33 пункту 4 Положення про Міністерство юстиції України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 02.07.2014 № 228, Мін'юст відповідно до покладених на нього завдань надає роз'яснення та організовує розгляд листів з питань, пов'язаних з діяльністю Міністерства юстиції України, його територіальних органів, підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Міністерства, а також стосовно актів, які ним видаються.

Питання, порушені у листі, не стосуються компетенції Міністерства юстиції України.

Водночас щодо пропозиції нормативно-правового врегулювання питання, порушеного в листі, зазначаємо, що згідно з Положенням про Міністерство розвитку громад та територій України, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460, Міністерство розвитку громад та територій України є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері автомобільного, залізничного, морського та внутрішнього водного транспорту, й відповідно до покладених на нього завдань:



СЕД АСКОД

Міністерство юстиції України

№ 48843/3616-4-26/11.1.2 від 08.04.2026

Підписувач Кравченко Людмила Миколаївна

Сертифікат 382367105294AF9704000000E26C70011A025804

Дійсний з 12.08.2025 11:32:13 по 12.08.2026 11:32:13

узагальнює практику застосування законодавства з питань, що належать до його компетенції, розробляє пропозиції щодо вдосконалення законодавчих актів, актів Президента України, Кабінету Міністрів України та в установленому порядку вносить їх на розгляд Кабінету Міністрів України;

розробляє проекти законів та інших нормативно-правових актів з питань, що належать до його компетенції, зокрема на виконання міжнародних договорів України.

Національна поліція України є центральним органом виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку, діяльність якого спрямовується та координується Кабінетом Міністрів України через Міністра внутрішніх справ України (стаття 1 Закону України «Про Національну поліцію»).

Крім того, Національна поліція відповідно до покладених на неї завдань узагальнює практику застосування законодавства з питань, що належать до її компетенції, розробляє пропозиції щодо вдосконалення законодавчих актів, актів Президента України та Кабінету Міністрів України, нормативно-правових актів міністерств та в установленому порядку подає їх Міністрові внутрішніх справ (підпункт 1 пункту 4 Положення про Національну поліцію, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28.10.2015 року № 877).

В свою чергу Міністр внутрішніх справ України у відносинах з поліцією забезпечує формування державної політики у сфері забезпечення публічної безпеки і порядку, охорони та захисту прав і свобод людини, інтересів суспільства і держави, а також надання поліцейських послуг та контролює її реалізацію поліцією; забезпечує нормативно-правове регулювання діяльності поліції, погоджує та подає на розгляд Кабінету Міністрів України розроблені поліцією та Міністерством внутрішніх справ України проекти законів, актів Кабінету Міністрів України з питань діяльності поліції (пункти 1, 2 частини першої статті 16 Закону України «Про Національну поліцію»).

Міністерство внутрішніх справ України є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері, зокрема забезпечення охорони прав і свобод людини, інтересів суспільства і держави, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку, а також надання поліцейських послуг, який відповідно до покладених на нього завдань узагальнює практику застосування законодавства з питань, що належать до його компетенції, розробляє пропозиції щодо його вдосконалення та в установленому порядку вносить їх на розгляд Кабінету Міністрів України; розробляє проекти законів та інших нормативно-правових актів з питань, що належать до його компетенції (абзаци другий, третій пункту 1, підпункти 1, 2 пункту 4 Положення про Міністерство внутрішніх справ України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28.10.2015 № 878).

Також інформуємо, що Закон України «Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення» втратив чинність згідно із Законом України від 06.09.2022 № 2573-IX «Про систему громадського здоров'я».

Згідно з пунктом 3 частини першої статті 32 Закону України «Про систему громадського здоров'я» органи державної влади, органи місцевого самоврядування, суб'єкти господарювання та громадяни під час здійснення будь-яких видів діяльності з метою запобігання утворенню шуму і зменшення його шкідливого впливу на здоров'я людини зобов'язані вживати заходів для недопущення перевищення рівнів шуму, а також

шкідливого впливу інших фізичних факторів, зокрема під час руху автомобільного транспорту в населених пунктах.

Водночас зазначаємо, що головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері охорони здоров'я, є Міністерство охорони здоров'я України, яке відповідно до покладених на нього завдань узагальнює практику застосування законодавства з питань, що належать до його компетенції, розробляє пропозиції щодо його вдосконалення та внесення в установленому порядку проектів законодавчих актів, актів Президента України, Кабінету Міністрів України на розгляд Кабінету Міністрів України (абзац другий пункту 1, підпункт 1 пункту 4 Положення про Міністерство охорони здоров'я України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25.03.2015 № 267 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 24.01.2020 № 90)).

Зважаючи на викладене, вирішення порушених у листі питань належить до компетенції згаданих центральних органів виконавчої влади.

**Заступник Міністра**

**Людмила КРАВЧЕНКО**

**НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІЦІЯ  
УКРАЇНИ  
ДЕПАРТАМЕНТ  
ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ  
УПРАВЛІННЯ ПРАВОВОГО  
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА  
МІЖНАРОДНОГО  
СПІВРОБІТНИЦТВА**

вул. Федора Ернста, 3, м. Київ, 03048,  
тел. (044) 287 82 82,  
e-mail: legal@patrol.police.gov.ua  
<https://patrolpolice.gov.ua>  
Код ЄДРПОУ 40108646

№ \_\_\_\_\_  
На № 1/НПУ від 27.01.2026

Громадська організація  
«Офіс законодавчих ініціатив»  
[ozii.organization@gmail.com](mailto:ozii.organization@gmail.com)

Г  
Про розгляд звернення

На виконання резолюції керівництва Департаменту патрульної поліції в управлінні правового забезпечення та міжнародного співробітництва (далі – управління) розглянуто ваше звернення від 27.01.2026 № 1/НПУ щодо надання рекомендацій стосовно врегулювання контролю рівня шуму транспортних засобів.

За результатами розгляду інформуємо таке.

Відповідно до статті 19 Конституції України органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, у межах повноважень та в спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Згідно зі статтею 8 Закону України «Про Національну поліцію» поліція діє виключно на підставі, у межах повноважень та в спосіб, що визначені Конституцією та законами України.

Відповідно до статті 33 Закону України «Про дорожній рух» (далі – Закон) технічний стан транспортних засобів (далі – ТЗ), що перебувають в експлуатації, у частині, що стосується безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, має відповідати правилам, нормативам, затвердженим у встановленому порядку.

Частиною першою статті 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення передбачена відповідальність за керування водієм ТЗ, що має

ДПП НПУ № 6871-2026 від 23.02.2026 (433700)

Підписав: Любачевський Віталій Валентинович

Сертифікат: 6C9E48EB050893DA040000002EAC010082350600

Дійсний: з 30.09.2025 21:00:00 по 30.09.2027 20:59:59



технічні несправності, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація його забороняється, або переобладнаний з порушенням відповідних правил, норм і стандартів, а разі повторного вчинення такого правопорушення, відповідальність настає за частиною четвертою цієї статті.

Згідно з Єдиними вимогами до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 22 грудня 2010 року № 1166, технічний стан колісного ТЗ загального призначення повинен відповідати вимогам щодо експлуатаційної безпеки систем управління, зокрема рівня акустичного шуму.

Звертаємо увагу, що на сьогодні правове регулювання фактично виключає випадки, коли поліцейськими може бути виміряний рівень звуку (зовнішнього шуму), який створюється ТЗ.

Водночас інформуємо, що у Верховній Раді України зареєстровано проєкт Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо удосконалення адміністративної відповідальності за керування або експлуатацію транспортних засобів із перевищенням допустимого рівня шуму» (реєстр. від 04.08.2023 № 9564), основною метою якого є вдосконалення адміністративної відповідальності за керування або експлуатацію ТЗ з перевищенням допустимого рівня шуму.

Повідомляємо також, що листи управління мають інформаційний характер і не встановлюють правових норм.

**Заступник начальника –  
начальник відділу претензійно-  
позовної роботи**

**Віталій ЛЮБАЧЕВСЬКИЙ**

**ДЕПАРТАМЕНТ  
ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ  
УПРАВЛІННЯ ПАТРУЛЬНОЇ  
ПОЛІЦІЇ В ОДЕСЬКІЙ ОБЛАСТІ**  
вул. Академіка Корольова, 5, м. Одеса, 65114  
тел. (048)723-00-03, odesa@patrol.police.gov.ua  
24.02.26 № 3658/41/13/11/02-26  
На №4/ПП/ОД від 27.01.2026

**Голові ГО «Офіс законодавчих  
ініціатив»**  
**Володимиру Савченко**  
04073, м. Київ, пр. С. Бандери, 16,  
офіс 3/1.  
тел.: +38 093-838-18-33.

Про надання відповіді

**Шановний пане Володимире!**

На адресу управління патрульної поліції в Одеській області Департаменту патрульної поліції надійшла Ваша заява, яка зареєстрована за вх. №830 від 27 січня 2026 року.

За результатами розгляду Вашої заяви, повідомляємо наступне:

В умовах відсічі збройної агресії Російської Федерації проти України, патрульною поліцією в Одеській області вживаються активні заходи щодо виявлення водіїв, які використовують транспортні засоби, що мають технічні несправності або переобладнання системи випускання відпрацьованих газів, що продукує надмірний рівень шуму під час їх виходу.

Безпосередньої норми, яка б передбачала відповідальність за перевищення рівня шуму роботи двигуна або системи випускання відпрацьованих газів, діюче законодавство не містить.

Проте, на практиці, патрульними поліцейськими наявність надмірного шуму в роботі транспортних засобів розглядається як технічна несправності або, в разі наявності втручання в систему випускання відпрацьованих газів, як переобладнання транспортного засобу, де наявність шуму розцінюється як факультативна ознака, яка може свідчити про наявність в діях водія такого транспортного засобу ознак адміністративного правопорушення.

29 квітня 2025 року за №ВН10055/41/13/11/01-25 начальником управління патрульної поліції в Одеській області Департаменту патрульної поліції видано доручення «Про вжиття додаткових заходів щодо виявлення водіїв, які використовують транспортні засоби, що мають технічні несправності».

Згідно вищезазначеного Доручення, особовому складу управління патрульної поліції в Одеській області Департаменту патрульної поліції доручено під час патрулювання території обслуговування та забезпечення безпеки дорожнього руху, приділяти додаткову увагу транспортним засобам, які використовуються з технічними несправностями, в тому числі, з несправністю системи випускання відпрацьованих газів та вжити дієвих заходів щодо

припинення таких правопорушень та притягнення винних осіб до встановленої Законом відповідальності.

Відповідальність за правопорушення зазначеної категорії передбачено ч. 1 ст. 121 КУпАП і полягає в: керування водієм транспортним засобом, що має інші технічні несправності, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація його забороняється, або переобладнаний з порушенням відповідних правил, норм і стандартів.

Такі стандарти, правила та нормативи передбачені національним стандартом України ДСТУ 3649:2010 «Колісні транспортні засоби. Вимоги щодо безпечності технічного стану та методи контролювання», затверджені Наказом Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 28 грудня 2010 року за №630 (далі за текстом - ДСТУ 3649:2010).

У відповідності до вимог ДСТУ 3649:2010 передбачено:

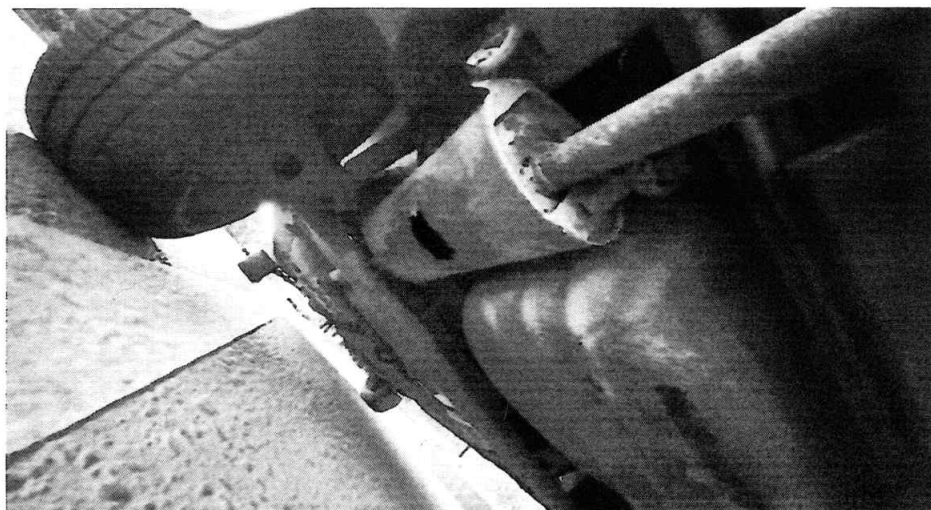
- п. 6.6.6: на КТЗ, із системою нейтралізації відпрацьованих газів, демонтування цієї системи чи окремих її складників або нероботоздатність її сигналізатора (за наявності) не дозволено.

- п. 6.6.7: Комплектність і стан систем випуску та нейтралізації відпрацьованих газів (за наявності), систем зниження шуму, інших систем та пристроїв, що передбачені конструкцією КТЗ і призначені для підвищення потужності двигуна та зменшення викидів забруднюючих речовин (систем наддуву, вентиляції картера, рециркуляції відпрацьованих газів, уловлювання випаровувань палива, подачі вторинного повітря, економайзера примусового холостого ходу тощо), мають відповідати вимогам підприємства-виробника КТЗ та (або) НЕ.

- п. 6.6.8: Не дозволено наявність прогарів, механічних пробоїн та нещільностей у з'єднаннях випускної системи КТЗ.

- п. 7.6.4: Відповідність вимогам 6.6.5—6.6.8 перевіряють візуально.

Відповідно до п. 31.4 Правил дорожнього руху, забороняється експлуатація транспортних засобів згідно із законодавством за наявності таких технічних несправностей і невідповідності таким вимогам: п. 31.4.6.в) Правил дорожнього руху - несправна система випускання відпрацьованих газів.



(Приклад несправності системи випускання відпрацьованих газів)

Окрім того, згідно п. 31.3.а) Правил дорожнього руху, забороняється експлуатація транспортних засобів згідно із законодавством у разі їх виготовлення або переобладнання з порушенням вимог стандартів, правил і нормативів, що стосуються безпеки дорожнього руху.



(Приклад переобладнання з порушенням вимог)

Наявність гучного вихлопу у транспортному засобі само по собі може свідчити про технічну несправність або переобладнання транспортного засобу, що обумовлює ознаки наявності адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 121 КУпАП, що є підставою зупинки транспортного засобу на підставі п.п. 2, 3 ч. 1 ст. 35 Закону України «Про Національну поліцію».

Чинне законодавство України не регламентує порядок виміру рівня шуму патрульними поліцейськими під час зупинки транспортного засобу.

Проте, Наказом Міністерства інфраструктури України №710 від 26 листопада 2012 року (у редакції наказу Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України 30 квітня 2024 року №396) затверджені «Вимоги до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки» (далі за текстом - Наказ №710), під час перевірки технічного стану колісних транспортних засобів (далі - КТЗ) суб'єктами проведення обов'язкового технічного контролю, а також автомобільними перевізниками, суб'єктами господарювання, які надають послуги з технічного обслуговування, ремонту КТЗ.

Наказ №710 прийнятий відповідно до ст. ст. 22, 23 Закону України «Про автомобільний транспорт», пп. 4.8.49 пп. 4.8 п. 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого Указом Президента України від 12 травня 2011 року №581, постанови Кабінету Міністрів України від 22 грудня 2010 року №1166 «Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються».

Пунктом 1 розділу 9 Наказу №710 «Викиди» встановлено, що рівень зовнішнього шуму (звуку), виміряний на нерухомому КТЗ, має бути не більше ніж контрольне значення, яке встановлене підприємством - виробником. Рівень зовнішнього шуму (звуку) контролюють за потреби (наприклад, у разі

виникнення спірних питань щодо стану системи випуску відпрацьованих газів, застосування нештатних (непередбачених) систем випуску тощо).

За відсутності відомостей про відповідне значення, яке встановлене підприємством - виробником, рівень зовнішнього шуму (звуку) виміряний на нерухомому КТЗ має не перевищувати значень, наведених у таблиці 11-1: Легкові та вантажопасажирські автомобілі (категорія M1 та N1) 87 дБА.

Для визначення рівня зовнішнього шуму (звуку) нерухомого КТЗ застосовують будь-який майданчик необхідних розмірів з асфальтобетонним або цементобетонним покриттям. Поверхня випробувального майданчика не повинна бути вкрита рихлим снігом, високою травою, рихлою землею або золою. Поблизу мікрофону шумоміра, а також між мікрофоном шумоміра та джерелом звуку не повинно бути жодних перешкод, які можуть вплинути на звукове поле. Оператор-випробовувач повинен знаходитись в такому місці, в якому його присутність не чинить вплив на покази засобів вимірювальної техніки.

Засоби вимірювальної техніки для контролю умов навколишнього середовища розміщуються поблизу випробувального майданчика на висоті  $1,2 \pm 0,02$  м.

В момент вимірювання рівня зовнішнього шуму (звуку) швидкість вітру з урахування поривів на рівні висоти мікрофона шумоміра не має перевищувати 5 м/с.

Безпосередньо перед вимірюванням рівня зовнішнього шуму (звуку) на нерухомому КТЗ необхідно виміряти фоновий шум протягом 10 секунд шумоміром в тих місцях установки, в яких будуть здійснюватися подальші вимірювання.

Рівень фонового шуму (включаючи будь-який шум вітру) повинен бути менше принаймні на 10 дБ (А) рівня тиску звуку, що видається КТЗ під час вимірювання за шкалою А. Якщо різниця між фоновим шумом та виміряним рівнем зовнішнього шуму (звуку) складає від 10 до 15 дБ (А), то для розрахунку результатів випробувань з показника шумоміру віднімають відповідний коригувальний коефіцієнт, який наведений в таблиці 11-2.

Вимірювання рівня зовнішнього шуму (звуку) проводять без причепа (напівпричепа) за виключенням вимірювань щодо транспортних засобів, які виготовлені з нероздільних одиниць.

Для підготовки та вимірювання рівня зовнішнього шуму, КТЗ розміщується в центрі зони випробування, важіль перемикавання коробки передач знаходиться в нейтральному положенні та щеплення увімкнене. Якщо конструкція КТЗ не дозволяє виконати дані вимоги, то КТЗ випробовують згідно настанови виробника у відношенні випробування КТЗ в нерухомому стані. Перед кожною серією вимірювань двигун повинен працювати в нормальному експлуатаційному режимі, який відповідає технічним вимогам виробника.

Якщо КТЗ обладнаний одним або декількома вентиляторами з механізмом автоматичного приводу, то під час вимірювання рівня зовнішнього звуку вплив на цю систему не допускається.

Капот двигуна або кришка відсіку (при наявності) повинні знаходитись в закритому положенні.

Мікрофон шумоміра потрібно розташувати на відстані  $0,5 \text{ м} \pm 0,01 \text{ м}$  від контрольної точки випускної труби, позначеної на мал. 3, під кутом  $45^\circ (\pm 5^\circ)$  до вертикальної площини, через яку проходить вісь потоку вихлопних газів з вихідного отвору труби.

Мікрофон шумоміра встановлюють на висоті контрольної точки, але не нижче 0,2 м. над рівнем поверхні майданчика. Вихідна вісь мікрофону повинна знаходитись в площині, паралельній поверхні майданчика, а також повинна бути направлена до контрольної точки вихідного отвору випускної труби.

Здійснюють не менше трьох вимірювань в кожному випробувальному положенні. Фіксується максимальний рівень тиску звуку по шкалі А під час кожного з трьох вимірювань. Для визначення остаточного результату в положенні, в якому проводилось вимірювання, використовують перших три послідовні результати вимірювань в межах 2 дБ(А), за виключення результатів, які не відповідають умовам проведення випробувань. Остаточним результатом випробування є максимальний рівень звуку у всіх положеннях, в яких проводились вимірювання з трьох результатів послідовних вимірювань.

Дотриматись рекомендацій, визначених Наказом №710, патрульним поліцейським в умовах зупинки транспортних засобів на вулиці міста є досить складним.

Розробка методичних рекомендацій щодо порядку виміру рівня шуму можлива тільки після впровадження конкретних технічних вимірювальних приладів в роботу патрульних поліцейських.

Розробка технічних вимог до приладів вимірювання рівня шуму виходить за межі компетенції патрульної поліції.

Для зручності використання таких приборів патрульними поліцейськими в умовах сьогодення бажано щоб засоби вимірювання рівня шуму мали наступні конструктивні особливості:

- компактність;
- автономність в роботі (наявність джерела живлення);
- простота експлуатації;
- надійність, противоударність та вологостійкість.

Впровадження в роботу патрульних поліцейських спеціальних приладів виміру шуму вимагає законодавчих змін в ст. 40 Закону України «Про Національну поліцію».

Окрім того, використання спеціальних приладів виміру шуму вимагає розробку та прийняття відповідної інструкції щодо порядку виміру рівня шуму на транспортних засобах органами Національної поліції (за прикладом Інструкції, затвердженої Наказом Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства охорони здоров'я України від 09 листопада 2015 року №1452/735).

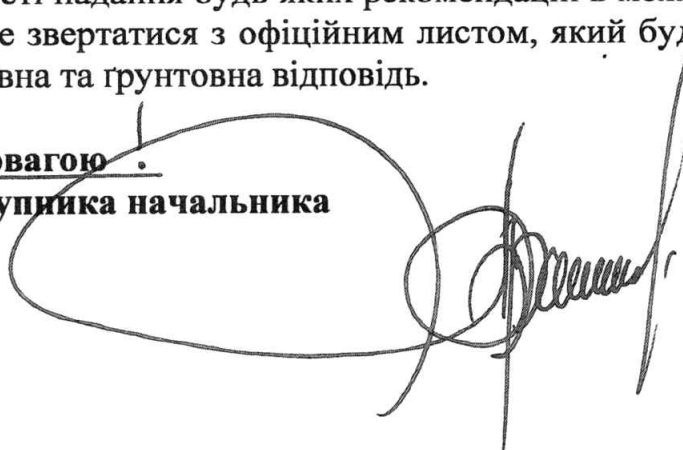
Крім того, з метою належного законодавчого врегулювання даного питання, потрібно внести відповідні зміни до відповідних розділів Правил дорожнього руху.

Процедура вимірювання рівня шуму патрульними поліцейськими повинна бути значно спрощена, порівняно тій, що передбачена Наказом №710.

Враховуючи вищевикладене, представники Управління з великою відповідальністю ставляться до необхідності додаткового законодавчого врегулювання вказаного питання та з урахуванням розуміння практичної складової, надаємо Вам вказану вище інформацію та практичні напрацювання в цьому напрямку.

Додатково повідомляємо, що в разі виникнення у Вас будь-яких питань щодо практичної складової врегулювання вищевказаної проблематики, або в разі необхідності надання будь-яких рекомендацій в межах компетенції Управління, Ви можете звертатися з офіційним листом, який буде детально розглянутий та надана повна та ґрунтовна відповідь.

З повагою .  
т.в.о заступника начальника



Артем ХІЛНІЧЕНКО

**ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО  
“ІВАНО-ФРАНКІВСЬКИЙ НАУКОВО-ВИРОБНИЧИЙ  
ЦЕНТР СТАНДАРТИЗАЦІЇ, МЕТРОЛОГІЇ ТА СЕРТИФІКАЦІЇ”  
(ДП “ІВАНО-ФРАНКІВСЬКСТАНДАРТМЕТРОЛОГІЯ”)**

№ 1/ДП/ІФ від 27.01.2026

**Голові ГО «Офіс  
законодавчих ініціатив»  
Володимиру САВЧЕНКУ**  
04073, м. Київ, пр. С. Бандери, 16,  
офіс 3

У зв'язку з вищенаведеним пропонуємо звернутися з питаннями, викладеними у Вашому листі щодо шумомірів, до визначеного наукового метрологічного центру за відповідним видом/підвидом вимірювання.

Віталій МАЛІСЕВИЧ



01-01/369 від 10.02.2026

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

положень законопроекту № 15358 та напрацювань ГО «Офіс законодавчих ініціатив»  
щодо відповідальності за перевищення допустимого рівня шуму транспортними засобами

Примітка. Таблиця має інформаційно-порівняльний характер і відображає відмінності у нормативних підходах без оцінки їх переваг чи недоліків. Для законопроекту № 15358 враховано редакцію, прийняту Верховною Радою України за основу в першому читанні 16 вересня 2026 року; під час підготовки до другого читання його положення можуть бути змінені.

| Питання                                   | Законопроект № 15358<br>(прийнятий за основу у першому читанні)                                                                                                | Напрацювання ГО «Офіс законодавчих ініціатив»                                                                                                                                                                 | Фактична відмінність підходів                                                                                                                   |
|-------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Предмет регулювання                       | Встановлення адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами із перевищенням допустимого рівня шуму.                                     | Комплексне регулювання відповідальності за перевищення допустимого рівня шуму транспортним засобом під час керування ним, а також процедури виявлення, вимірювання і фіксації.                                | Обидва підходи спрямовані на спеціальне регулювання транспортного шуму; пакет ОЗІ одночасно охоплює матеріальні та процедурно-технічні питання. |
| Стаття КУпАП                              | Передбачається доповнення КУпАП окремою статтею 124-3.                                                                                                         | Пропонується доповнення КУпАП окремою статтею 121-4.                                                                                                                                                          | Використовуються різні запропоновані номери спеціальної статті КУпАП.                                                                           |
| Первинне порушення                        | Керування транспортним засобом із порушенням установлених норм допустимого рівня шуму.                                                                         | Керування транспортним засобом, щодо якого за результатами вимірювання відповідно до методики КМУ встановлено перевищення допустимого рівня шуму.                                                             | У редакції ОЗІ диспозиція прямо пов'язана з результатом вимірювання за урядовою методикою.                                                      |
| Санкція за первинне порушення             | 500 НМДГ (8 500 грн); під час дії воєнного стану — 1 000 НМДГ (17 000 грн).                                                                                    | 50 НМДГ (850 грн).                                                                                                                                                                                            | Розмір штрафу та підхід до воєнного стану відрізняються.                                                                                        |
| Повторність                               | Передбачено посилену відповідальність за повторне протягом року порушення; під час воєнного стану — підвищений штраф та позбавлення права керування.           | 200 НМДГ (3 400 грн) з позбавленням права керування транспортними засобами на строк від 3 до 6 місяців за повторне протягом року порушення.                                                                   | Обидва проекти передбачають окремий режим повторності, але із різними санкціями та умовами.                                                     |
| Невиконання вимоги під час вимірювання    | Окремий спеціальний склад у порівнюваних положеннях законопроекту не виокремлено.                                                                              | Окремо передбачено відповідальність за невиконання законної вимоги поліції щодо зупинки, доступу до транспортного засобу або приведення його у режим, необхідний для вимірювання — 100 НМДГ.                  | У пакеті ОЗІ передбачено самостійне регулювання дій, необхідних для проведення вимірювання.                                                     |
| Підстава для зупинки транспортного засобу | Передбачаються зміни, що надають поліції можливість реагувати на транспортні засоби з ознаками перевищення допустимого рівня шуму.                             | Пропонується прямо доповнити ст. 35 Закону «Про Національну поліцію» окремою підставою для зупинки у разі достатніх підстав вважати, що під час керування перевищено допустимий рівень шуму.                  | Обидва підходи передбачають спеціальне реагування поліції; редакція ОЗІ окремо формулює підставу в ст. 35 Закону.                               |
| Визначення допустимого рівня шуму         | Граничні значення мають встановлюватися уповноваженими органами у підзаконному порядку з урахуванням категорій транспортних засобів.                           | Контрольне нормативне значення встановлюється для конкретного транспортного засобу або його типу за даними типового затвердження, документації виробника, державних реєстрів, ОТК або інших офіційних джерел. | Підходи відрізняються способом визначення контрольного нормативного значення.                                                                   |
| Методика вимірювання                      | Законопроект передбачає нормативне врегулювання граничних рівнів; детальна процедура дорожнього вимірювання не викладена безпосередньо у тексті законопроекту. | До пакета включено окремий проєкт постанови КМУ з детальною Методикою вимірювання рівня шуму транспортних засобів під час експлуатації.                                                                       | У матеріалах ОЗІ методика оформлена як окремий готовий проєкт підзаконного акта.                                                                |
| Етапи вимірювання                         | Окреме розмежування скринінгового та підтверджувального вимірювання у порівнюваних положеннях не деталізовано.                                                 | Передбачено два етапи: попереднє вимірювання (скринінг) та підтверджувальне вимірювання після зупинки транспортного засобу.                                                                                   | Пакет ОЗІ містить двоетапну модель вимірювання.                                                                                                 |
| Засоби вимірювальної техніки              | Вимоги до конкретної процедури застосування шумомірів мають визначатися в підзаконному регулюванні.                                                            | Передбачено використання засобів вимірювальної техніки, введених в обіг/експлуатацію відповідно до закону та з чинною перевіркою або іншим належним документом.                                               | У проєкті Методики ОЗІ вимоги до засобу вимірювання визначені безпосередньо.                                                                    |
| Погодні та просторові умови               | У тексті законопроекту не деталізуються.                                                                                                                       | Методика встановлює вимоги щодо опадів, швидкості вітру, сторонніх джерел шуму, фонового шуму, відбивальних поверхонь та вимог експлуатаційної документації приладу.                                          | Пакет ОЗІ окремо регламентує умови, в яких може проводитися підтверджувальне вимірювання.                                                       |

| Питання                                      | Законопроект № 15358<br>(прийнятий за основу у першому читанні)                                                                                                                  | Напрацювання ГО «Офіс законодавчих ініціатив»                                                                                                                                                                                                                            | Фактична відмінність підходів                                                                                                 |
|----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Кількість вимірювань                         | У тексті законопроекту не встановлюється.                                                                                                                                        | Підтверджувальне вимірювання проводиться не менше трьох разів; за нестабільних результатів передбачено додаткові вимірювання.                                                                                                                                            | Кількісний алгоритм вимірювань передбачено в Методіці ОЗІ.                                                                    |
| Відеофіксація                                | Порядок відеофіксації має визначитися у межах подальшого процедурного регулювання.                                                                                               | Безперервна відеофіксація підтверджувального вимірювання є обов'язковою складовою процедури та доказової бази.                                                                                                                                                           | У пакеті ОЗІ відеофіксація прямо включена до Методики.                                                                        |
| Оформлення результатів                       | Детальний перелік реквізитів матеріалів вимірювання не встановлюється безпосередньо у законопроекті.                                                                             | Методика визначає перелік даних: місце, час, підстави, ТЗ, прилад і повірка, погодні умови, фоновий шум, усі результати, контрольне значення та відомості про відеозапис.                                                                                                | Пакет ОЗІ окремо деталізує зміст матеріалів вимірювання.                                                                      |
| Наслідки порушення процедури вимірювання     | Мають визначитися у процесуальному та підзаконному регулюванні.                                                                                                                  | Методика прямо встановлює випадки, коли результати вимірювання не можуть використовуватися як доказ, зокрема за відсутності відеофіксації, чинної повірки або за істотного порушення умов вимірювання.                                                                   | У пакеті ОЗІ прямо врегульовано доказове значення результатів вимірювання.                                                    |
| Транспорт сектору безпеки та екстрених служб | Спеціальний порядок має визначитися у фінальному нормативному регулюванні.                                                                                                       | Стаття містить примітку про непоширення механізму на визначені транспортні засоби сектору безпеки і оборони та екстрених служб під час виконання бойових, оперативно-службових, аварійно-рятувальних, медико-евакуаційних, мобілізаційних та інших невідкладних завдань. | У редакції ОЗІ спеціальний виняток сформульований безпосередньо в проекті закону.                                             |
| Компетенція поліції та суду                  | Передбачається участь Національної поліції у фіксації та розгляді відповідних правопорушень; повторні склади передаються на судовий розгляд відповідно до запропонованої моделі. | Частини 1–2 нової статті пропонується віднести до компетенції Національної поліції, повторність — до компетенції суду.                                                                                                                                                   | Загальна модель розмежування компетенції є близькою; редакція ОЗІ прямо вносить відповідні зміни до ст. 221, 222 і 255 КУпАП. |
| Набрання чинності та запуск механізму        | Законопроект передбачає подальше прийняття необхідних підзаконних актів та визначення нормативів шуму.                                                                           | Закон пропонується вводити в дію через шість місяців після опублікування, але не раніше набрання чинності урядовою методикою; Кабміну надається чотири місяці для підготовки підзаконного регулювання.                                                                   | Підходи відрізняються деталізацією послідовності запуску механізму.                                                           |
| Поетапне впровадження та статистика          | Окремий комплексний механізм поетапного територіального впровадження та передачі статистики ОМС/ОВА не є центральним елементом тексту законопроекту.                             | Передбачено можливість поетапного застосування, облік результатів та надання узагальненої статистичної інформації ОМС і ОВА для планування локальних шумозахисних заходів.                                                                                               | Пакет ОЗІ включає організаційний блок щодо впровадження та статистичного супроводу.                                           |

**Джерела:** офіційна картка законопроекту № 15358 та повідомлення Верховної Ради України про прийняття його за основу 16.09.2026; актуальна редакція проекту Закону ОЗІ, проект Методики КМУ, Концепція державної політики та пояснювальна записка, надані ГО «Офіс законодавчих ініціатив».

Підготовлено для використання як додаток до звернення ГО «Офіс законодавчих ініціатив».