



23 березня 2026 р.

**АНАЛІЗ ЗАКОНОПРОЄКТУ**  
**«Про внесення змін до статті 6 Закону України «Про гуманітарну**  
**допомогу» щодо підвищення доступності спеціалізованого транспорту**  
**для осіб з інвалідністю»**  
**№ 15051 від 25.02.2026**

## **ІНІЦІАТОРИ ЗАКОНОПРОЄКТУ**

Народний депутат В. Гнатенко

## **ЗАГАЛЬНИЙ КОНТЕКСТ**

Чинна редакція статті 6 Закону України «Про гуманітарну допомогу» встановлює обмеження щодо транспортних засобів, які можуть бути ввезені на митну територію України як гуманітарна допомога для подальшої передачі особам з інвалідністю, зокрема: граничний вік автомобіля - не більше 8 років, об'єм двигуна - не більше 1800 куб. см.

Зазначені обмеження сформовані без урахування технічних особливостей спеціалізованих транспортних засобів (наявність підйомників, платформ, систем ручного керування тощо), що об'єктивно потребують більшого об'єму двигуна. Водночас на практиці значна частина таких транспортних засобів, доступних на ринку ЄС, є вживаними та перевищують встановлені законодавством параметри.

Унаслідок цього формується системний бар'єр для забезпечення осіб з інвалідністю спеціалізованим транспортом, що негативно впливає на рівень їх мобільності, соціальної інтеграції та доступу до послуг.

## **СУТЬ ЗАПРОПОНОВАНИХ ЗМІН**

Законопроектом пропонується доповнити статтю 6 Закону України «Про гуманітарну допомогу» новою частиною, якою передбачити:

обмеження щодо граничного віку та об'єму двигуна транспортних засобів не поширюються на легкові автомобілі спеціального призначення, що ввозяться як гуманітарна допомога для подальшої передачі у власність особам з інвалідністю та фондам громадського соціального захисту;

для таких транспортних засобів встановлюється окремий граничний показник об'єму двигуна - до 3000 куб. см.

Таким чином, законопроект фактично запроваджує спеціальний правовий режим для окремої категорії транспортних засобів, що використовуються для забезпечення потреб осіб з інвалідністю.

## **ПОЗИТИВНІ АСПЕКТИ ЗАКОНОПРОЄКТУ**

Законопроект містить низку положень, які можуть мати позитивний ефект для суспільства:

1. Усунення нормативних бар'єрів. Запропоновані зміни спрямовані на усунення обмежень, які фактично унеможливають ввезення значної частини спеціалізованих транспортних засобів.

2. Підвищення доступності транспорту для осіб з інвалідністю. Реалізація законопроекту сприятиме покращенню мобільності осіб з інвалідністю, що має безпосередній вплив на їх соціальну інтеграцію, доступ до праці, освіти та медичних послуг.

3. Розширення можливостей гуманітарної допомоги. Законопроект розширює інструментарій гуманітарної допомоги шляхом створення умов для залучення більш широкого спектра транспортних засобів.

4. Відсутність прямого бюджетного навантаження Законопроект не потребує додаткових витрат з державного або місцевих бюджетів.

## **НЕГАТИВНІ АСПЕКТИ ЗАКОНОПРОЄКТУ**

Попри декларовану мету, законопроект містить значні системні ризики:

1. Внутрішня юридична неузгодженість. Проект одночасно декларує скасування обмежень та встановлює нове обмеження (3000 куб. см), що створює правову невизначеність та може ускладнити правозастосування.

2. Термінологічна некоректність. Використання терміну «транспортні засоби спеціального призначення» не відповідає галузевому законодавству, де застосовується поняття «спеціалізовані транспортні засоби».

3. Невизначеність кола суб'єктів. Проект вводить категорію «фонди громадського соціального захисту інвалідів», статус яких не визначений у чинному законодавстві.

4. Колізія з підзаконними актами. Проект не узгоджений із чинним порядком забезпечення осіб з інвалідністю автомобілями (постанова Кабінету Міністрів України від 19.07.2006 № 999 «Деякі питання соціального захисту осіб з інвалідністю»), який передбачає іншу модель передачі транспортних засобів.

5. Екологічні та митні обмеження Проект не враховує вимоги щодо екологічних стандартів (ЄВРО-5/ЄВРО-6), що може створити додаткові бар'єри при реалізації його положень.

6. Ризики зловживань. можливість використання механізму гуманітарної допомоги для імпорту транспортних засобів з комерційною метою та ризики перепродажу або нецільового використання транспортних засобів.

## **РЕКОМЕНДАЦІЇ**

1. Усунути внутрішню суперечність щодо обмежень об'єму двигуна.
2. Привести термінологію у відповідність до законодавства про автомобільний транспорт.
3. Чітко визначити коло суб'єктів (отримувачів і набувачів гуманітарної допомоги).
4. Узгодити положення законопроекту з підзаконними актами КМУ.
5. Врахувати екологічні вимоги до транспортних засобів.
6. Передбачити механізми запобігання зловживанням.

## **ВИСНОВОК**

Законопроект спрямований на вирішення актуальної соціальної проблеми та має потенціал позитивного впливу на забезпечення прав осіб з інвалідністю, а також розвиток діяльності громадського сектору у сфері гуманітарної допомоги.

Водночас наявність юридико-технічних недоліків, нормативних колізій та ризиків правозастосування потребує його суттєвого доопрацювання.

Доцільним є підтримка законопроекту за основу з урахуванням необхідності внесення змін до другого читання.