

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ

**СЕРГІЙ ВІТВИЦЬКИЙ
МИКОЛА ВЕСЕЛОВ
РУСЛАН ПИЛИПІВ**

**ЮРИДИЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ
ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ:
ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ
УДОСКОНАЛЕННЯ
ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ**

МОНОГРАФІЯ



2022

УДК 656.045.6:342.95+343.79

B54

*Рекомендовано до друку Вченою Радою
Донецького державного університету внутрішніх справ
(протокол № 18 від 31 серпня 2022 р.)*

Рецензенти:

Голіна Володимир Васильович – головний науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України, доктор юридичних наук, професор, член-кореспондент НАПрН України, заслужений діяч науки і техніки України;

Колпаков Валерій Костянтинович – завідувач кафедри адміністративного та господарського права Запорізького національного університету, доктор юридичних наук, професор;

Семеншин Микола Олександрович – начальник ГУНП в Одеській області, генерал поліції третього рангу, доктор юридичних наук.

Вітвіцький С. С., Веселов М. Ю., Пилипів Р. М.

B54 Юридична відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: проблеми та шляхи удосконалення правового регулювання : монографія / С. С. Вітвіцький, М. Ю. Веселов, Р. М. Пилипів. – Київ : ВД Дакор, 2022. – 152 с. – іл.

ISBN 978-617-8066-36-9

Монографія присвячена комплексному вивченню проблем ефективності застосування юридичної відповідальності за порушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного та інших видів сп'яніння. Робота включає ґрунтовний деліктологічний аналіз даного виду правопорушень. Досліджені суб'єктивні та об'єктивні детермінанти повторності керування транспортними засобами в стані сп'яніння. Розглянуто підстави та види юридичної відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп'яніння в Україні та в інших країнах світу. Визначено основні проблеми ефективності застосування сучасної системи адміністративно-правових санкцій за такі делікти в Україні, на підставі чого окреслено основні шляхи їх правового розв'язання. Серед іншого, уперше запропоновано доповнити українське законодавство адміністративним стягненням та кримінальним покаранням у вигляді позбавлення не лише спеціального права керування транспортними засобами, а й можливості його отримання; обґрунтовано доцільність запровадження кримінальної відповідальності за прояви системного керування транспортними засобами в стані сп'яніння тощо.

Монографія підготовлена з урахуванням міжнародного досвіду правового регулювання аналогічних правопорушень, позиції Європейського Суду з прав людини, Конституційного Суду України та практики вітчизняного правосуддя з окремих питань правозастосування. Робота містить низку пропозицій щодо удосконалення як законодавства про адміністративні правопорушення, так і кримінального законодавства України, які мають теоретичне та прикладне значення.

Видання розраховане на викладачів, курсантів і студентів, ад'юнктів та аспірантів, здобувачів і слухачів. Може бути корисним для удосконалення національної правової бази та покращення правозастосування, зокрема судової практики щодо розгляду справ про притягнення до юридичної відповідальності осіб за правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами в стані сп'яніння.

УДК 656.045.6:342.95+343.79

© Вітвіцький С. С., Веселов М. Ю.,
Пилипів Р. М. 2022
© ДонДУВС, 2022
© ТОВ «ВД «Дакор», 2022

ISBN 978-617-8066-36-9

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ	5
ПЕРЕДМОВА	6
РОЗДІЛ 1. ДЕЛІКТОЛОГІЯ ПРАВОПОРУШЕНЬ, ПОВ'ЯЗАНИХ ІЗ КЕРУВАННЯМ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ В СТАНІ СП'ЯНІННЯ	10
1.1. Вплив алкоголю та наркотичних засобів (речовин) на керування транспортним засобом	10
1.2. Адміністративна практика притягнення до відповідальності за правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами в стані сп'яніння	21
1.3. Деліктологічна характеристика правопорушників та правопорушень, пов'язаних із керуванням транспортними засобами в стані сп'яніння	28
1.4. Ризики повторності правопорушень, пов'язаних із керуванням транспортними засобами в стані сп'яніння та їх детермінанти.....	36
РОЗДІЛ 2. УДОСКОНАЛЕННЯ ЮРИДИЧНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ В СТАНІ СП'ЯНІННЯ В УКРАЇНІ	43
2.1. Відповідальність за керування транспортними засобами в стані сп'яніння: міжнародні стандарти та закордонний досвід	43
2.2. Відповідальність за керування транспортними засобами в стані сп'яніння за законодавством України	59
2.3. Правові підстави та практика примусового вилучення транспортних засобів за керування у стані сп'яніння в умовах воєнного стану	86

2.4. Шляхи розв'язання проблем правового регулювання юридичної відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп'яніння.....	104
ВИСНОВКИ	129
СПИСОК ДЖЕРЕЛ	135
ДОДАТКИ	148

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

АБП	- алкогольний блокувальний пристрій
БДР	- безпека дорожнього руху
ВРУ	- Верховна Рада України
ВС	- Верховний Суд
ВООЗ	- Всесвітня організація охорони здоров'я
ДТП	- дорожньо-транспортна пригода
ДТТ	- дорожньо-транспортний травматизм
ЄС	- Європейський Союз
ЄСПЛ	- Європейський суду з прав людини
ЗСУ	- Збройні сили України
КМУ	- Кабінет Міністрів України
КК	- Кримінальний кодекс
КУпАП	- Кодекс України про адміністративні правопорушення
МВС	- Міністерство внутрішніх справ
НПУ	- Національна поліція України
ОВА	- обласна військова адміністрація
ПДР	- Правила дорожнього руху
РВАК	- рівень вмісту алкоголю у крові людини
США	- Сполучені Штати Америки / Сполучені штати
ТЦКСП	- територіальний центр комплектування та соціальної підтримки
ТЗ	- транспортний засіб

ПЕРЕДМОВА

Безпека дорожнього руху (далі – БДР) на сьогодні є ключовим елементом розвитку суспільства, спрямованим на зменшення кількості постраждалих і травмованих унаслідок дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). За питомими показниками аварійності та наслідками ДТП Україна є одним із лідерів серед європейських держав¹. Основним чинником високого рівня дорожньо-транспортного травматизму (далі – ДТТ) є постійно діючий людський фактор, а точніше, свавільна, безкультурна поведінка учасників дорожнього руху, яка полягає в порушеннях Правил дорожнього руху (далі – ПДР), що призводить до ДТП. Наприклад, за два останні роки в Україні було скоєно 9 092 ДТП, основною причиною яких стало керування ТЗ у стані сп'яніння, що становить 2,7 % від усієї кількості автопригод за цей період. Щороку по Україні в ДТП з цієї причини гине в середньому до 129 осіб і 1,5 тис. отримує травми різного ступеня тяжкості (див. рис. 1).

Рік	2017	2018	2019	2020	2021 (11 міс.)
кількість ДТП	1 819	968	1216	911	789
загинуло осіб	246	87	106	103	104
травмовано осіб	2 396	1 307	1 616	1 554	1 010

Рис. 1. ДТП з постраждалими через керування ТЗ у стані сп'яніння за останні п'ять років (узагальнено авторами за результатами опрацювання статистичної звітності про ДТП за 2017–2021 роки, за власною вибіркою та розрахунками)²

Така «хронічна» незмінюваність основних критеріїв динаміки наслідків ДТП, які відбуваються через керування ТЗ у стані сп'яніння, свідчить про те, що діють постійні чинники (фактори), які

¹ Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 21.10.2020 № 1360-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>. (дата звернення: 10.08.2022)

² Статистика ДТП в Україні за 2017 рік, 2018 рік, 2019 рік, 2020 рік, 11 місяців 2021 року. Вебпортал Патруль-ної поліції України: Статистика. URL : <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>. (дата звернення: 10.08.2022)

справляють на досліджуване явище визначальний вплив і формують у рядах динаміки основну тенденцію³, а організаційно-правові заходи, які спрямовані на запобігання цих правопорушень, видаються не такими вже ефективними.

Оцінка впливу керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння на ДТП у країні є важливим засобом розробки та адресної орієнтації заходів щодо профілактики цього виду порушення норм БДР. Проте в багатьох країнах інформація про це відсутня або не викликає довіри. Там, де збирання таких даних проводиться, застосовують різні методології⁴. До того ж для вжиття своєчасних заходів правового запобігання ДТП аналізувати необхідно не лише причини таких автопригод, а й адміністративну та кримінальну практику за даний вид правопорушень. Зазначене обумовлює актуальність та своєчасність наукового осмислення проблем ефективності заходів юридичної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння, як основного методу та форми впливу на свідомість і поведінку учасників дорожнього руху.

Хоча грубі зміни в поведінці індивідуума легко помітні під час гострої чи навіть звичної алкогольної інтоксикації, ці зміни стали предметом систематичного вивчення лише протягом останніх 100 років⁵.

Дану наукову працю підготовлено в межах замовлення на проведеного наукового дослідження УПД ГУНП в Одеській області від 31.08.2021 р. № 3/5021, утім проблематика наукової праці має загальноукраїнський масштаб і спрямована на реалізацію основних положень Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху в Україні до 2024 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. № 1360-р.

³ Голіна В. В. Культура і закон у запобіганні правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2021. Вип. 41. С. 57. DOI: 10.31359/2079-6242-2021-41-56.

⁴ Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2013. Поддержат десятилетие действий. Женева: Всемирная организация здравоохранения, 2013. С. 17.

⁵ Begleiter, H., & Platz, A. (1972). The effects of alcohol on the central nervous system in humans. In *The biology of alcoholism* (pp. 293–343). Springer, Boston, MA. P. 293.

За результатами аналізу досліджень провідних науковців у сфері забезпечення БДР (Г. Клінковштейна⁶, В. Лук'янова⁷, Л. Сопільника⁸, Р. Ротенберга⁹, Дж. Арчера¹⁰, Г. Лавгрейва та Т. Саїда¹¹ та ін.) можна дійти висновку, що вирішальну роль у виникненні ДТП здебільшого відіграє «людський чинник». Незважаючи на те, що в Україні за останні кілька років посилюється увага до розвитку дорожньої інфраструктури (до початку повномасштабного військового вторгнення країни-агресора на територію нашої держави), проблеми смертності та травматизму від ДТП для нашої країни й дотепер залишаються гострими, а ситуація в цій сфері, за деякими оцінками, як вважає В. Голіна, навіть катастрофічною¹².

Дослідження спрямоване на отримання нових наукових результатів у вигляді обґрунтованих висновків та пропозицій щодо вирішення актуальних теоретично-прикладних та правових проблем ефективності юридичної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння в Україні, зокрема і в умовах правового режиму воєнного стану.

Емпіричну основу роботи склали доповіді Всесвітньої організації охорони здоров'я (далі – ВООЗ) про стан БДР у світі та Європі за 2013, 2020 рр.; статистичні дані про ДТП в Україні за 2017–2021 рр.; звітність про стан застосування адміністративного законодавства органами Національної поліції України, здійснення правосуддя у кримінальних провадженнях та справах про адміністративні

⁶ Клінковштейн Г. И. Организация дорожного движения : учеб. для вузов. Москва, 1982. 240 с.

⁷ Лук'янов В. В. Обеспечение безопасности дорожного движения : учебн. пособ. Москва, 1979. 379 с.

⁸ Сопільник Л. І. Розвиток теорії та засад формування нормативної бази безпеки дорожнього руху : автореф. дис. ... д-ра техн. наук : 05.01.02. Нац. ун-т «Львівська політехніка». Львів, 2002. 32 с.

⁹ Ротенберг Р. В. Основы надежности системы водитель – автомобиль – дорога – среда. Москва : Машиностроение, 1986. 216 с.

¹⁰ Archer, J. (2005). Indicators for traffic safety assessment and prediction and their application in micro-simulation modeling: A study of urban and suburban intersections. *Doctoral Dissertation*. Stockholm: Royal Institute of Technology, Stockholm. ISBN 91-7323-119-3.

¹¹ Lovegrove, G., Sayed, T. (2006). *Macro-level collision models for evaluating neighbourhood traffic safety*. *Canadian Journal of Civil Engineering*, 33(5): 609–621.

¹² Див. Голіна В. В. 2021. С. 56.

правопорушення судами загальної юрисдикції, 124 архівні справи про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 130 КУпАП, окремі рішення Конституційного Суду України, Європейського суду з прав людини (далі – ЄСПЛ), інші судові рішення (з *Єдиного реєстру судових рішень*), результати анкетування понад 280 респондентів тощо.

РОЗДІЛ 1. ДЕЛІКТОЛОГІЯ ПРАВОПОРУШЕНЬ, ПОВ'ЯЗАНИХ З КЕРУВАННЯМ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ

1.1. ВПЛИВ АЛКОГОЛЮ ТА НАРКОТИЧНИХ ЗАСОБІВ (РЕЧОВИН) НА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

Алкоголь (*alcohol*) – у хімії даний термін означає значну групу органічних сполук, що одержуються з вуглеводнів і містять одну або більше гідроксильних груп (OH). Етанол (C_2H_5OH , етиловий алкоголь) – одна з цього класу сполука та головний психоактивний інгредієнт алкогольних напоїв. У широкому значенні термін «алкоголь» застосовується до алкогольних напоїв¹³.

Алкогольне сп'яніння, або алкогольна інтоксикація – різновид стану сп'яніння, що викликається психоактивною дією етанолу¹⁴. Алкогольне сп'яніння викликає зміни в психологічних, фізіологічних і поведінкових функціях людини. При легкому ступені сп'яніння поведінкові прояви можуть бути відсутніми, проте, наприклад, може зменшуватися здатність управляти ТЗ (зважаючи на розсіяння уваги, уповільнення реакції). Важчі стадії сп'яніння алкоголем, як правило, супроводжуються втратою реальної оцінки обстановки й ролі власної особи, розладами мови, уваги, пам'яті та координації рухів¹⁵.

Алкоголь – це речовина, яка знижує функцію мозку, погіршуючи мислення, міркування та координацію м'язів. Усі ці здібності необхідні для безпечної експлуатації автомобіля. У міру підвищення рівня алкоголю в системі людини посилюється негативний вплив на центральну нервову систему. Алкоголь всмоктується безпосередньо

¹³ World Health Organization. (1994). Lexicon of alcohol and drug terms. World Health Organization. URL: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/39461>.

¹⁴ Див. World Health Organization. 1994.

¹⁵ Наркология: нац. руководство. Под ред. Н. Н. Иванца, И. П. Анохиной, М. А. Винниковой. Москва : ГЭОТАР-Мед., 2008. С. 200-202.

через стінки шлунка і тонкої кишки. Потім він потрапляє до крові, де накопичується, поки не метаболізується в печінці. Рівень алкоголю в людини вимірюється вагою алкоголю в певному об'ємі крові. Це називається концентрацією алкоголю в крові або *рівнем вмісту алкоголю в крові людини* (далі – РВАК). РВАК вимірюється за допомогою алкотестера, пристрою, який визначає кількість алкоголю в диханні водія, або за допомогою аналізу крові. Вміст алкоголю в крові для зручності ще прийнято визначати у проміле (зазвичай позначається символом «‰»).

Для довідки: проміле (лат. «per mille» – на тисячу) – одна тисячна частина якої-небудь величини, інакше – десята частина відсотка (процента). Якщо вказано 1 ‰ – це означає, наприклад, наявність 1-го грама дослідженої речовини в масі 1-го кг загальної суміші речовин.

У більшості випадків виокремлюють такі стадії (ступені) алкогольного сп'яніння: легке, середньої тяжкості, важке сп'яніння. Важке сп'яніння (фактичне отруєння) може привести до коми або смерті. Для дорослих смертельна доза алкоголю – 4-8 г на 1 кг маси тіла, для дітей – 3 г на 1 кг маси. На практиці стадію або ступінь алкогольного сп'яніння оперативно визначають за змістом спирту в крові:

- ✓ менше 0,2 ‰ – відсутність впливу алкоголю;
- ✓ від 0,2 до 0,5 ‰ – незначний вплив алкоголю;
- ✓ від 0,5 до 1,5 ‰ – легке сп'яніння;
- ✓ від 1,5 до 2,5 ‰ – сп'яніння середнього ступеня;
- ✓ від 2,5 до 3,0 ‰ – сильне сп'яніння;
- ✓ від 3,0 до 5,0 ‰ – важке отруєння алкоголем, може наступити смерть;
- ✓ від 5,0 до 6,0 ‰ – смертельне отруєння.

Багато людей цікавить, як може впливати ступінь сп'яніння та доза алкоголю на керування ТЗ? Нижче представлена приблизна градація такого впливу залежно від кількості проміле алкоголю в організмі людини:

- від 0,2 до 0,5 ‰ – у цьому ступені сп'яніння точно не сприймається рухомі джерела світла. Виникає бажання швидкої їзди, проблеми з оцінкою ситуації. Практично неможливо максимально точно визначати відстань до машин, які рухаються

- назустріч, їзда ризикована, під час виконання обгонів не дотримується дистанція необхідна для безпеки маневру;
- *від 0,5 до 0,8 %* – відстань визначається неправильно. При зміні освітлення, очі гірше пристосовуються до цього. Сприйняття червоного кольору дуже послаблюється. Знижується можливість реакції та уваги. Порушується рівновага. Особою, яка керує транспортним засобом, найважче сприймається червоний сигнал світлофора, сигнали гальма і зупинки (інших автомобілів), огорожі на небезпечних ділянках дороги. Так само виникає проблема щодо пристосування до різних умов освітлення. Наприклад: коли ви перемикаєте дальнє світло на ближній, відстань визначається неправильно;
 - *від 0,8 до 1,2 %* – людина в такому стані розслаблюється, часто переоцінює свої можливості. Зменшується точка зору, змінюється сприйняття предмету, відстань оцінюється хибно. У водіїв спостерігається ризикований стиль водіння, погіршується зір після перемикаання світла фар із ближнього на дальній, пішоходи, велосипедисти, транспортні засоби, які знаходяться обабіч проїзної частини вулиці або дороги, помічаються пізно;
 - *від 1,2 до 2,4 %* – неможливо їхати. Очі все більше втрачають свою здатність. Увага людини помітно погіршується. Спостерігається дуже сильна самовпевненість і розслаблення. Порушується реакція, наявне сильне уповільнення рухів. Відчувається втрата рівноваги. Стає ризикованим стиль водіння. Орієнтування в просторі приносить великі проблеми. При керуванні допускаються помилки: замість педалі гальма, людина може натиснути газ тощо¹⁶.

Наркотик (narcotic) – хімічний агент, що викликає ступор, кому або нечутливість до болю. Термін зазвичай відноситься до опіатів або опіодів, які називаються наркотичними анальгетиками.

¹⁶ NHTSA. (n. d.). The Effects of Blood Alcohol Concentration. URL: <https://www.nhtsa.gov/risky-driving/drunck-driving>; Огляд водія транспортного засобу або особи, яка ним керує на стан алкольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції : науково-практичні рекомендації / М. Ю. Веселов, Ю. П. Семенов, О. В. Бугрім, В. В. Бахолдін; ДІОІ МВС України. Донецьк : Норд-Прес, 2014. С. 5-6.

У загальноприйнятому медичному та юридичному сенсі він часто використовується неточно для позначення заборонених наркотичних лікарських засобів незалежно від їхньої фармакології. Наприклад, законодавство про контроль над наркотиками в Канаді, США та деяких інших країнах включає кокаїн і канабіс, а також опіоїди. Через ці розбіжності значень більш коректним буде використання терміна «наркотичні засоби» (речовини)¹⁷.

За українським законодавством, *наркотичні засоби* – це речовини природні чи синтетичні, препарати, рослини, включені до Переліку наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів (ст. 1 Закону України «Про наркотичні засоби, психотропні речовини і прекурсори»)¹⁸.

Наркотичне сп'яніння – це стан, що виникає після вживання наркотику, він виявляється як суб'єктивними, так і об'єктивними симптомами. Об'єктивні симптоми обумовлені фізіологічною реакцією організму на введений препарат і можуть значно відрізнятися залежно від речовини, що викликала наркотичне сп'яніння. Суб'єктивні симптоми сп'яніння, як правило, виявляються у вигляді ейфорії та, у деяких випадках, розладів сприйняття. На відміну від об'єктивних симптомів, вони не помітні іншим особам і можуть бути виявлені лише у випадку неадекватної поведінки сп'янілого. Розрізняють як мінімум три види розладів сприйняття: а) загострення (стимулятори); б) вибірковість (опіати); в) зниження (седативні препарати)¹⁹.

Інтоксикація (intoxication) – стан, який виникає після введення психоактивної речовини до організму людини і призводить до порушення свідомості, пізнавальної здатності, сприйняття, судження, емоційного стану або поведінки або інших психофізіологічних функцій та реакцій. Ці порушення обумовлені гострими фармакологічними ефектами речовини та умовними рефlekсами на неї (на речовину); згодом вони зникають до стану одужання, крім

¹⁷ Див. World Health Organization. 1994.

¹⁸ Про наркотичні засоби, психотропні речовини і прекурсори : Закон України від 15.02.1995 р. № 60/95-ВР. Дата оновлення: 07.05.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/60/95-%D0%B2%D1%80#Text>.

¹⁹ Шабанов П. Д. Наркологія : практич. руководство для врачей. Москва : ГЭОТАР-Мед., 2003. 560 с.

випадків пошкодження тканин чи інших ускладнень в організмі людини. Термін найчастіше використовується щодо вживання алкоголю; його еквівалентом у повсякденному мовленні є слово «сп'яніння». Алкогольна інтоксикація виявляється у таких симптомах, як: почервоніння обличчя, порушення мовлення, нестійка хода, ейфорія, підвищена активність, балакучість, порушення поведінки, уповільнені реакції, порушена здатність до судження та дискоординація рухів, нечутливість або заціпеніння. Інтоксикація значною мірою залежить від типу та дози наркотичного засобу чи алкоголю й обумовлена індивідуальним рівнем толерантності організму людини та іншими факторами. Часто наркотичний засіб чи алкоголь приймають задля досягнення бажаного ступеня інтоксикації. На поведінкові прояви того чи іншого рівня інтоксикації помітно впливають культурні та особистісні очікування кожного окремого індивідуума щодо впливу наркотичного засобу чи алкоголю.

Гостра інтоксикація – це термін для позначення інтоксикації в клінічному сенсі. Ускладнення можуть включати травму, потрапляння в дихальні шляхи блювотних мас, делірій, кому та судоми залежно від конкретної речовини та способу вживання. *Звична інтоксикація* (звичне сп'яніння), що застосовується переважно до алкоголю, відноситься до регулярного або систематичного споживання алкоголю до стану інтоксикації²⁰. Саме така форма іноді розглядається як ознака деяких видів адміністративних чи кримінальних правопорушень, зокрема пов'язаних із керуванням ТЗ, на відміну від інших випадків інтоксикації.

До факторів, що суттєво впливають на дорожню безпеку з боку осіб, які керують ТЗ (водіїв), психологи відносять:

1) *психоемоційний стан* (емоції обов'язково спричиняють певні зміни у фізіологічному стані організму людини, що знаходить і своє зовнішнє вираження під час керування; це може обумовлювати так званий стиль керування (м'який, нервовий тощо));

2) *вік* (найбільш часті порушення ПДР скоюють особи віком 18-36 років. На вказаний період життя потрапляє криза зрілості,

²⁰ Див. World Health Organization. 1994.

яка пов'язана з пошуком себе і свого місця у житті, реалізації своїх здібностей);

3) *виховання та сімейні традиції* (ці чинники багато в чому обумовлюють ставлення водія до соціальних норм, повагу та ставлення до інших учасників дорожнього руху, відповідальність, дисциплінованість, виховання, дорослість, вимогливість до себе, стриманість);

4) *досвід і пильність* (головна психологічна особливість досвідченого водія – вміння орієнтуватися в дорожній обстановці, оцінювати ступінь її небезпеки, передбачати можливі ускладнення і маневри інших водіїв і приймати на цій основі превентивні заходи, що знижують можливість збільшення ризику і несподіванок. Водій за кермом не має права послаблювати увагу і повинен бути завжди в готовності до швидкого реагування на потенційну загрозу);

5) *час реакції* (він залежить від інтенсивності уваги водія, а саме від рівня напруги уваги при сприйнятті дорожньої обстановки. Так раптова небезпека може значно збільшити час реакції: як не дивно, але при керуванні автомобілем на порожніх вулицях у нічний час, коли інтенсивність уваги різко знижена, виникнення аварійної обстановки для водія завжди несподіване, у результаті чого час відповідних реакцій різко зростає).

6) *увага* (безпечне, безпомилкове водіння автомобіля пов'язано з довільною увагою. Мимовільна увага може допомагати довільній увазі, яка потребує значного вольового зусилля і нервового напруження, стомлює водія. Обсяг уваги – це кількість об'єктів, які можуть бути сприйняті одночасно і досить ясно. Людина одночасно може охопити від чотирьох до шести об'єктів, а на дорозі не більше двох-трьох знаків. Це пояснюється тим, що її увага, крім сприйняття об'єктів на дорозі, включається виконанням дій керування автомобілем (контролем за роботою двигуна, зчитуванням показань приладів));

7) *наявність алкоголю чи наркотичних речовин у крові водія* (люди досить об'єктивно оцінюють загрозу від свого сп'яніння, а от вплив сп'яніння на функціональні можливості організму під час керування ТЗ багато хто з керманців недооцінює)²¹.

²¹ Безпека дорожнього руху – психологічний аспект. Веб-сторінка Бахмутського районного відділу поліції. 14.02.2020. URL: <https://bahmut-police.dn.ua/news/view/6769>.

Останній фактор здатен негативно вплинути на якісні характеристики всіх попередньо наведених чинників, як-то: знизити увагу та пильність водія, збільшити час реакції на зміни в дорожній обстановці, змінити психоемоційний стан керманича та нівелювати почуття внутрішньої відповідальності тощо.

Алкоголь впливає на судження, зір, координацію та рефлекси водія, збільшуючи ризик аварії. Його наявність в організмі людини заважає їй зосередитися на керуванні; уповільнює час реакції; зменшує здатність робити більше однієї справи одночасно; впливає на зір і слух керманича; змушує водія почуватися впевненіше, що може призвести до непотрібного ризику; розслабляє водія, збільшуючи шанси заснути за кермом; ускладнює виконання простих завдань. Коли алкоголь потрапляє у внутрішню систему людини, навіть близько 0,05 %, він впливає на здатність мозку приймати раціональні рішення і може провокувати ризиковані дії²².

Наприклад, фізіологи Н. Брюер і Б. Сандоу експериментальним шляхом довели, що шкідливий вплив алкоголю на працездатність людини є найбільш очевидним, коли такій особі потрібно стежити за сенсорним впливом, що відповідає одночасному виконанню двох видів діяльності. Зібрані під час поглибленого дослідження ДТП дані допомогли вченими визначити, закономірність, що аварії водіїв, які керували ТЗ у стані алкогольного сп'яніння, характеризуються тим, що увага таких осіб перед ДТП спрямовувалася на певне джерело інформації, котре є вторинним по відношенню до завдань керування ТЗ²³. Іншими словами, увага водіїв, які перебували під впливом алкоголю, була розпорошена, і це завадило їм своєчасно побачити критичні зміни в дорожній обстановці та, можливо, уникнути автопригоди шляхом правильного реагування на них (змінені умови руху) з метою запобігання переростання аварійної ситуації в ДТП.

Не тільки психофізіологічний стан сп'яніння або похмілля здатне привести до помилок під час керування ТЗ. Приміром, поєднання

²² Queensland Government. (n. d.). Drinking and driving. URL: <https://www.qld.gov.au/transport/safety/road-safety/drink-driving/drinking>.

²³ Brewer, N. & Sandow, B. (1980). Alcohol effects on driver performance under conditions of divided attention. *Ergonomics*, 23(3): 185-190.

психофізіологічного стану сп'яніння з деякими особистісними якостями водія підвищує ймовірність негативних наслідків. Таким особистісною якістю, наприклад, є схильність до необґрунтованого ризику. *Ризик* – це ситуативна характеристика діяльності, яка полягає у невизначеності її результату і ймовірності настання несприятливих наслідків у разі неуспіху²⁴.

Дії (діяльність) людини під впливом алкоголю чи наркотичних речовин (у стані звичної інтоксикації) одночасно знижує рівень суб'єктивного усвідомлення нею ризику і підвищує ризик об'єктивного настання негативних наслідків. Ризик аварій починає експонентно зростати при РВАК від 0,04 г/дл. (див. рис. 2).

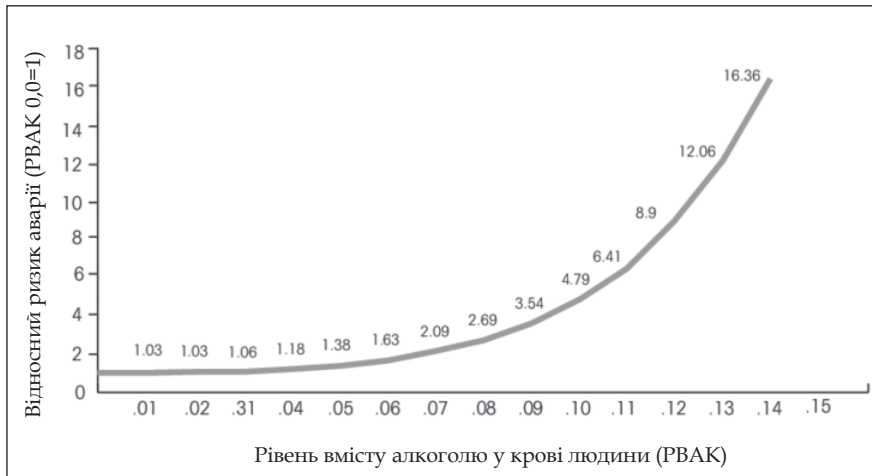


Рис. 2. Остаточна скоригована оцінка відносного ризику²⁵

Безсумнівно, алкоголь є одним із основних факторів ризику ДТП!

При РВАК 0,08 грама алкоголю на децилітр (г/дл) крові ризик аварії зростає в геометричній прогресії. Однак навіть невелика кількість алкоголю може вплинути на здатність керувати автомобілем.

²⁴ Склярєнко І. Ю. Психологічні особливості забезпечення безпеки дорожнього руху. Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. 2018. № 1(242). С. 120-121.

²⁵ Blomberg, R. D., Peck, R. C., Moskowitz, H., Burns, M., Fiorentino, D. (2009). The Long Beach/Fort Lauderdale relative risk study. *Journal of Safety Research*, 40: 285–292. P. 291.

У 2020 році у США, унаслідок ДТП, пов'язаних із вживанням водіями-учасниками автопригоди алкоголю, загинула 2 041 особа, коли водій мав РВАК від 0,01 до 0,07 г/дл.²⁶

Накопичений протягом десятків років науковий досвід засвідчує прямий зв'язок між підвищенням концентрації алкоголю в крові (РВАК) у водіїв і зростанням ризику ДТП. Існує науковий консенсус, що алкоголь призводить до погіршення навичок керування ТЗ, починаючи з 0,05 ‰ або навіть нижче, і така тенденція прогресує за більш високих показниках РВАК. При тому біологічна мінливість у людей спричиняє суттєві відмінності у впливі алкоголю та толерантності до алкоголю в кожного фізичного індивідуума, що робить практично марними будь-які спроби встановити «безпечний» рівень алкоголю для водіїв в кожному окремому випадку. Навіть в однієї і тієї самої людини за різних умов цей показник може змінюватися²⁷.

ВООЗ рекомендує встановлювати та забезпечувати дотримання національного законодавства, ґрунтуючись на максимальному РВАК 0,05 г/дл. для населення в цілому та $\leq 0,02$ г/дл для початківців та водіїв на випробувальному терміні²⁸.

Окремі дослідження вказують, що кожне збільшення РВАК водія на 0,02 ‰ від абсолютного нуля тверезості ($0 \text{ ‰} \geq 0,02 \text{ ‰} \infty$) майже вдвічі збільшує ризик ДТП з летальними наслідками. Було виявлено, що ризик аварій зростає зі збільшенням РВАК серед усіх досліджуваних вікових і статевих груп. При РВАК у діапазоні 0,05-0,09 ‰ ймовірність ДТП була принаймні в дев'ять разів більшою, ніж при нульовому РВАК для всіх вікових груп. Водії молодших вікових категорій з РВАК у тому ж діапазоні (0,05-0,09 ‰) мали вищий відносний ризик, ніж водії старшого віку, а жінки мали вищий відносний ризик, ніж чоловіки. При дуже високих РВАК (на рівні 0,15 ‰ або вище) ризик потрапляння в ДТП був у 300-600 разів вище ризику при нульовому або майже нульовому РВАК²⁹.

²⁶ NHTSA. (n. d.). Drunk Driving. URL: <https://www.nhtsa.gov/risky-driving/drunk-driving>.

²⁷ Bohigian, G. M., Dolan, M. D., Arlington, V., & Estes Jr, H. (1986). Alcohol and the driver. *JAMA*, 255, 522-527.

²⁸ Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ 2019. Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ; 2020. С. 26. Лицензия: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.9.

²⁹ Zador, P. L. (1991). Alcohol-related relative risk of fatal driver injuries in relation to driver age and sex. *Journal of studies on alcohol*, 52(4): 302-310.

Керування ТЗ під впливом наркотичних речовин, особливо у поєднанні з алкоголем, також визнається проблемою, яка набуває все більших і більших обертів. Є маса складнощів, пов'язаних з організацією тестування та встановленням причинно-наслідкового зв'язку вживання різних наркотичних речовин та ДТП. Крім того, як зазначається в доповіді ВООЗ, фактичних даних щодо ефективності законодавства, що обмежує або забороняє керування під впливом наркотичних речовин, недостатньо для встановлення критеріїв передової практики³⁰.

Зловживання алкогольними напоями, як і наркотичними чи іншими одурманюючими речовинами, знижує самоконтроль людини, розвиває моральну нестійкість, корисливі й агресивні мотиви, у неї з'являється нерозбірливість у виборі засобів для досягнення різних антисоціальних цілей. О. Стеблинська наголошує що, унаслідок ослаблення самоконтролю, порушення мислення поведінка людини, яка перебуває в стані сп'яніння, різко відрізняється від звичайної, штовхаючи на несподівані, не зрозумілі з позицій розуму вчинки³¹.

Підрахунки, проведені С. Д. Левіттом разом з Дж. Портером, показують, що водії з алкоголем у крові становлять ризик для БДР принаймні у п'ятнадцять разів більший, ніж тверезі, і мають принаймні у вісім разів більше шансів стати причиною смертельної автопригоди. Навіть такий фактор, як схильність особи до порушень ПДР, менш впливає на ризик створити ДТП з постраждалими чи загиблими, ніж вплив алкоголю³².

Достовірно встановлено, що будь-які дії під впливом алкоголю (етанолу) пов'язані з підвищеною ймовірністю травматичного ушкодження. Цей зв'язок психологи та фізіологи пов'язують із порушенням розсудливості та психомоторної діяльності обумовленої впливом токсичних речовин, що призводить до збільшення ймовірності

Див. Bohigian, G. M., Dolan, M. D., Arlington, V., & Estes Jr, H. 1986.

³⁰ Див. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ. 2019. С. 31.

³¹ Стеблинська О. С. Поняття, види та правове значення стану сп'яніння. Форум права. 2010. № 4. С. 31. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2010_4_138 (дата звернення: 04.01.2022).

³² Levitt, S. D., & Porter, J. (1999). Estimating the effect of alcohol on driver risk using only fatal accident statistics. Cambridge: National Bureau of Economic Research, p. 33.

травмування. Водночас на побутовому рівні існує поширена хибна думка про те, що алкоголь нібито може захистити таку людину від травм під час та після нещасного випадку. Проте контрольовані лабораторні дослідження чітко довели, що алкоголь насправді лише посилює шкідливі наслідки травм у небезпечних ситуаціях.

Проведений вченими (П. Уоллер, Дж. Стюарт, А. Хансен та ін.) детальний аналіз великого масиву даних (було проаналізовано ситуації більш ніж 1 млн водіїв, які стали учасниками ДТП) показав, що в сукупності низки змінних чинників, котрі впливають на безпеку водіїв під час автопригоди (таких як: використання ременів безпеки, деформація ТЗ, швидкість ТЗ до зіткнення, наїзду чи перекидання, вік водія та вага ТЗ), п'яна особа, швидше за все, отримає серйозні травми або смерть, ніж тверезий водій³³.

У дослідженні А. Бехнуда і Ф. Л. Меннерінга автори наголошують, що тверезі водії, які стали учасниками ДТП, як правило, мають більшу гетерогенність отриманих травмувань (тобто різноманітність їх розподілу за тяжкістю наслідків) за наявності потенційно несприятливих погодних умов та умов дорожнього покриття. Шукаючи пояснення цьому, науковці припускають, що водії, які не отримали ушкоджень чи здобули легких ушкоджень, повноцінно застосовували весь діапазон своїх знань/рішень для оцінювання таких умов і можливої мінімізації їх впливу на механізм скоєння ДТП. Тому мінливість цього діапазону серед популяції водіїв (з різним досвідом керування тощо) повинна бути великою. На протигагу цьому, водії, які перебували під впливом алкоголю чи наркотичних речовин, мають набагато меншу гетерогенність у факторах, які впливають на тяжкість травм, що свідчить про так званий ефект «вирівнювання», що виникає внаслідок дії таких речовин на організм людини, заважаючи їм у прийнятті необхідних правильних рішень у складній ситуації³⁴. Таке вирівнювання призводить до більш травмонезбезпечних сценаріїв розвитку аварійної ситуації (переростання її у ДТП), незалежно від досвіду водія, технічного стану ТЗ чи

³³ Waller, P. F., Stewart, J. R., Hansen, A. R., Stutts, J. C., Popkin, C. L., & Rodgman, E. A. (1986). The potentiating effects of alcohol on driver injury. *JAMA*, 256(11): 1461-1466.

³⁴ Behnood, A., & Mannering, F. L. (2017). The effects of drug and alcohol consumption on driver injury severities in single-vehicle crashes. *Traffic injury prevention*, 18(5): 456-462. DOI: 10.1080/15389588.2016.1262540.

інших факторів, а відповідно, отримання більш тяжких травм учасниками автопригоди.

Тож додатково зазначимо, що вживання алкоголю чи наркотичних засобів, крім підвищення ризику скоєння ДТП (у разі керування ТЗ у такому стані), ще збільшують вразливість людини до травм, а також тяжкість таких травм (аж до несумісних з життям) під час будь-якої аварії.

Керування ТЗ у стані будь-якого сп'яніння є порушенням ПДР, яке може мати тяжкі наслідки, у тому числі пов'язані із завданням тілесних ушкоджень різного ступеня тяжкості або смертельних травм. За словами Р. Хомела, негативні наслідки від ДТП через вказані причини (перебування в стані алкогольного, наркотичного чи іншого виду сп'яніння) у вигляді травмувань чи загибелі людей, крім морального аспекту, накладають ще значні матеріальні витрати на громаду³⁵.

1.2. АДМІНІСТРАТИВНА ПРАКТИКА ПРИТЯГНЕННЯ ДО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ, ПОВ'ЯЗАНІ З КЕРУВАННЯМ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ

За статистичними даними Національної поліції України (далі – НПУ), за 11 місяців 2021 року в нашій країні було виявлено 123 432 адміністративних правопорушення, пов'язаних з керуванням ТЗ у стані сп'яніння, що становить 2,53 % від загальної кількості всіх виявлених адміністративних проступків. Найбільший з них відсоток – це порушення, передбачені ч.1 ст. 130 КУпАП, – 106 494 (*керування ТЗ особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів..., а так само відмова особи, яка керує ТЗ, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан сп'яніння...*); потім

³⁵ Homel, R. (1981). Penalties and the drink-driver: a study of one thousand offenders. *Australian and New Zealand Journal of Criminology*, 14(4): 225–241.

порушення, передбачені частиною другою цієї статті, – 8 431 (*повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частиною першою цієї статті*); далі частиною третьою – 7 218 (дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені особою, яка *двічі протягом року* піддавалася адміністративному стягненню за керування ТЗ у стані сп'яніння чи відмову від проходження огляду на стан сп'яніння...); і, нарешті, четвертою – 1 289 (вживання особою, яка керувала ТЗ, після ДТП за її участю алкоголю, наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі, або після того, як ТЗ був зупинений на вимогу поліцейського, до проведення уповноваженою особою медичного огляду на стан сп'яніння)³⁶.

До речі, за аналогічний період попереднього року (11 місяців 2020 року) було виявлено 119 597 адміністративних правопорушень, пов'язаних із керуванням ТЗ у стані сп'яніння. Їх розподіл мав схожий вигляд: ч.1 ст. 130 КУпАП – 102 773, ч.2 ст. 130 КУпАП – 8 757, ч.3 ст. 130 КУпАП – 7 058, ч.4 ст. 130 КУпАП – 1 009³⁷ (див. рис. 3). Наведене свідчить, що 13 % у загальному блоці даних правопорушень пов'язано з *повторністю* керування ТЗ у стані сп'яніння. А порівняння відповідних даних двох останніх років дає підстави стверджувати, що, незважаючи на незначне зменшення загальної кількості виявлених правопорушень у 2021 році (на 3,1 %), тенденція повторності залишається стабільно однаковою (див. рис. 3 та 4).

³⁶ Звіт про стан застосування адміністративного законодавства органами Національної поліції України за 11 місяців 2021 року (форма № 1-АП). Дія: дані та ресурси. URL: <https://data.gov.ua/dataset/207f2c6d-998f-4a15-91de-f7e5259beaf7>.

³⁷ Там само.

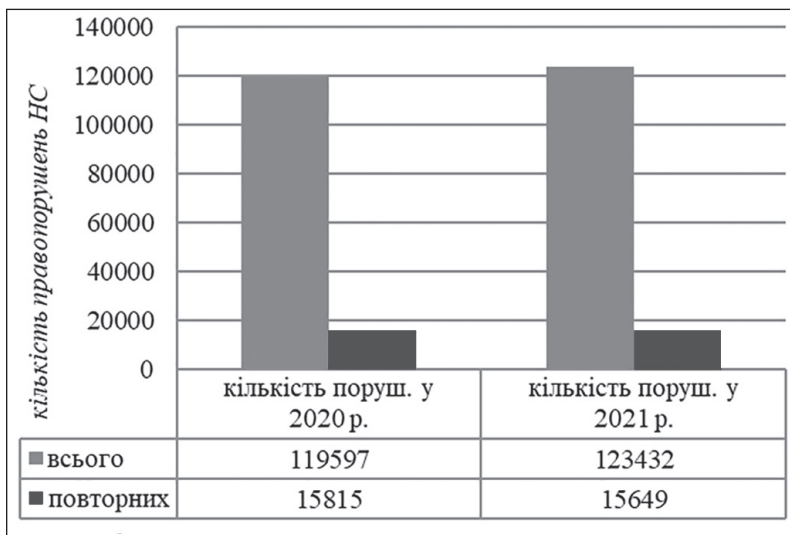


Рис. 3. Загальна кількість та повторність адміністративних правопорушень, пов'язаних із керуванням ТЗ у стані сп'яніння за 11 місяців 2020 та 2021 років.

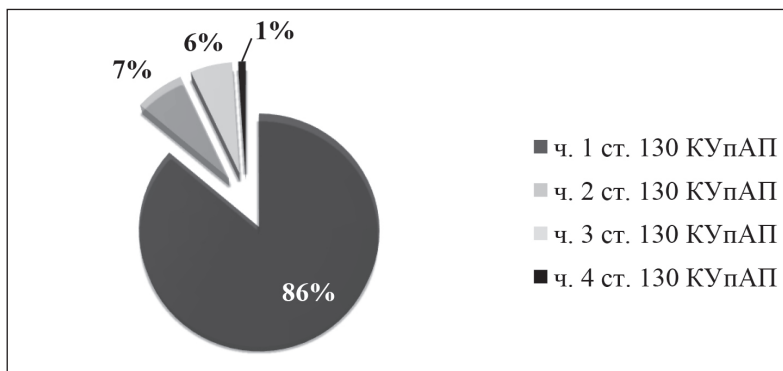


Рис. 4. Розподіл адміністративних правопорушень, пов'язаних з керуванням ТЗ у стані сп'яніння (ст. 130 КУпАП) за частинами (11 міс. 2020 р. та 2021 р.)³⁸.

³⁸ Див. Звіт про стан застосування адміністративного законодавства органами Національної поліції України за 11 місяців 2021 року (форма № 1-АП).

Протягом 2019 та 2020 року відсоток прийнятих судами рішень щодо накладення адміністративних стягнень за матеріалами, складеними поліцією за ст. 130 КУпАП, становив 58,5 % та 60,9 % відповідно³⁹.

Нижче, на рис. 5, представлено розподіл адміністративних стягнень, прийнятих судами за частинами 1–4 ст. 130 КУпАП (за 10 місяців 2021 року).

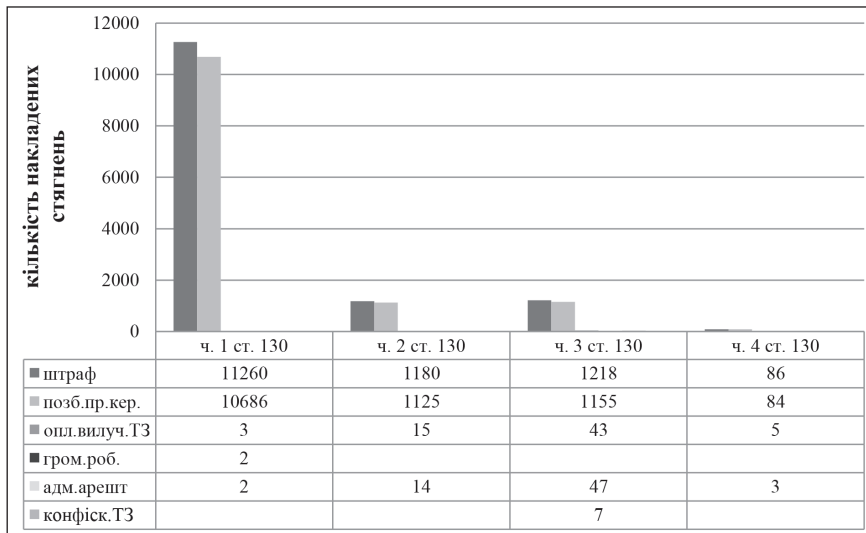


Рис. 5. Розподіл адміністративних стягнень, прийнятих судами за частинами 1-4 ст. 130 КУпАП за 2021 рік – узагальнено авторами за результатами опрацювання вибірки даних про адміністративні правопорушення, передбачені частинами 1–4 ст. 130 КУпАП (станом на 02.11.2021 року)⁴⁰.

Аналіз цих даних демонструє низький відсоток застосування судами таких дієвих («жорстких») стягнень як адміністративний арешт, оплатне вилучення чи конфіскація ТЗ (див. рис. 6). Утім на це

³⁹ Стан здійснення правосуддя у кримінальних провадженнях та справах про адміністративні правопорушення судами загальної юрисдикції у 2020 році. Київ : Державна судова адміністрація України, 2021. С. 99.

⁴⁰ Практика застосування адміністративного законодавства за правопорушення, передбачені частинами 1–4 ст. 130 КУпАП (за період з 01.01.2021 до 02.11.2021). Вибіркові дані Управління патрульної поліції. Файл: Таблиця (excel).

є й об'єктивні причини – останні два стягнення за законом можуть бути застосовані лише якщо ТЗ знаходиться у приватній власності порушника.

Важливу роль у контексті ефективності адміністративних стягнень відіграє питання їх реалізації (виконання) та дієвості впливу на подальшу поведінку порушників. Слід звернути увагу, що серед найпоширенішого адміністративного стягнення – штрафу, за звітними даними Судової влади України за 2020 рік, від загальної накладеної судами на правопорушників суми штрафів за ст. 130 КУпАП ($\geq 1091,7$ млн грн.) добровільно було сплачено лише 13,7 %⁴¹. Практика взаємодії з органами Державної виконавчої служби щодо виконання адміністративних стягнень у вигляді штрафів у примусовому порядку свідчить, що така діяльність не позбавлена певних проблем. Серед них не останнє місце посідає повернення державними виконавцями виконавчого документа стягувачу (до підрозділу поліції чи суду) – до 30 %, через те що в боржника відсутнє майно або неможливо знайти особу-боржника тощо⁴². З приводу виконання рішень суду щодо позбавлення спеціального права керування ТЗ, зауважимо, що цей захід далеко не завжди забезпечує фактичне відсторонення таких осіб від подальшого керування ТЗ. Про це наочно свідчить статистика таких адміністративних проступків як «керування транспортним засобом особою, позбавленою права керування ТЗ» (ч. 4 ст. 126 КУпАП), яких у 2021 році (за 11 місяців) поліцією було виявлено 23,5 тис.⁴³

⁴¹ Звіт судів першої інстанції щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення. Зведений за 2020 рік. Судова влада України: судова статистика. URL: https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/rik_2020 (дата звернення: 05.01.2022).

⁴² Гаврилюк М. Ю., Веселов М. Ю., Проліз А. В. Окремі питання примусового виконання постанов поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти*: матеріали XV Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Кривий Ріг, 13 листоп. 2020 р.). Кривий Ріг, 2020. С. 78.

⁴³ Див. Звіт про стан застосування адміністративного законодавства органами Національної поліції України за 11 місяців 2021 року (форма № 1-АП).

Частина ст. 130 КУпАП	Всього прийнято рішень судом*	Прийнято рішень про застосування (%):		
		оплатне вилучення ТЗ	конфіскація ТЗ	адміністративний арешт
ч. 2 (повторне протягом року)	1 326	1,13 %	не передбачається	1,05 %
ч. 3 (двічі протягом року +)	1 373	3,24 %	0,5 %	3,4 %

**примітка: вказана кількість включає і рішення щодо застосування заходів відповідно до ст. 24, а також щодо закриття провадження за пп.1, 7 ст. 247 КУпАП.*

Рис. 6. Відсоток застосування судами деяких адміністративних стягнень за повторні порушення, пов'язані з керуванням ТЗ у стані сп'яніння – узагальнено авторами за результатами опрацювання Звіту про стан застосування адміністративного законодавства органами Національної поліції України за 11 місяців 2021 року⁴⁴

Таким чином, статистичні дані дають підстави стверджувати, що застосування адміністративних санкцій у вигляді штрафу чи позбавлення права керування за правопорушення, пов'язані з керуванням ТЗ у стані сп'яніння, не завжди видаються достатніми для того, щоб здійснювати загальну та спеціальну превенцію даного виду порушень ПДР, а більш жорстокі види адміністративних стягнень за повторні порушення (протягом року) через низку об'єктивних причин застосовуються судами вкрай рідко.

А як свідчить сумний досвід, це призводить до резонансних ДТП із постраждалими, які періодично трапляються в тому чи іншому регіоні України. Так факт загибелі цілої родини (подружжя й трьох дітей) у ДТП під містом Києвом 12.07.2020 р. через дії п'яного водія сколихнув усе українське суспільство. Як потім з'ясувалося, у 2010 році ця особа вже була засуджена за аналогічне діяння (тоді в ДТП постраждала жінка) до позбавлення волі за ч.2 ст. 286 КК України⁴⁵. Наступним прикладом стало ДТП у Деснянському районі міста Києва увечері 15.07.2021 р.: а/м «Opel» ледь не збив жінку на тротуарі, а потім утік із місця події. Після затримання втікача у водія було

⁴⁴ Див. Стан здійснення правосуддя у кримінальних провадженнях та справах про адміністративні правопорушення судами загальної юрисдикції у 2020 році.

⁴⁵ Страшний приклад безвідповідальності водіїв. Голос України за 15.07.2020. URL: <http://www.golos.com.ua/article/333255>.

встановлено стан алкогольного сп'яніння (2,05 ‰ алкоголю у крові водія). Раніше цей чоловік уже був позбавлений права керування ТЗ за водіння в стані алкогольного сп'яніння і лише декілька днів тому повернув попередньо «відібрані» права⁴⁶. Ці випадки дуже наочно демонструють, що чинна система санкцій не завжди видається дієвою, щоб відвернути повторні однорідні порушення з боку окремих осіб, які, на жаль, рано чи пізно здатні спричинити значного лиха іншим людям. Прикро, але такі приклади не є поодинокими в Україні.

Закономірним продовженням аналізу адміністративно-деліктних проваджень є розгляд даних про кримінальні правопорушення, передбачені ст. 286-1 КК України та результати їх досудового розслідування і судового розгляду. З роз'яснень Комітету ВР з питань правоохоронної діяльності від 18.03.2021 р. № 04-27/3-2021/97637 випливає, що дана стаття набула чинності з 17.03.2021 р. На жаль, офіційна статистика (вебсайт Офісу Генерального прокурора⁴⁷) включила цю статтю до форм обліку лише у червні 2022 року. За даними прокуратури України, за 6 місяців поточного року було обліковано 306 кримінальних правопорушень, передбачених тією чи іншою частиною статті 286-1 КК України, у яких 174 особам вручено повідомлення про підозру. Станом на 01.07.2022 р. за 97 кримінальними правопорушеннями провадження з обвинувальним актом направлено до суду, за 83 – провадження закрито (з них 85,5 % – з підстав відсутності події кримінального правопорушення чи відсутності в діянні складу кримінального правопорушення) тощо⁴⁸.

Слід наголосити, що, згідно з офіційними статистичними даними прокуратури, кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України в нашій державі рік від року (за звітний період взято 6 місяців) здебільшого зменшується. Між 2018 та 2022 роками зменшення становить 1 481 випадок, середньостатистична

⁴⁶ В Киеве пьяный водитель едва не сбил женщину и пытался скрыться от полиции. Видео. *OBOZREVATEL*. URL: <https://news.obozrevatel.com/kiyany/proisshestiya/v-kieve-ryanyiy-voditel-edva-ne-sbil-zhenshchinu-i-pyitalsya-skryitsya-ot-politsii-video/amp.htm>.

⁴⁷ Статистика. Вебсайт Офісу Генерального прокурора. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/statistika>.

⁴⁸ Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-червень 2022 року: Звітність. Вебсайт Офісу Генерального прокурора. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/statistika>.

різниця за останні п'ять років – 235. Особливо звертає на себе увагу останній звітний період (2022 рік), де кількість облікованих кримінальних правопорушень за ст. 286 КК України, порівняно з попереднім роком, менше на 1 021 факт (див. рис. 7).

Рік	2018		2019		2020		2021		2022	
ст. 286 ККУ	4284	-598	4164	-120	4270	+106	3824	-446	2803	-1021
ст. 286-1 ККУ	-	-	-	-	-	-	-	-	306	+306

Рис. 7. Кількість та динаміка кримінальних правопорушень, передбачених статтями 286 та 286-1 КК України в Україні за звітний період 6 місяців 2018-2022 р.р. За результатами аналізу статистичних даних Офісу Генеральної прокуратури⁴⁹

Але ми впевнені, що така ситуація склалася у зв'язку з тим, що із загалу всіх ДТП з постраждалими цього року стали відмежовувати автопригоди, скоєні особами, які керували ТЗ у стані сп'яніння, а це ще +306 випадків. У підсумку 2022 рік дає нагоду вирахувати та з великою ймовірністю припустити, що в середньому кількість випадків скоєння ДТП через вину особи, яка керувала ТЗ у стані сп'яніння, дорівнює 23 %.

1.3. ДЕЛІКТОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВОПОРУШНИКІВ ТА ПРАВОПОРУШЕНЬ, ПОВ'ЯЗАНИХ ІЗ КЕРУВАННЯМ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ В СТАНІ СП'ЯНІННЯ

Рівень, динаміка та прояви певного виду поширених у державі правопорушень багато в чому обумовлені специфікою ставлення суспільства до цих суспільних відносин, а перспективи подальшого удосконалення заходів протидії тому чи іншому

⁴⁹ Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-червень: Звітність за 2018-2022 роки. Вебсайт Офісу Генерального прокурора. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/statistika>.

негативному явищу залежать від повноти розуміння характеристик особи правопорушника чи потенційної групи ризику і типових умов правопорушення.

БДР у першу чергу залежить від того, хто керує ТЗ, тож для аналізу та напрацювання подальших пропозицій не менш важливо знати типові риси особи на момент правопорушення: її стать, вік, стаж, наявність факту(ів) притягнення її до адміністративної відповідальності за аналогічні правопорушення раніше тощо. Вивчення делктологічної типології особи, яка скоїла чи здатна скоїти правопорушення, пов'язані з керуванням ТЗ у стані сп'яніння, дозволить створити портрет особи, щоб в подальшому запропонувати правові заходи щодо запобігання цих порушень.

К. Полтава, надаючи кримінологічну характеристику автотранспортних злочинів, пов'язаних із загибеллю людей або тяжкими тілесними ушкодженнями, виділяла наступні умови, пов'язані з особою злочинця (правопорушника): а) соціально-демографічні; б) фізичні та психологічні; в) кримінально-правові⁵⁰.

Використовуючи цей підхід, ми визначили відповідні маркери для з'ясування загальних статистичних ознак осіб, які нехтують заборонами щодо керування ТЗ у стані сп'яніння (див. рис. 8).

Для більш поглибленого аналізу «портрету» та характеристик потенційних правопорушників нами було:

- вивчено 124 архівні справи про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 130 КУпАП, розглянуті в Жовтневому районному суді м. Кривий Ріг (див. Додаток 1);
- проаналізовано судову звітність про осіб, притягнутих до адміністративної відповідальності за 2020 рік;
- проведено соціологічне анкетування 80 респондентів (див. Додаток 2).

⁵⁰ Полтава К. О. Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або із тяжкими тілесними ушкодженнями, в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2014. С. 59.

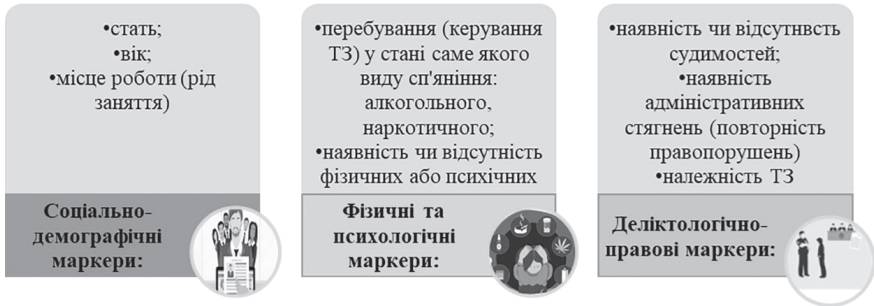


Рис. 8. Характеристика ознак осіб, які керували ТЗ у стані сп'яніння

Проведений аналіз (див. рис. 9 та 10) свідчить, що переважна більшість правопорушень, пов'язаних з керуванням ТЗ у стані сп'яніння за гендерною ознакою, скоюють чоловіки. Більшість правопорушень допускають особи працездатних вікових категорій – від 18 до 40 років (86,3 %). Натомість статистика говорить, що майже $\frac{3}{4}$ усіх порушників є особами, які тимчасово не працюють. Вважаємо, що офіційні дані можуть не відповідати фактичному стану справ, оскільки закон не покладає на особу, яка притягається до адміністративної відповідальності, обов'язок надавати про себе правдиву інформацію, тому багато з них дають хибні відомості про рід діяльності. Хоча така інформація є необхідною при врахуванні виду адміністративного стягнення (за умови наявності диспозитивності санкції статті), а в подальшому, для економії часу у випадку примусового виконання штрафу.

Дуже важливим аспектом проведеного аналізу архівних справ стало з'ясування відсотка належності правопорушникові ТЗ. Встановлено, що у випадках виявлення правопорушень, передбачених частинами 1–4 ст. 130 КУпАП, загальна кількість осіб, які керували ТЗ, що є у приватній власності порушника, не сягав і 20 %. При повторних правопорушеннях за частиною другою цей показник становить 23 %, а за третьою, яка передбачає конфіскацію ТЗ, – 9 % (див. рис. 11).

Період	Кількість та відсоток осіб, які вчинили правопорушення (ст. 130 КУпАП)														
	за статтю		за віком (років)				за родом зайняття			повторність скоєння адм. пр./ поруш.		власність ТЗ			
	чол.	жін.	< 18	18-30	31-40	41-50	≥ 51	працюють, з них: всього у правоохор. органах		учні	не працюють	двічі	більш 2-х разів	приватн. власн.	ТЗ третіх осіб
2019 – 2020 р.р.	124	0	3	64	43	14	0	18	3	3	103	13	36	20	104
	100 %	0 %	2,4 %	51,6 %	34,7 %	11,3 %	0 %	14,6 %	2,4 %	2,4 %	83 %	10,5 %	29 %	16 %	84 %

Рис. 9. Аналіз соціально-демографічних та деліктологічних характеристик осіб, які вчинили правопорушення (на підставі аналізу справ Жовтневого районного суду м. Кривий Ріг за період: 2019-2020 р.р.) – узагальнено автором за результатами опрацювання архівних справ

Кількість та відсоток осіб, які вчинили правопорушення (ст. 130 КУпАП) станом на					
за статтю		з фізичними вадами	за родом зайняття		
чоловіки	жінки	особи з інвалідністю	працюють	пенсіонери	працездатні, які не працюють та безробітні
82,7 тис.	1,05 тис.	0,23 тис.	17,5 тис.	1,36 тис.	64,91 тис.
98,75 %	1,25 %	0,27 %	19,1 %	1,6 %	77,5 %

Рис. 10. Аналіз соціально-демографічних характеристик осіб, які вчинили правопорушення, передбачені чч.1-4 ст. 130 КУпАП – узагальнено авторами за результатами опрацювання зведеного звіту судів першої інстанції за 2020 рік по Україні щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення⁵¹.

⁵¹ Звіт судів першої інстанції щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення. Зведений за 2020 рік. Судова влада України: судова статистика. URL: https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/rik_2020.

А як впливає з закону та п.28 Постанови Пленуму ВС України від 23.12.2005 р. № 14 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті», суди не вправі застосовувати такий вид адміністративного стягнення, як конфіскація чи оплатне вилучення ТЗ, до особи, яка вчинила відповідне правопорушення, керуючи ТЗ, що належить іншій особі⁵².

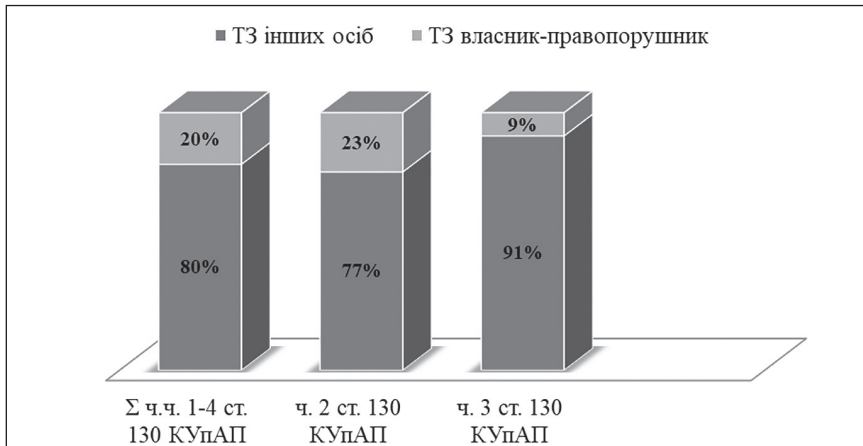


Рис. 11. Відсоток осіб, які керували ТЗ, що є у приватній власності порушника.

Натомість, як уже зазначалося, представлений аналіз демонструє, що переважно до основної частини правопорушників (чоловіки працездатного віку) у необхідних випадках може бути застосовано адміністративний арешт, якщо це передбачено санкцією норми закону. Крім того, не вбачається і будь-яких перешкод для застосування до правопорушників громадських та/чи суспільно корисних робіт, оскільки основна частина цього контингенту нібито не де не працює (за умови внесення змін до законодавства та доповнення санкцій

⁵² Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті : Постанова Верховного суду України від 23.12.2005 р. № 14. Дата оновлення: 19.12.2008. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05/conv#Text>.

чч. 1–4 ст. 130 КУпАП можливістю накладання таких адміністративних стягнень).

Проведене в межах нашого дослідження соціологічне опитування дало нагоду краще визначити деякі загальні тенденції та ставлення людей до зазначеної в роботі проблематики. Зазвичай фактично всі знають про здатність алкоголю, наркотичних чи інших психотропних речовин впливати на здатність людини безпечно керувати ТЗ (86,3 %). Водночас деякі допускають, що пляшка пива (0,5 л.) чи 100 мл сухого вина не заважатимуть безпечному керуванню ТЗ – 13,8 % та 8,8 % відповідно. Більшість із половини респондентів (68,8 %) анонімно відповіли, що їм особисто доводилось керувати ТЗ у стані сп'яніння, або такі факти вони спостерігали з-поміж осіб свого найближчого соціального оточення (родини, колег по роботі, друзів). При тому лише 2,5 % з опитаних притягувалися за це правопорушення до адміністративної відповідальності й 15 % категорично заявили, що в стані сп'яніння вони ТЗ не керують. Серед причин, які найбільш стримують людину від цього правопорушення, респонденти обрали декілька чинників: страх за своє здоров'я та життя (а також своїх пасажирів) – 68,8 %; побоювання не впоратися з керуванням ТЗ та скоїти ДТП – 48,8 %; можливість бути притягнутим до юридичної відповідальності – 48,8 %. На запитання: «Що заважає стримувати особу від керування ТЗ у стані сп'яніння?», перше місце (51,2 %) здобув варіант відповіді *«недостатня жорсткість заходів юридичної відповідальності до правопорушників»*, друге (46,3 %) – *«неефективність механізму реалізації дієвих санкцій за подібні правопорушення»*. Причому 92,5 % учасників анкетування підтримують доцільність криміналізації порушень ПДР, пов'язаних із керуванням ТЗ у стані сп'яніння, у разі вчинення таких порушень більше ніж три рази протягом року (див. Додаток 2).

Показовим прикладом злободенності ситуації є рішення Тернівського районного суду м. Кривий Ріг від 25.02.2021 р. у справі № 215/7188/20. З рішення випливає, що з підрозділу патрульної поліції до суду надійшло п'ять матеріалів про адміністративні правопорушення, передбачені ч.3 ст. 130 КУпАП (керував з знаками наркотичного сп'яніння), скоєні однією особою в період з 10.12.2020 р. по 11.01.2021 р. (для довідки: правопорушення були виявлені поліцією

в різні періоди часу доби (00:36 год., 09.10 год., 10:06, 14:25 тощо), правопорушник керував різними ТЗ, жоден з яких не перебував у його приватній власності)⁵³. Ще один приклад: особа, яка вже двічі протягом року притягувалася до адміністративної відповідальності, керувала ТЗ з ознаками наркотичного сп'яніння 06.11.2020 р. о 21:10 год., а потім 07.11.2020 р. о 09:58 год., за що було складено два адміністративних матеріали за ч.3 ст. 130 КУпАП та направлено до Держинського районного суду м. Кривий Ріг (Справа № 210/6306/20)⁵⁴. І це ситуації лише за невеликий період і по одному місту. Водночас подібних фактів судова практика містить багато.

Наведені приклади свідчать, що більшість людей здатні адекватно сприймати встановлені у ПДР заборони щодо керування ТЗ у стані сп'яніння. За підсумками 2020 року, кількість осіб, притягнутих до адміністративної відповідальності за правопорушення, передбачені чч.1–4 ст. 130 КУпАП дорівнює 2 на 1 тис. населення України. Безумовно, багато епізодів таких порушень залишається латентними (не виявленими правоохоронцями). Але навіть коли такі порушники потрапляють до рук поліції, більшій частині з них вистачає одноразового досвіду контактування з правосуддям і в такому разі наявних у законодавстві адміністративних санкцій вистачає для превенції подібних правопорушень. Утім, як свідчить статистика, існує достатній відсоток і таких осіб, яким штрафних санкцій та позбавлення права керування ТЗ на один рік видається замало, і вони скоюють повторні подібні правопорушення. Проте, є і більш небезпечна категорія порушників «адміністративних рецидивістів», (вивчення судової практики вказує, що здебільшого це особи, які керують у стані наркотичного сп'яніння), на яких не справляють жодного впливу навіть збільшені розміри штрафу і для яких формулювання «двічі протягом року» після третього разу стає пустою формальністю. Такі особи вже позбавлені права керування, порушують на ТЗ, які їм не належать на праві власності, штрафи також переважно вже не сплачують,

⁵³ Постанова судді Тернівського районного суду міста Кривого Рогу Дніпропетровської області від 25.02.2021 р. у справі № 215/7188/20. Єдиний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/95215737>.

⁵⁴ Постанова судді Держинського районного суду міста Кривого Рогу Дніпропетровської області від 28.01.2021 р. у справі № 210/6306/20. Єдиний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/94485575>.

оскільки ніде офіційно не працевлаштовані і не мають такого майна, на яке можливо було б примусово звернуте ліквідацію заборгованості по штрафам у разі виконавчого провадження. Звичайно, такі особи є потенційними носіями небезпеки як для себе, так і для інших учасників дорожнього руху. Отже, поєднання аналітичних даних та соціологічних опитувань дало змогу окреслити певний деліктологічний портрет українського суспільства щодо питання керування ТЗ у стані сп'яніння.

«Деліктологічна піраміда» – характеристика ставлення українського суспільства до керування ТЗ у стані сп'яніння

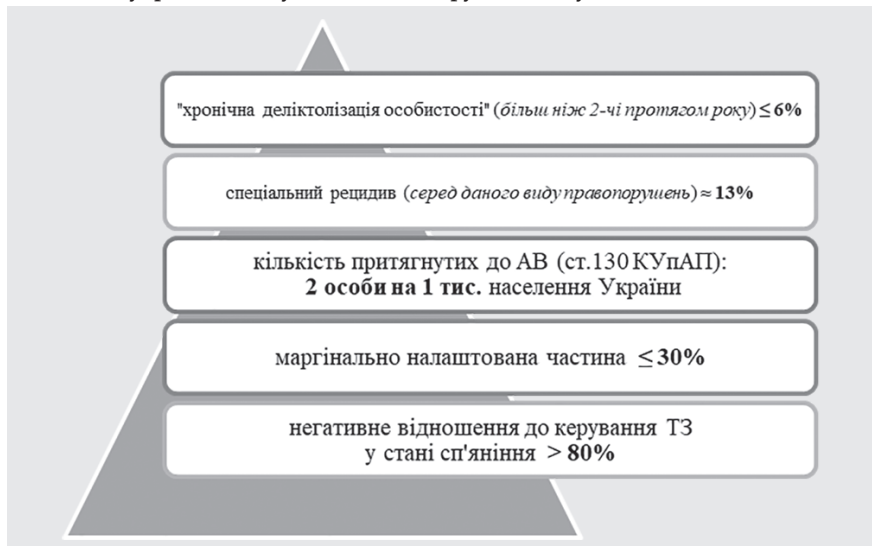


Рис. 12. Ставлення українського суспільства до керування ТЗ у стані сп'яніння

Встановлено: українське суспільство у переважній більшості негативно відноситься до подібного виду правопорушень (80 %), але у своєму складі має значний маргінальний прошарок, який допускає можливість деяких проявів таких дій, сподіваючись, що це не вплине суттєво на їхню здатність безпечно керувати ТЗ чи на вдачу не бути «спійманим» поліцією (≤30 %); серед осіб, притягнутих до юридичної відповідальності (включаючи як адміністративну, так і кримінальну), у ≈13 % має місце так би мовити «спеціальний рецидив» таких порушень; особливу стурбованість викликає «хронічна деліктологізація»

особи, поєднана з правовим нігілізмом та уявленням повної безкарності, – до $\leq 6\%$ (від загального відсотка повторності) (див. рис. 12).

Завершуючи цю частину дослідження, необхідно зауважити, що подолання тих негативних соціально-особистісних процесів, які знаходяться на вершині цієї піраміди, вимагає радикальних заходів удосконалення інституту юридичної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння аж до криміналізації «спеціального рецидиву» даного виду правопорушень.

1.4. РИЗИКИ ПОВТОРНОСТІ ПРАВОПОРУШЕНЬ, ПОВ'ЯЗАНИХ ІЗ КЕРУВАННЯМ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ ТА ЇХ ДЕТЕРМІНАНТИ

Передні дослідження вказують на високий рівень «рецидиву» (повторності) серед водіїв, які керують ТЗ у стані сп'яніння, особливо тих, хто має проблеми з алкогольною чи наркотичною залежністю⁵⁵. Підтвердженням цьому є і статистичні дані, які ми наводили раніше.

Немає жодного дослідження, проведеного в контексті встановлення частки порушень, пов'язаних із повторним керуванням ТЗ у стані сп'яніння, які стають причиною ДТП з летальними наслідками чи травмуванням людей. Однак низка закордонних досліджень демонструє, що частка дискваліфікованих водіїв, яких було позбавлено права керування ТЗ, продовжує керувати автомобілем у нетверезому стані протягом періоду дискваліфікації (позбавлення), і що існує надмірна присутність (участь) позбавлених права керування осіб у серйозних ДТП.

Дослідники також виявили закономірність, що найвищий рівень правопорушень за кермом у стані алкогольного сп'яніння, які призводили до ДТП, відбувалися в період між виявленням поліцією першого факту керування в стані сп'яніння та до винесення за таким

⁵⁵ Freiberg, A., Payne, J., Gelb, K., Morgan, A. & Makkai, T. (2016). Drug and Specialist Courts Review. Final Report. Brisbane, Queensland Government, p.p. 24-25.

правопорушенням судом рішення про позбавлення права керування. Це говорить про те, що для цих правопорушників навіть виявлення першого грубого порушення ПДР не було стримуючим фактором і підкреслює серйозний характер проблеми для деяких категорій водіїв, які припускаються подібних порушень⁵⁶.

Австралійські дослідження показали, що приблизно у 15 % випадків п'яні водії піддаються ризику повторних подібних правопорушень протягом трьох років після першого правопорушення⁵⁷. Недавнє дослідження, проведене в штаті Новий Південний Уельс, показало, що 15,5 % водіїв, які керували ТЗ у нетверезому стані, постали перед судом протягом наступних п'яти років за інше правопорушення, пов'язане з керуванням у стані сп'яніння⁵⁸.

Вибірковий аналіз вітчизняної судової практики у справах про адміністративні правопорушення, передбачені чч. 2 та 3 ст. 130 КУпАП, дають підстави стверджувати, що повторне керування ТЗ у стані сп'яніння в Україні (до цієї категорії умовно ми відносимо і ті випадки правопорушень, коли особа відмовилась проходити огляд на стан сп'яніння у встановленому законом порядку) відбуваються не через роки, а у середньому десь через два – чотири місяці.

Наведемо декілька прикладів. *Перша ситуація*: згідно з постановою Барського районного суду Вінницької області від 27.05.2020 р. Особу_1 визнано винним у вчиненні адміністративного правопорушення, передбаченого ч.1 ст. 130 КУпАП. Однак, уже 18.08.2020 р. зазначена людина керувала ТЗ (скутером) без номерного знаку та з ознаками алкогольного сп'яніння. На законну вимогу працівників поліції відмовився пройти в установленому порядку медичний огляд для визначення стану алкогольного чи іншого сп'яніння у присутності свідків Особа_1 відмовилась. Згідно з постановою Барського районного суду Вінницької області від 16.11.2020 р. (у справі № 125/1343/20) вказану особу було визнано винною у скоєнні адміністративного правопорушення, передбаченого

⁵⁶ Tasmania Law Reform Institute. (2017). Responding to the Problem of Recidivist Drink Drivers. Final report. *Issues Paper No 23*. Tasmania, 81, p. 7.

⁵⁷ Homel, R. (1981). Penalties and the drink-driver: a study of one thousand offenders. *Australian and New Zealand Journal of Criminology*, 14(4): 225–241.

⁵⁸ Trimboli, L., & Smith, N. (2009). Drink driving and recidivism in NSW. *BOCSAR NSW Crime and Justice Bulletins*, 16.

ч. 2 ст. 130 КУпАП⁵⁹. *Друга ситуація*: з постанови Енергодарського міського суду Запорізької області від 29.12.2021 р. (у справі № 316/3058/21) випливає, що 25.11.2021 р. Особа_1 керувала ТЗ (мопедом) з ознаками алкогольного сп'яніння, після зупинки на вимогу поліцейських від проходження огляду на стан сп'яніння на місці чи в медичному закладі в передбаченому законом порядку відмовилася. Раніше постановою Енергодарського міського суду Запорізької області від 27.08.2021 р. цю ж Особу_1 було визнано винною у вчиненні адміністративного правопорушення, передбаченого ч.1 ст. 130 КУпАП та притягнуто до адміністративної відповідальності⁶⁰.

З наведених прикладів видно, що від першого до другого (виявленого) правопорушення сплило від 3-х до 4-х місяців. І, як бачимо з рис. 13, саме на цей період припадає найбільша кількість виявлених фактів повторного керування ТЗ у стані (чи з ознаками) сп'яніння.

Для правопорушень, передбачених ч. 3 ст. 130 КУпАП (керування в стані сп'яніння двічі і більше разів протягом року), пік таких повторень зміщується на 7-й та 8-й місяці (якщо рахувати від моменту скоєння правопорушення вперше).

Учені створили такий собі загальний портрет типового так званого правопорушника-«рецидивіста»:

- багато з цих водіїв були особами чоловічої статі;
- віком до 25 років;
- мешкали в зонах високого соціально-економічного неблагополуччя;
- не мали стабільної роботи чи служби;
- яких було позбавлено права керування за попередні правопорушення на термін від одного до шести місяців;
- які мали дві або більше судимостей чи неодноразово притягувалися до інших видів юридичної відповідальності⁶¹.

⁵⁹ Постанова Барського районного суду Вінницької області від 16.11.2020 р. у справі № 125/1343/20. URL: <https://vkursi.pro/vsudi/decision/93973022>.

⁶⁰ Постанова Енергодарського міського суду Запорізької області від 29.12.2021 р. у справі № 316/3058/21. URL: <https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/court-document/102332341/>.

⁶¹ Sentencing Advisory Council. (2009). Driving While Disqualified or Suspended: Report. Melbourne, Victoria, Australia, 82 p. URL: <https://www.sentencingcouncil.vic.gov.au/publications/driving-while-disqualified-or-suspended-report>.

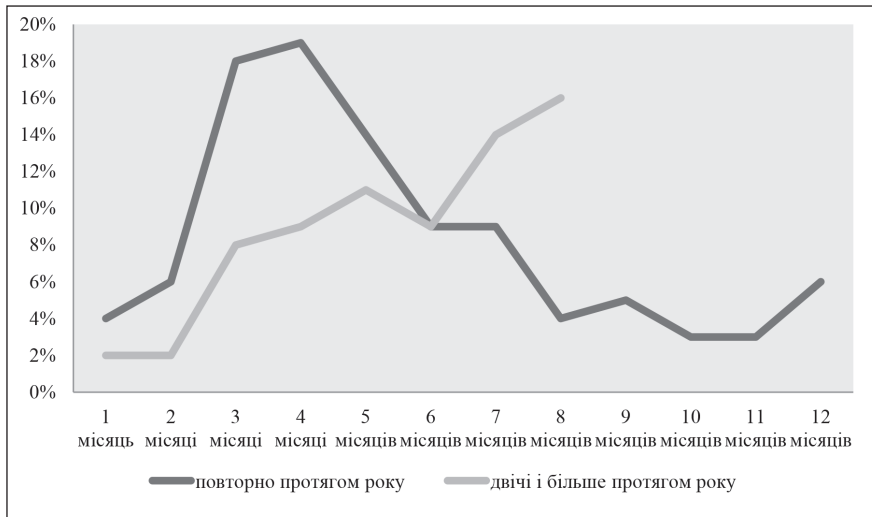


Рис. 13. Строки скоєння повторних правопорушень ч.2 та 3 ст. 130 КУпАП – узагальнено авторами за результатами опрацювання рішень (постанов) судів першої інстанції (50 справ за період 2020-2021 рр.)

Теорія стримування при призначенні покарання, звичайно, передбачає, що правопорушники розуміють юридичну відповідальність за правопорушення на основі їхнього уявлення про співвідношення ризику бути спійманими і санкцій, які їх можуть очікувати. Існують свідчення тих водіїв, котрі керували в стані алкогольного сп'яніння у штаті Квінсленд (Австралія), що наявні юридичні засоби стримування та санкції дійсно відлякують багатьох осіб від даного виду правопорушень. Однак вважається, що існує розбіжність між самооцінкою ситуації, усвідомленням негативних наслідків покарання за правопорушення та подальшою поведінкою правопорушників, оскільки значна кількість таких осіб здатна вчинити повторне правопорушення⁶².

Низка соціологічних досліджень, проведених у різних штатах Австралії, показала таке: частина респондентів (від 45 % до 55 %) визнала,

⁶² Freeman, J., Liossis, P., Schonfeld, C., Sheehan, M., Siskind, V., & Watson, B. (2006). The self-reported impact of legal and non-legal sanctions on a group of recidivist drink drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 9: 53-64. DOI: 10.1016/j.trf.2005.08.005.

що їм доводилося керувати ТЗ із перевищенням (як вони вважали) дозволеної межі рівня алкогольного сп'яніння. Причому, 64 % водіїв указали, що останній такий випадок із ними стався протягом останніх 12 місяців. Натомість, лише 14 % з учасників соціального опитування зазначили, що їх коли-небудь ловили і карали за водіння авто в нетверезому стані⁶³.

Схоже, що як ті особи, які вчинили правопорушення вперше, так і закоренілі правопорушники, так звані «рецидивісти», піддаються високому ризику повторних правопорушень незалежно від накладеного стягнення. У дослідженні Г. Погарські та А. Пікєро припущено, що для деяких делінквентів це може бути «ефектом скидання»: порушники вважають, що якщо колись вони були один раз притягнуті до відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння, то навряд чи потраплять у поле зору поліції знову в короткостроковій перспективі (така собі обивательська «теорія вірогідності»). Тому передбачуваний занижений ризик побоювання переважає стримуючий ефект потенційного більш жорсткого покарання за повторні правопорушення⁶⁴.

Це певним чином пояснює встановлену нами закономірність виявлення поліцією найбільшої кількості повторних правопорушень саме через 3–4 місяці після притягнення до відповідальності за перший проступок. Воліємо наголосити саме на слові «виявлення» таких фактів, адже латентні випадки повторного керування ТЗ у стані сп'янінні даною категорією осіб, імовірно, мають місце і раніше, але до часу напевно спрацює та сама теорія вірогідності. Сплеск повторних (двічі і більше) правопорушень на 7-й та 8-й місяці демонструє схожу тенденцію, єдино, якщо рахувати від другого факту виявленого правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 130 КУпАП тощо.

Багато правопорушників, здається, не сприймають погроз або фактичних санкцій, з огляду на що дослідники наголошують, що програми лікування алкоголізму життєво необхідні, щоб зламати усталену епізодичність керування ТЗ у стані сп'яніння⁶⁵.

⁶³ Tasmania Law Reform Institute. (2017). Responding to the Problem of Recidivist Drink Drivers. Final report. *Issues Paper No 23*. Tasmania, p. 4.

⁶⁴ Pogarsky, G., & Piquero, A.R. (2003). Can Punishment Encourage Offending? Investigating The «resetting» Effect. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 40(1): 95–120. <https://doi.org/10.1177/0022427802239255>.

⁶⁵ Freeman, J., Lioussis, P., Schonfeld, C., Sheehan, M., Siskind, V., & Watson, B. (2006). The self-reported impact of legal and non-legal sanctions on a group of recidivist drink drivers.

Дослідження, проведені в штаті Квінсленд (Австралія), показують, що понад чверть позбавлених права керування осіб, повідомили, що факт керування ними авто в стані сп'яніння було виявлено поліцією у зв'язку з порушенням інших норм БДР, а також що вони частіше мають проблеми з алкогольною залежністю. Третина з них визнала, що продовжує керувати ТЗ без прав, навіть після того, як це було виявлено поліцією⁶⁶.

Ступінь проблем з алкоголем у людини є ключовим показником того, що вона знову вчинить правопорушення. Науковці вважають, що для багатьох водіїв-рецидивістів у стані алкогольного сп'яніння така поведінка надто закріпилася і її складно змінити. Притягнуті до відповідальності особи висловлюють наміри змінити своє ставлення до керування в стані сп'яніння і не допускати таких правопорушень у подальшому, але не розглядають необхідності позбавитися алкогольної залежності. Проте в разі залишення незмінною константи вжиття особою алкоголю, її мотивація щодо утримання від керування ТЗ у такому стані не залишається стабільною протягом тривалого часу, що дуже часто спричиняє повторність правопорушення.

Мало того, що багато п'яних водіїв відповідають критерію стійкої залежності від алкоголю чи наркотиків, дослідження, проведені у Сполучених Штатах, демонструють, що особи, які допускають повторні порушення, пов'язані з керуванням ТЗ у стані сп'яніння, мають вищі показники супутніх психіатричних захворювань чи стійких розладів, ніж у загальній популяції, і це також є фактором, що сприяє рецидиву. Поширеність психіатричних розладів та захворюваності на фоні вживання алкоголю чи наркотиків неодмінно впливає на ефективність реагування таких осіб на застосовані до них санкції, що передбачаються законом за подібні правопорушення, а відповідно, і на превентивний вплив юридичних заходів на зазначену категорію правопорушників⁶⁷.

Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 9: 53–64. DOI: 10.1016/j.trf.2005.08.005.

⁶⁶ Richardson, E. (2013). *A Driving While Intoxicated/Suspended Court List for Victoria*. ACJI, Monash University: Melbourne, p. 6.

⁶⁷ Lapham, S. C., Smith, E., C'de Baca, J., Chang, I., Skipper, B. J., Baum, G., & Hunt, W. C. (2001). Prevalence of psychiatric disorders among persons convicted of driving while impaired. *Archives of general psychiatry*, 58(10), 943–949. <https://doi.org/10.1001/archpsyc.58.10.943>.

Як визнають І. Бартков'як-Терон і Т. Хеннінг, складна проблема повторності правопорушень, пов'язаних із керуванням ТЗ у стані сп'яніння не є новою, і «її стійкість свідчить про постійні невдачі у вирішенні проблеми, яка має широкі соціальні та економічні наслідки як на індивідуальному, так і на більш широкому суспільному рівні громадської безпеки»⁶⁸.

Враховуючи, що обставини керування ТЗ у нетверезому стані варіюються від соціального пияцтва та непродуманої поведінки до глибокої проблеми алкогольної залежності, фахівці висловлюють думку, що будь-яке вирішення такої багатогранної проблеми має бути достатньо гнучким задля задоволення широкого спектру потреб й обставин. Тасманські фахівці (Австралія) зазначають, що поступове посилення реакції кримінального правосуддя (наприклад, посилення покарань та обов'язкові зобов'язання чи обмеження) не справляє абсолютного ефекту та не завжди видається дієвим для окремих категорій правопорушників (рецидивістів), які неодноразово скоюють порушення, пов'язані з керуванням ТЗ у стані сп'яніння, і висловлюють думку, що цих осіб слід розглядати як правопорушників із хронічними проблемами зі здоров'ям, які потребують у відповідь більш терапевтичного лікування, ніж заходів покарання⁶⁹.

Е. Річардсон стверджує, що успіх є найбільш ймовірним, якщо реабілітація поєднується з певним покаранням, а також коли програма реабілітації спрямована на потреби та фактори ризику правопорушника. Те ж саме позбавлення права керування ТЗ є найбільш ефективними в поєднанні з програмами реабілітації або лікування⁷⁰.

⁶⁸ Bartkowiak-Théron, I and Henning, T. (2016). Therapeutic Justice and Recidivist Drink Drivers: Irreconcilable and Compatible Issues? Tiles Briefing Papers. University of Tasmania, 8 p. URL: https://www.utas.edu.au/__data/assets/pdf_file/0020/707330/TILES_Briefing_Paper_No-11_I_BartkowiakTheron_T_Henning.pdf.

⁶⁹ Tasmania Law Reform Institute. (2017). Responding to the Problem of Recidivist Drink Drivers. Final report. *Issues Paper No 23*. Tasmania, 81, p. 2.

⁷⁰ Richardson, E. (2013). *A Driving While Intoxicated/Suspended Court List for Victoria*. Melbourne : ACJI, Monash University, p. 8.

РОЗДІЛ 2. УДОСКОНАЛЕННЯ ЮРИДИЧНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ В УКРАЇНІ

2.1 . ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ: МІЖНАРОДНІ СТАНДАРТИ ТА ЗАКОРДОННИЙ ДОСВІД

У ст. 8 Конвенції ООН про дорожній рух 1968 року закріплено, що водій зобов'язаний контролювати свій ТЗ таким чином, щоб завжди бути в змозі належним чином ним керувати. Він повинен бути знайомий з ПДР, приписами у галузі БДР, а також з такими факторами, які можуть вплинути на його поведінку, як втома, прийом лікарських засобів та керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння та під впливом наркотиків. У національному законодавстві мають бути передбачені спеціальні положення щодо водіння під впливом алкоголю, а також допустимий законом рівень вмісту алкоголю в крові, а у відповідних випадках – у повітрі, що видихається такою особою, перевищення якого є несумісним із керуванням ТЗ. За міжнародними стандартами, у всіх випадках максимальний рівень вмісту алкоголю в крові не повинен перевищувати 0,50 г чистого алкоголю на літр крові або 0,25 мг на літр повітря, що видихається. Але ці стандарти можуть змінюватись та мають бути визначені в національному законодавстві⁷¹.

Проведені у 2013-2014 роках (на замовлення Генерального департаменту з мобільності та транспорту Європейської Комісії) дослідження представили дані щодо вживання алкоголю та інших психоактивних речовин водіями тринадцяти країн Європи.

⁷¹ Конвенція про дорожній рух: Міжнародний документ ООН від 08.11.1968 р. Зі змін. та доповн., внесеними Європейською угодою від 01.05.1971 р., поправками від 28.09.2004 р. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU70K01U.html.

Результати цих досліджень вказують, що серед водіїв європейського автомобільного транспорту найбільш часто вживаною психоактивною речовиною є алкоголь. На підставі цих результатів було підраховано, що в середньому 1,65 % усіх водіїв європейського дорожнього руху керують ТЗ із концентрацією алкоголю в крові 0,5 г/л або вище. Для рівнів алкоголю вище 0,1 г/л оцінена поширеність становила 3,85 %. Поширеність керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння (від 0,5 г/л і вище) серед загальної кількості керманичів коливається від 0,1 % в Угорщині до 5,23 % в Італії. У масштабах європейських регіонів простежується закономірність: у країнах Східної та Північної Європи, які були включені в дослідження «Керування під впливом наркотиків» (англ. *Driving Under the Influence of Drugs – DRUID*), вживання алкоголю серед водіїв було нижче за середній (крім Литви, яка набрала трохи вище середньостатистичного європейського значення), тоді як у Південній Європі – вище за середній середнього (див. рис. 14)⁷².

Країна ЄС	Ліміт рівня вмісту алкоголю в крові водія	Поширеність перевищення рівня алкоголю серед водіїв (0,5 г/л і вище)
Бельгія	0,5 г/л	2,16%
Чехія	0,0 г/л	0,45%
Данія	0,5 г/л	0,48%
Естонія	0,5 г/л	1,62%
Італія	0,5 г/л	5,23%
Литва	0,4 г/л	2,31%
Угорщина	0,0 г/л	0,1%
Нідерланди	0,5 г/л	0,61%
Польща	0,2 г/л	0,58%
Португалія	0,5 г/л	1,22%
Фінляндія	0,5 г/л	0,26%
Норвегія	0,2 г/л	0,06%

Рис. 14. Поширеність керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння в країнах ЄС⁷³

⁷² Ecorys. (2014). Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices. Final Report. Client: European Commission, DG for Mobility and Transport. Rotterdam, 166.

⁷³ Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I.M., Hels, T., Janstrup, K., Van der Linden, T., Legrand, S.-A. & Verstraete, A. (2011). Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic. Part 1: General results and part 2:

Нагадаємо, що КУпАП за будь-яке пов'язане з керуванням у стані сп'яніння вчинене вперше порушення, незалежно навіть від ступеня сп'яніння (більше 0,2 ‰ проміле алкоголю в крові (п.7 розд. II)⁷⁴), передбачає накладення штрафу на водіїв чи інших осіб у розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (17 000 грн) з позбавленням права керування ТЗ строком на один рік (для водіїв). У разі повторності вчинення таких порушень санкції зростають у прогресії: 34 000 грн штрафу і 3 роки позбавлення права керування ТЗ; 51 000 грн штрафу і 10 років позбавлення права керування ТЗ; з оплатним вилучення ТЗ чи без такого; з конфіскацією ТЗ, який є у приватній власності порушника; адміністративний арешт строком на десять-п'ятнадцять діб. Але все ж таки це помітно лише за мірками пересічного українця.

Якщо проаналізувати законодавство інших країн, можна побачити, що відповідальність за керування ТЗ у стані сп'яніння є більш жорсткою, ніж в Україні. І це не безпідставно, адже подібні правопорушення є проблемою не лише для України. Це негативне соціальне явище стає детермінантом ДТП і в інших країнах, а також призводить до травмувань та загибелі людей. У Сполучених Штатах у ДТП за кермом у нетверезому стані щодня гине близько 32 осіб, а це в середньому одна людина на кожні 45 хвилин. У 2020 році 11 654 людини загинуло внаслідок водіння в стані алкогольного сп'яніння, що на 14 % більше, ніж у 2019 році. Усім цим смертям можна було запобігти. Починаючи з 1980-х років, суворе дотримання законів щодо керування в нетверезому стані стало основним фактором зниження смертності через цю причину. Звинувачення варіюються від проступків до тяжких злочинів, а покарання за порушення керування можуть включати анулювання посвідчень водія, штрафи й тюремне ув'язнення. У США в кожному штаті заборонено їздити з РВАК 0,08 г/дл або вище (крім штату Юта, яка нещодавно знизила свій незаконний ліміт до 0,05 г/

Country reports: DRUID Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines, D 2.2.3.

⁷⁴ Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції: Наказ МВС України, МОЗ України від 09.11.2015 р. № 1452/735. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15#Text>. (дата звернення: 10.08.2022).

дл)⁷⁵. Покарання за водіння у стані сп'яніння мають свої особливості залежно від законодавства кожного окремого штату. Порушення, вчинене вперше, може коштувати недбайливому водієві понад 10 тис доларів США у вигляді штрафу та судових витрат. Найсуворіші заходи – це довічне позбавлення прав, три роки ув'язнення та штраф у розмірі 25 тис доларів США (зрозуміло, якщо керування в такому стані призвело до тяжких наслідків – *Прим. авт.*)⁷⁶.

Багато штатів вимагають від водіїв-правопорушників встановлювати пристрої блокування запалювання за їх власний рахунок. Пристрій блокування запалювання призначений для перевірки дихання й підключений до запалювання автомобіля. Автомобіль не зрушить з місця, якщо водій не дмухне у пристрій та не матиме за результатами тесту РВАК нижче за попередньо встановлену нижнюдозволену за законодавством штату межу, зазвичай 0,02 г/дл. (‰). Національне управління безпекою руху на автомобільних дорогах США (англ. *National Highway Traffic Safety Administration – NHTSA*) рішуче підтримує розширення блокувань запалювання як перевіреної технології, яка утримує водіїв від керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння.

У деяких європейських країнах сума штрафів прив'язана до рівня доходів водія, але так чи інакше, перевищення проміле в крові загрожувє нетверезій особі позбавленням волі до двох років. Так у Німеччині перевищення до 0,5 ‰ тягне за собою лише адміністративну відповідальність і штраф, а понад 0,5 ‰ – кримінальну відповідальність та штраф. У Японії, для прикладу, до покарання за правопорушення, пов'язані з керуванням ТЗ у стані алкогольного сп'яніння притягаються навіть пасажирів цього ТЗ (у разі їх наявності) за те, що не зупинили нетверезого водія. І саме в Японії був виписаний найбільший в історії штраф за водіння у нетверезому стані та ДТП з постраждалими – 2,5 млн доларів США⁷⁷.

Більш детально це питання пропонуємо розглянути на прикладах законодавства деяких країн світу.

⁷⁵ NHTSA. (2021). Countermeasures That Work: Alcohol Measurement Devices – Traffic Tech DOT HS 13 167. URL: <https://www.nhtsa.gov/traffic-tech/133631>.

⁷⁶ NHTSA. (n. d.). Drunk Driving. URL: <https://www.nhtsa.gov/risky-driving/drunk-driving>.

⁷⁷ Ігнатенко А. Керування автомобілем у стані сп'яніння: як вирішити проблему? Асоціація правників України. URL: <https://uba.ua/ukr/news/7714/>.

Окремі приклади правового регулювання юридичної відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп'яніння у Великій Британії

Окремі соціологічні дослідження, проведені у Великій Британії 2017 року, показали, що 57,0 % респондентів опитування (особи віком від 16 років) вживали алкогольні напої, що дорівнює 29,2 млн населення⁷⁸. Якщо порівнювати з Україною, то це фактично була б більша частина. Загальна кількість населення Об'єднаного Королівства значно перевищує аналогічний показник в Україні, але й для цієї європейської держави наведена цифра вказує на значне поширення такого явища, як вживання алкоголю. Звісно, мова не йде про те, що всі ці особи страждають від пияцтва і кожен з учасників соціологічного опитування, який визнав факт вживання алкоголю, мав практику керування ТЗ у такому стані. Ні, відсоток таких осіб, сподіваємось, був би на багато меншим, але слід визнати, що серед тих 57,0% респондентів напевно існує категорії таких людей, які потенційно здатні одноразово чи регулярно вчинити згадані дії. І багатьох маргіналів від подібних вчинків утримує система санкцій, що включає юридична відповідальність за цей вид правопорушень.

Для водіїв існують суворі обмеження на кількість алкоголю, при цьому обмеження в Шотландії відрізняються від решти Великої Британії (див. рис. 15).

Рівень алкоголю	Англія, Уельс та Північна Ірландія	Шотландія
Мікрограми на 100 мілілітрів дихання	35 (0,035 ‰)	22 (0,022 ‰)
Міліграми на 100 мілілітрів крові	80 (0,08 ‰)	50 (0,05 ‰)
Міліграми на 100 мілілітрів сечі	107 (0,107 ‰)	67 (0,067 ‰)

Рис. 15. Норми допустимого ліміту алкоголю в організмі водія за законодавством Великої Британії⁷⁹.

⁷⁸ Office of National Statistics. (2018). Adult drinking habits in Great Britain: 2017. Statistical bulletin. URL: <https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/healthandsocialcare/drugusealcoholandsmoking/bulletins/opinionsandlifestylesurveyadultdrinkinghabitsingreatbritain/2017>.

⁷⁹ GOV.UK. (n. d.). The drink drive limit. URL: <https://www.gov.uk/drink-drive-limit>.

Існують суворі покарання за керування в нетверезому стані, якщо водій перевищив встановлений ліміт.

Так законодавство *Англії (Велика Британія)* передбачає наступні санкції за такі правопорушення, як:

- допуск до керування ТЗ особи, з перевищенням у неї встановленого ліміту алкоголю або нездатної керувати ТЗ через алкогольне сп'яніння – відповідальна за це особа (правопорушник) може отримати до 3 місяців позбавлення волі; штраф до 2 500 фунтів стерлінгів (≈87 542 грн.); також можливе застосування позбавлення права керування ТЗ на термін, визначений окружним суддею;
- керування або спроба керувати ТЗ особою, з перевищенням у неї встановленого ліміту алкоголю або нездатної керувати ТЗ через алкогольне сп'яніння – правопорушник може отримати 6 місяців позбавлення волі; необмежений штраф; бути позбавленим права керування не менш ніж на 1 рік (або на 3 роки, якщо особа за останні 10 років двічі притягувалась за подібні правопорушення);
- відмова надати зразок повітря (дихання), крові або сечі для аналізу – особа може отримати: 6 місяців позбавлення волі, необмежений штраф, позбавлення права керувати ТЗ не менше 1 року;
- покарання за керування ТЗ у стані наркотичного сп'яніння – заборона керування до 1 року; необмежений штраф; до 6 місяців позбавлення волі. Ще однією особливістю англійського законодавства є, так би мовити, аналог стану «судимості» за дану категорію правопорушень, а саме – у разі притягнення особи за керування ТЗ у стані наркотичного сп'яніння у її посвідченні проставляється позначка про такий факт, яка залишатиметься там протягом 11 років⁸⁰.

⁸⁰ GOV.UK.URL. (n. d.). Drink-drivingpenalties. URL: <https://www.gov.uk/drink-driving-penalties>; GOV.UK.URL. (n. d.). Drugsanddriving: thelaw. URL: <https://www.gov.uk/drug-driving-law>.

Окремі приклади правового регулювання юридичної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в Німеччині

Алкоголь та наркотики – все ще є одними з найпоширеніших причин серйозних ДТП у Німеччині. Незважаючи на те, що відсоток людей, які гинуть унаслідок автопригод, пов'язаних із вживанням алкоголю, протягом останніх років неухильно зменшується, їх остаточною кількістю за мірками Європи все ще залишається значною.

Так, згідно зі статистичними даними Федерального статистичного управління Німеччини (*destatis*), у 2019 році у ДТП, пов'язаних з алкоголем, загинули 228 осіб, а загалом 17 183 учасники дорожнього руху отримали різного ступеня тяжкості травми. Порівняно з минулим роком, кількість таких автопригод з постраждалими за участю водіїв, які керували ТЗ у стані алкогольного сп'яніння, майже не змінилася, а кількість загиблих зменшилася на 6,6 %. Тим не менш, кожен тринадцятий загиблий на дорогах цієї країни у 2019 році загинув унаслідок ДТП, яка сталася через керування в стані алкогольного сп'яніння. Однак на початку поточного століття все виглядало набагато гірше, оскільки у 2000 році втрати людських життів в аваріях, пов'язаних із алкоголем, сягали 1 022 особи (13,6 % від усіх загиблих) (див. рис. 16). Статистично доведено, що нетверезий водій у вісім разів частіше стає причиною смертельної ДТП⁸¹.

У Німеччині керування ТЗ у стані **алкогольного сп'яніння є адміністративним правопорушенням**. Крім того, за певних обставин, водіння під впливом **будь-якого наркотичного засобу** підпадає вже під дію **Кримінального кодексу** який передбачає кримінальну відповідальність за порушення цих заборон.

⁸¹ Bussgeldkatalog. (2022). Drogen und Alkohol am Steuer. letzte Aktualisierung am: 30. Mai 2022. URL: https://www.bussgeldkatalog.org/alkohol-drogen/#statistik_verunglueckte_unter_alkoholeinfluss_der_letzten_jahre.

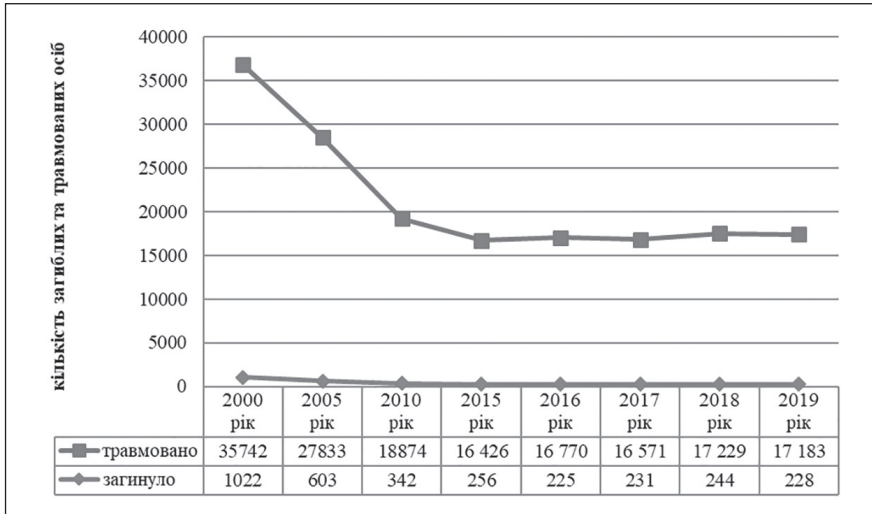


Рис. 16. Статистика Німеччини: ДТП з постраждалими через керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння (Джерело: Destatis)⁸²

Стаття 24а-2 Закону Німеччини «Про дорожній рух» від 19.12.1952 р. закріплює **керування ТЗ у стані сп'яніння як адміністративне правопорушення**. Правопорушення вважається завершеним незалежно від будь-якого матеріального наслідку, як тільки в крові правопорушника виявлено сліди однієї з речовин (перелік надається окремо), оскільки законодавство не передбачає **жодного допустимого порогу**. Проте немає вказаного складу правопорушення, якщо шкідлива речовина походить від препарату, що приймається за медичним рецептом. Аналіз крові, необхідний для виявлення наркотичних речовин, може бути проведений без згоди водія, якщо немає медичних протипоказань. Це правопорушення карається штрафом у **розмірі** до 3 000 німецьких марок (або приблизно 1 500 євро (44 944 грн.)). Стаття 25 вищезазначеного Закону передбачає, що штраф може супроводжуватися **заборону керувати ТЗ** на строк від одного до трьох місяців⁸³.

⁸² Див. Bussgeldkatalog. 2022.

⁸³ Strafgesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1998 (BGBl. I S. 3322), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 8. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4650) geändert worden ist. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/index.html>.

За керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння застосовуються також статті 315с, 316 та 323а **Кримінального кодексу Німеччини (далі – КК Німеччини)**. Вони націлені на посилення відповідальності за небезпечне керування ТЗ під впливом алкогольного чи інших видів сп'яніння:

- ст. 315с передбачає кримінальні санкції у вигляді позбавлення волі на строк до двох років або штраф за керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння, або під впливом інших одурманюючих речовин, якщо таке керування створювало загрозу безпеці людей;
- ст. 316 передбачає покарання водія, якщо він не в змозі безпечно керувати ТЗ через вживання алкогольних напоїв чи інших одурманюючих речовин – на порушника очікує позбавлення волі на строк до одного року або штраф;
- ст. 323а передбачає відповідальність за навмисне або необережне доведення себе до стану сп'яніння шляхом вживання алкогольних напоїв чи інших одурманюючих речовин – у такому випадку особі загрожує покарання у вигляді позбавлення волі на строк до п'яти років або штраф. Причому, якщо наступні протиправні дії скоєні особою в стані обмеженої свідомості через стан сп'яніння, вона притягається до кримінальної відповідальності лише за ст. 323а КК Німеччини.

Стаття 69 КК Німеччини передбачає, що кожне з цих трьох кримінальних правопорушень також тягне за собою позбавлення права керування ТЗ. Таке вилучення є не кримінальним покаранням, а заходом безпеки. Цей захід діє на період від шести місяців до п'яти років. Після закінчення цього терміну особа повинна подати заяву на отримання нового водійського посвідчення та довести, що вона відповідає умовам, необхідним для його отримання⁸⁴.

У німецькому законодавстві є ще певні нюанси щодо диференціації відсторонення водіїв від керування ТЗ у стані сп'яніння.

Щодо наркотичних засобів, то навіть просте поведіння з наркотиками (наприклад, у разі їх споживання без судового

⁸⁴ Див. Strafgesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1998.

переслідування за наявності ознак непридатності до керування автотранспортними засобами) уже може негативно вплинути не лише на володіння правом керування ТЗ, а й на його отримання⁸⁵.

Окремі приклади правового регулювання юридичної відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп'яніння у штаті Вікторія (Австралія)

Чверть смертей у ДТП в Австралії пов'язані з керуванням ТЗ у нетверезому стані. У штаті Вікторія ці показники нижчі, але все ще значні: у 16 % водіїв, які загинули у ДТП, діагностували наявність алкоголю у крові. Керування автомобілем під впливом наркотиків також є не меншою проблемою, оскільки у 28 %-39 % водіїв, загиблих у ДТП (за даними 2011 року), було виявлено присутність різних наркотичних речовин в організмі⁸⁶.

Вимоги законодавства щодо протидії керуванню ТЗ у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння в штаті Вікторія (Австралія) регулюються розділом 49 Закону про безпеку дорожнього руху 1986 року (Vic)⁸⁷.

Штрафні санкції за порушення, передбачені в розділі 49, класифікуються з урахуванням:

- категорії права на керування водія;
- рівня алкоголю чи наркотичних речовин в організмі водія;
- вчинення порушення вперше чи повторно - посилення тяжкості санкцій за друге та наступні правопорушення.

Ті водії, які керували ТЗ із вмістом алкоголю в крові понад 0,15‰ (проміле) отримують значні штрафи та будуть позбавлені права керування ТЗ на термін від 15 до 48 місяців. Ті з них, хто продовжуватиме керувати автомобілем та вчиняти подібні правопорушення в подальшому, будуть позбавлені права керування ТЗ («дискваліфікація

⁸⁵ Christian Kucera. Rechtsanwalt & Fachanwalt für Strafrecht (n. d.). URL: <https://www.rechtsanwalt-kucera.de/tatigkeitsschwerpunkte>.

⁸⁶ Richardson, E. (2013). A Driving While Intoxicated/Suspended Court List for Victoria. ACJL, Monash University: Melbourne, 30 p. (P. 6).

⁸⁷ Road Safety Act 1986 (Vic). (1986). Start date: 01/03/2022. URL: <https://jade.io/article/282544>.

ліцензії на керування») без спроби відновити ліцензію після першого правопорушення. У разі повторних правопорушень правопорушникам також загрожує покарання у вигляді позбавлення волі до 18 місяців.

Положення про позбавлення права керування чи дискваліфікацію водія містяться в ст. 50 Закону про безпеку дорожнього руху 1986 року (Vic). Після засудження або визнання особи винною у правопорушенні, передбаченому статтею 49(1)(b), (f) або (g), суд повинен:

- а) анулювати будь-які водійські права або дозвіл на навчання, які є у правопорушника;
- б) незалежно від того, чи має правопорушник посвідчення водія на право керування ТЗ чи дозвіл на навчання, – позбавити останнього можливості отримання такого права на такий час, який суд вважає за потрібне, але не менше мінімального періоду позбавлення прав, визначеного відповідно до підрозділу (1A).

При визнанні особи винною у вчиненні правопорушення, відповідно до підпунктів (a), (c), (d) або (e) ст. 49(1) суд повинен, якщо правопорушник має водійські права або дозвіл на навчання, анулювати це посвідчення чи дозвіл і, незалежно від того, чи має правопорушник посвідчення водія чи дозвіл на навчання, позбавити правопорушника отримати його на такий час, який суд вважає за потрібне, але не менше, ніж –

- (a) у разі першого правопорушення – на 2 роки;
- (b) у разі повторного правопорушення – на 4 роки⁸⁸.

В Австралії, США деяких інших країнах світу існують заходи, які з метою запобігання керуванню ТЗ у стані сп'яніння поєднують юридичні та технічні засоби. Таким заходом є примусове зобов'язання встановлення алкогільних блокувальних пристроїв (далі – АБП) у ТЗ правопорушників.

АБП («автозамки») використовуються у штаті Вікторія (Австралія) з 2002 року для правопорушників, притягнутих до юридичної відповідальності (засуджених) за керування ТЗ у стані сп'яніння зі вмістом алкоголю в крові понад 0,15 ‰. Призначення примусового обладнання ТЗ АБП у штаті Вікторія є дискреційним для тих, хто

⁸⁸ Див. Road Safety Act 1986 (Vic).

вперше порушив закон (мається на увазі керування у стані сп'яніння), й обов'язковим для повторних правопорушників⁸⁹.

Особі-правопорушникові потрібно буде перебувати в режимі тимчасової програми блокування щонайменше 12 місяців. Якщо особа вирішує не брати участь у програмі, вона не зможе (не має права) керувати автомобілем протягом 2 років з моменту закінчення терміну дискваліфікації (позбавлення права керування ТЗ).

Для участі в програмі необхідно:

- мати чинну ліцензію на право керування (посвідчення водія відповідної категорії) з умовою блокування (дія такої ліцензії не повинна бути закінчена, скасована або призупинена);
- керувати лише призначеним ТЗ із встановленим АБП;
- мати обмеження «без алкоголю» під час керування автомобілем;
- відвідувати заплановані перевірки служби блокування;
- не втручатися в пристрій блокування та не намагатися обійти його.

Якщо правопорушник дотримується правил програми, він здобуває право її завершити через 12 місяців. Для цього така особа має дочекатися від секретаря магістрату (суду) повідомлення про завершення програми⁹⁰.

Враховуючи специфіку проблем подолання правопорушень, обумовлених станом алкогольного чи наркотичного сп'яніння, у деяких економічно та соціально розвинутих країнах створюються навіть спеціалізована система правосуддя (наприклад, провінція Квінсленд (Австралія), США). Суди з питань наркотиків та алкоголю забезпечують мотиваційні механізми для правопорушників з високим ризиком і специфічними потребами, щоб отримати лікування від проблемного вживання психоактивних речовин та інших факторів, таких як психічні захворювання, бездомність і кримінальне мислення⁹¹.

⁸⁹ Див. Richardson, E. 2013, p. 9.

⁹⁰ Queensland Government. (n. d.). Alcohol ignition interlocks. URL: <https://www.qld.gov.au/transport/safety/road-safety/drink-driving/interlocks/time-based-alcohol-ignition-interlock-program>.

⁹¹ Freiberg, A., Payne, J., Gelb, K., Morgan, A. & Makkai, T. (2016). Drug and Specialist Courts Review. Final Report. Brisbane, Queensland Government, p.p. 24-25.

За цим принципом відбуваються зміни щодо спеціалізації судів і в інших юрисдикціях, наприклад, керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння. Такі спеціалізовані суди (які, наприклад, функціонують у штатах Австралії), діють з метою забезпечення цілеспрямованого відстеження фактів повторного керуванням ТЗ у стані сп'яніння, та контролю забезпечення дотримання такими правопорушниками порядку та умов примусової терапії від алкогольної чи наркотичної залежності. Вони створені за зразком американських судів з наркотиків і використовують 10 ключових компонентів цієї спеціалізованої юстиції⁹².

Завдання «судів з наркотиків» – припинити зловживання алкоголем, іншими наркотичними речовинами та пов'язані з їх вживанням правопорушення. Суди з питань наркотиків пропонують добровільний вибір для тих осіб, залучення яких до кримінального правосуддя впливає з вживання ними алкоголю чи наркотичних речовин – участь у проходженні програми лікування. В обмін на успішне завершення програми лікування суд може відхилити початкове обвинувачення, звільнити обвинуваченого від відповідальності чи зменшити покарання. Даний вид судової спеціалізації поєднує завдання правосуддя та лікування від алкогольної чи наркотичної залежності. Суддя є центральною фігурою в командних зусиллях, і в процесі правосуддя слідкує за дотриманням процедури, регламенту, прав учасників провадження, тоді як фахівці з лікування можуть ефективно зосередити увагу на розробці терапевтичного компоненту та взаємодії з учасником програми лікування. Своєю чергою, постачальники терапевтичних послуг інформують суд про результати проходження курсу (програми лікування), наявний прогрес у поведінці учасника, що можна враховувати під час прийняття остаточного рішення щодо призначення покарання чи звільнення від нього⁹³.

Ключовими компонентами цього виду судової спеціалізації є:

1) суди з наркотиків інтегрують послуги з лікування алкоголізму та інших наркозалежних розладів психіки людини з розглядом справ системи правосуддя;

⁹² Freiberg, A., Payne, J., Gelb, K., Morgan, A. & Makkai, T. (2016). Drug and Specialist Courts Review. Final Report. Brisbane, Queensland Government, p.p. 33.

⁹³ The National Association of Drug Court Professionals Drug Court Standards Committee. (1997). Defining Drug Courts: The Key Components. Boston, MA, 42. URL : <https://www.ndci.org/sites/default/files/ndci/KeyComponents.pdf>.

2) використання неконкурентного підходу, обвинувачення та захисту сприяти громадській безпеці, одночасно захищаючи належні процесуальні права учасників (це означає, що прокурор та захисник (адвокат) повинні відмовитися від традиційних змагальних стосунків у залі суду та працювати разом як одна команда задля сприяння прогресу особи правопорушника в лікуванні);

3) відповідні особи з числа правопорушників визначаються завчасно і негайно вводяться до судової програми лікування, як її учасники;

4) суди з питань наркотиків надають доступ учасника програми лікування до безперервної терапії та інших необхідних лікувально-реабілітаційних послуг, які мають індивідуально визначений характер;

5) прогрес у лікуванні від алкогольної чи наркотичної залежності контролюється частими тестами на алкоголь та інші наркотики;

6) скоординована стратегія визначає реакцію суду з наркотиків на звернення та скарги учасників програми лікування;

7) важлива постійна судова взаємодія з кожним учасником лікувальної програми;

8) моніторинг та оцінювання визначають досягнення цілей програми лікування та дають можливість оцінити її ефективність в кожному конкретному випадку;

9) безперервне міждисциплінарне навчання та перепідготовка сприяють ефективному плануванню, виконанню окремих процедур та здійснення правосуддя у справі в цілому;

10) налагодження партнерських відносин між судами з наркотиків, державними установами і громадськими організаціями створює підтримку судів з наркотиків на місцевому рівні та покращує ефективність програми лікування і правосуддя⁹⁴.

Хоча проблемно-орієнтовані суди та програми втручання спочатку розроблялися незалежно від будь-якої теоретичної основи, поєднання цих ініціатив з концепцією так званої «терапевтичної юриспруденції» забезпечило міцну основу для їх функціонування та подальшого розвитку.

⁹⁴ The National Association of Drug Court Professionals Drug Court Standards Committee. (1997). Defining Drug Courts: The Key Components. Boston, MA, 42. URL : <https://www.ndci.org/sites/default/files/ndci/KeyComponents.pdf>.

Терапевтична юриспруденція була описана як: ... «міждисциплінарний підхід до права», «інструмент дослідження», «корисний об'єктив», «перспектива», «дослідницька програма», «проект», «основа для постановки запитань і для постановки певних питань, які можуть інакше залишитися без адреси» та «просто спосіб поглянути на закон у більш багатий спосіб»⁹⁵. Головне твердження прихильників терапевтичної юриспруденції полягає в тому, що закон може мати антитерапевтичний ефект, а якщо належним чином застосовувати терапевтичний вплив, то це може покращити закон і його дію, мінімізуючи його негативні наслідки та сприяючи добробуту не лише правопорушників, а всіх, кого стосується закон⁹⁶. Терапевтична юриспруденція досліджує шляхи максимізації потенційних переваг. Прихильники стверджують, що знайомство з юридичною системою, як і зустріч із системою охорони здоров'я, має зробити їх краще, а не гірше, ніж раніше... Суди, які використовують підхід терапевтичної юриспруденції, будуть усвідомлювати позитивні та негативні тенденції в системі правосуддя та прагнути мінімізувати негативні наслідки. Такий підхід спонукає спеціалізовані суди займати аналітичну позицію щодо справ, що перебувають у їх провадженні»⁹⁷.

Елементи терапевтичного підходу включають:

- сприяння змінам поведінки, спрямованим на дотримання вимог системи кримінального правосуддя;
- прийняття перспективного підходу, а не зосередження на розподілі провини;
- визнання того, що громаду можна захистити шляхом лікування та спостереження за правопорушниками⁹⁸.

Тож законодавство та уряди різних країн світу намагаються стримувати грубих порушників і так званих правопорушників-«рецидивістів» за допомогою створення спеціалізованих судів

⁹⁵ King, M., Freiberg, A.M., Batagol, B.M., & Hyams, R.L. (2014). *Non-Adversarial Justice*. (2nd ed.) Federation Press. p.p. 24-25.

⁹⁶ Там само. С. 24-25.

⁹⁷ Blagg, H. (2007). *Problem oriented courts*, Law Reform Commission of Western Australia. Perth, 30. (P. 12).

⁹⁸ Richardson, E. (2016), *Envisioning next generation mental health courts for Australia*, Unpublished PhD thesis, Monash University: Melbourne. (P. 81-82).

(організаційний чинник), посилення санкцій покарань (юрисдикційний чинник), поширення освітніх та терапевтичних програм (медично-виховний чинник) та використання пристроїв блокування ТЗ у разі ідентифікації алкоголю у водія (технічний чинник). Але навіть поєднання таких заходів, як зазначають деякі австралійські дослідники, не завжди видаються ефективними для запобігання повторних правопорушень, пов'язаних з керуванням ТЗ у стані сп'яніння для деяких категорій осіб (керманців)⁹⁹.

На прикладі розглянутого законодавства деяких європейських країн (Великої Британії та Німеччини), Австралії і частково США маємо нагоду побачити, що особа, яка керувала ТЗ у стані сп'яніння, може нести як адміністративну, так і кримінальну відповідальність. Санкції за подібні правопорушення передбачають не лише штрафи та позбавлення права керування ТЗ, а й позбавлення волі на певні строки (від 6 місяців до 5 років), залежно від кваліфікації та тяжкості вчиненого правопорушення. До речі, багато респондентів, які брали участь в анкетуванні (у межах нашого дослідження), підтримують практику деяких інших країн світу щодо застосовувати до осіб, які керують ТЗ у стані сп'яніння санкції у вигляді позбавлення волі (див. рис. 17).

Також можна зменшити покарання, пройшовши курс реабілітації за керування автомобілем в стані сп'яніння, якщо такій особі заборонено керувати ТЗ на 12 місяців або більше (такий захід може запропонувати суд). Незважаючи на подібні альтернативи, заходи правового реагування все одно є більш жорсткими, ніж в Україні¹⁰⁰. Вважаємо, що це змушує водіїв бути стриманішими у своїх вчинках та стимулює до дотримання транспортної дисципліни.

⁹⁹ Див. Richardson, E. 2013. (P. 3-4).

¹⁰⁰ Веселов М. Ю., Андрух К. М. Юридична відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: міжнародний досвід. Партнерство та взаємодія підрозділів системи МВС з органами державної влади та громадськості: Матеріали наукової конф. Молодих вчених (м. Кривий Ріг, 17 листопа. 2021 р.). Кривий Ріг, 2021. С. 112–115.

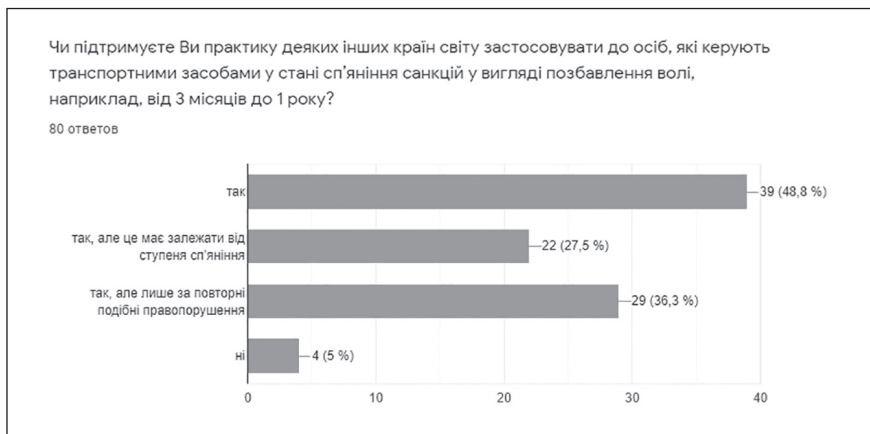


Рис. 17. Результат анкетування щодо доцільності застосування санкцій у вигляді позбавлення волі

2.2. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ В СТАНІ СП'ЯНІННЯ ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ

Для посилення БДР вкрай необхідним є розроблення системного підходу, який буде регламентувати сферу відповідальності за вчинення правопорушень, передбачати механізми невідворотності покарання та виключати можливість уникнення відповідальності, а також охоплюватиме превенцію правопорушень. Однією з важливих складових такого підходу має стати посилення особистої відповідальності водіїв за порушення ПДР¹⁰¹.

До 2018 року українське законодавство передбачало лише адміністративну відповідальність за керування ТЗ у стані сп'яніння. У разі скоєння в такому стані ДТП з постраждалими (починаючи з середньої тяжкості тілесних ушкоджень), винуватець притягувався до кримінальної відповідальності за відповідною частиною ст. 286 КК

¹⁰¹ Риндюк І. І. Адміністративна відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах: дис. ... д-ра філософії: 081 «Право». НАВС. Київ, 2021. С. 15.

України. А стан сп'яніння здобував правової оцінки лише як обставина, яка обтяжує покарання. Водночас, цього не виявилось достатнім, щоб позитивно вплинути на сумну статистику ДТП¹⁰². Черговим резонансним сигналом недостатньої ефективності механізму притягнення «п'яних кермувальників» до відповідальності, став факт загибелі цілої родини (подружжя, троє дітей) у ДТП під Києвом 12.07.2020 р. – і все це через дії водія в стані сп'яніння. У день аварії винуватець ДТП перебував у стані алкогольного сп'яніння, а також під дією наркотиків. Слід врахувати, що у 2010 році ця особа була вже засуджена до позбавлення волі за ч. 2 ст. 286 КК України за аналогічне діяння; тоді в ДТП постраждала жінка¹⁰³.

Починаючи з кінця 2018 року до середини 2020 року в Україні тривала спроба криміналізувати керування ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції та інші, пов'язані з керуванням ТЗ у стані сп'яніння дії, включивши їх до Особливої частини КК України (ст. 286-1) й одночасно виключивши з КУпАП норми, що передбачали адміністративну відповідальність за такі правопорушення¹⁰⁴. Натомість тоді такий підхід був більше продиктований політичними маніпуляціями парламентарів, ніж реальним бажанням вплинути на стан справ. Відсутність від самого початку системного наукового підходу та послідовності дій у проведенні цієї реформи в сукупності з порушенням законодавчої техніки при внесенні суперечливих змін до законодавства на певний період призвели до правового колапсу – попри нібито існування норми права, яка передбачала кримінальну відповідальність, поліція продовжувала оформляти виявлені правопорушення за тими положеннями КУпАП, які були чинними до 01.07.2020 р. Суди також, у більшості випадків (але не завжди), приймали рішення і притягували

¹⁰² Веселов М. Ю., Шелудяков Р. С. Якою бути юридичній відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп'яніння? Вісник ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка. 2020. Вип. 3 (91). С. 79. DOI: 10.33766/2524-0323.91.78-88.

¹⁰³ Страшний приклад безвідповідальності водіїв. Голос України. Дата 15.07.2020. URL:<http://www.golos.com.ua/article/333255>.

¹⁰⁴ Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень : Закон України від 22.11.2018 р. № 2617-VIII. Дата оновлення: 20.12.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2617-19#Text>.

винних осіб до адміністративної відповідальності за ст. 130 КУпАП. Остаточне вирішення цієї законодавчої проблеми набуло чинності в березні 2021 року. Законом України від 16.02.2021 р. № 1231-IX «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» було поставлено крапку в спробі криміналізувати діяння, пов'язані з керуванням ТЗ у стані сп'яніння.

Для довідки: на теренах України кримінальне законодавство Української РСР, починаючи з 1968 року, містило статтю, яка передбачала кримінальну відповідальність за повторне керування ТЗ у стані сп'яніння:

«Стаття 215-1. Керування транспортними засобами в стані сп'яніння

Керування автотранспортним чи міським електротранспортним засобом, трактором або іншою самохідною машиною в стані сп'яніння особою, яка позбавлена прав водія за таке порушення, або керування зазначеними транспортними засобами в стані сп'яніння особою, що не мала прав водія, до якої протягом року було застосовано захід адміністративного стягнення за таке порушення, -

карається позбавленням волі на строк до одного року або виправними роботами на той же строк або штрафом у розмірі до ста карбованців»¹⁰⁵.

Стаття 22 Указу Президії ВР Української РСР від 20.05.1985 р. № 280-XI «Про заходи по посиленню боротьби проти пияцтва і алкоголізму, викорененню самогоноваріння» посилювала кримінальну відповідальність за керування ТЗ особою, яка перебуває в стані сп'яніння, вчинене повторно протягом року. Таке порушення каралося позбавленням волі на строк до одного року, або виправними роботами на строк до двох років, або штрафом у розмірі трьохсот карбованців із позбавленням водія права керування ТЗ на строк від трьох до п'яти років. Ті ж дії, вчинені особою, раніше судимою за злочин, передбачений цією нормою, тягнули за собою кримінальну відповідальність і каралися позбавленням волі на строк до трьох років з позбавленням водія права керування ТЗ на строк до п'ять років. Своєю чергою, допуск до керування ТЗ водіїв,

¹⁰⁵ Про внесення змін і доповнень до Кримінального кодексу Української РСР: Указ Президії Верховної Ради Української РСР від 02.10.1968 р. № 1198-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1198-07#Text>.

які перебувають у стані сп'яніння, вчинений особою, відповідальною за технічний стан або експлуатацію ТЗ, якщо це спричинило наслідки, зазначені в ст. 215 КК УРСР, передбачав кримінальну відповідальність і карався позбавленням волі на строк до п'яти років, або виправними роботами на строк до двох років, або штрафом у розмірі від ста до трьохсот карбованців, із позбавленням права займати посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію ТЗ, на строк до п'яти років¹⁰⁶. Указом Президії ВР Української РСР від 29.07.1991 р. № 1369-ХІІ відповідальність за даний вид правопорушень було декриміналізовано – ст. 215-1 виключено з КК Української РСР. Цікаво, що відповідний Указ називався «Про посилення відповідальності за порушення правил, норм та стандартів, що відносяться до забезпечення безпеки дорожнього руху». На той час законодавець розподіляв за окремими статтями: «керування ТЗ водіями у стані сп'яніння, передача керування ТЗ особі, яка перебуває в стані сп'яніння» (ст. 130 КУпАП) та «ухилення водіїв ТЗ від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан сп'яніння» (ст. 131 КУпАП). При тому санкції ст. 131 КУпАП були суворішими: більший розмір штрафу або позбавлення права керування ТЗ строком на два роки, тоді як ст. 130 Кодексу передбачала позбавлення на один рік. Слід наголосити, що другі частини в обох наведених статтях тогочасної редакції КУпАП передбачали адміністративну відповідальність за ті самі дії, вчинені особами, які не мають права керування ТЗ¹⁰⁷. Указом Президії ВР України від 15.11.1991 р. № 1818-ХІІ до липневої редакції Указу Президії ВР Української РСР 1991 року № 1369-ХІІ, а тож і до КУпАП було внесено зміни, якими законодавець розширив зміст ч.2 ст. 130, додавши до неї скоєння особою тих самих дій повторно протягом року після накладення адміністративного

¹⁰⁶ Про заходи по посиленню боротьби проти пияцтва і алкоголізму, викорененню самогонаріння : Указ Президії Верховної Ради Української РСР від 20.05.1985 р. № 280-ХІ [втратив чинність]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280-11/conv#Text>.

¹⁰⁷ Про посилення відповідальності за порушення правил, норм та стандартів, що відносяться до забезпечення безпеки дорожнього руху : Указ Президії Верховної Ради Української РСР від 29.07.1991 р. № 1369-ХІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1369-12/ed19910729/conv#o2> (дата звернення: 10.08.2022).

стягнення за таке ж порушення¹⁰⁸. У 1993 році дії у вигляді ухилення особи, яка керує ТЗ, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан сп'яніння було включено до складу ст. 130 КУпАП¹⁰⁹.

На сьогодні українське законодавство встановлює адміністративну відповідальність за керування ТЗ у стані сп'яніння, а також інші пов'язані з цим діяння – чч.1–4 ст. 130 КУпАП. Слід наголосити, що останні зміни посилили санкції до правопорушників.

Об'єктивна сторона ч.1 ст. 130 КУпАП включає будь-яке з таких діянь:

- керування ТЗ особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції;
- передача керування ТЗ особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів;
- відмова особи, яка керує ТЗ, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції.

Суб'єктів відповідальності за окреслені правопорушення законодавець поділяє на дві категорії: водіїв та інших осіб. Залежно від цього санкція передбачає для водіїв накладення штрафу в розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян із позбавленням права керування ТЗ на строк один рік, а на інших осіб – накладення штрафу в розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Як зазначається в одному з рішень ВС, наявність усіх ознак адміністративного правопорушення є єдиною підставою для притягнення правопорушника до відповідальності. Якщо відсутня хоча б одна

¹⁰⁸ Про внесення доповнень і змін до Указу Президії Верховної Ради Української РСР від 29 липня 1991 року «Про посилення відповідальності за порушення правил, норм та стандартів, що відносяться до забезпечення безпеки дорожнього руху»: Указ Президії Верховної Ради України від 15.11.1991 р. № 1818-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1818-12/conv#o118> (дата звернення: 10.08.2022).

¹⁰⁹ Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів України щодо відповідальності за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 23.12.1993 р. № 3785-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3785-12/conv#Text> (дата звернення: 10.08.2022).

з ознак правопорушення, особа не може бути притягнута до відповідальності¹¹⁰. Основним складом правопорушень, передбачених у чч. 1–4 ст. 130 КУпАП, є «керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння...». Факт керування ТЗ є обов'язковим елементом і у випадку відмови особи, яка керувала ТЗ, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан сп'яніння чи передачі керування ТЗ особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння. А відповідно, під час прийняття рішення в таких справах у судді не має виникати жодного сумніву, щодо доведеності на підставі належних, допустимих та достатніх доказів вказаної обставини.

Отже, що є початком «керування» ТЗ? У Постанові Пленуму ВС України від 23.12.2005 р. № 14 зазначалося, що під керуванням ТЗ слід розуміти «виконання функцій водія під час руху такого засобу ... незалежно від того, керує особа ТЗ, який рухається своїм ходом чи за допомогою буксирування»¹¹¹. Уже у більш наближеному до сьогодення рішенні ВС (у складі колегії суддів Касаційного адміністративного суду) – Постанові від 20.02.19 р. № 404/4467/16-а зазначено, що «само по собі керування ТЗ розуміється, як технічна дія водія з метою приведення ТЗ в рух, зворушення з місця і, як наслідок, переміщення його в просторі»¹¹². Отже, можна погодитися, що керування ТЗ – це умисне виконання особою функцій водія шляхом вчинення технічних дій для приведення ТЗ в рух та зворушення з місця, а під час руху – для зміни напрямку руху та/чи швидкості ТЗ. З наведеного випливає, що виявленню ознак правопорушення (керування ТЗ у стані сп'яніння) обов'язково має передувати факт руху цього ТЗ та його зупинення. Наприклад, з Постанови судді Автозаводського районного суду м. Кременчука Полтавської

¹¹⁰Постанова Верховного Суду від 19.02.2020 р. у справі № 204/8036/16-а. URL: https://jurliga.ligazakon.net/news/196475_10-rshen-verkhovnogo-sudu-yak-potrbtno-vrakhuvati-vodyam.

¹¹¹Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті: Постанова Верховного суду України від 23.12.2005 р. № 14. Дата оновлення: 19.12.2008. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text>.

¹¹²Постанова Верховного Суду від 20.02.2019 р. у справі № 404/4467/16-а(2-ic/811/3/17). URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/79997722>.

області від 20.03.2019 р. у справі № 401/3492/18 впливає, що під час судового розгляду справи про адміністративне правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 130 КУпАП захисник заперечував факт керування ТЗ його підзахисним. З наданого підрозділом поліції відеозапису, вбачалося, що цей відеозапис починається з моменту, коли особа, яка притягається до адміністративної відповідальності стоїть біля свого автомобіля, а поліцейські відразу висловлюють йому підозру в тому, що він керував ТЗ в стані алкогольного сп'яніння і пропонують пройти огляд за допомогою приладу «Драгер». Таким чином, враховуючи позицію сторони захисту, у судовому засіданні було встановлено, що особа, яка притягалася до адміністративної відповідальності в контексті п. 27 Постанови Пленуму Верховного суду України від 23.12.2005 р. № 14 (зі змінами) не керувала ТЗ, а поліцейські під'їхали до власника цього ТЗ, коли він стояв біля свого автомобіля та не виконував функції водія, оскільки ТЗ перебував у нерухомому стані, що вбачається із наданого поліцією відеозапису¹¹³. Звісно, що не доведений належним чином факт керування ТЗ зводить нанівець усі інші докази перебування особи в стані того чи іншого виду сп'яніння.

Не дуже досконалим нам видається визначення в законодавстві терміна «водій». У ПДР саме водію забороняється керувати ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції (п.2.9 «а»). Згідно з п.1.10 тих самих Правил водієм є особа, яка керує ТЗ і має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий дозвіл на право керування ТЗ, тимчасовий талон на право керування ТЗ) відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню ТЗ, перебуваючи безпосередньо в ТЗ¹¹⁴. Чи є наявність посвідчення водія обов'язковою умовою для визначення особи як «водія»? І чи розповсюджуються в такому разі обов'язки водія на керманічів, які не мають права керування чи позбавлені його у встановленому законом порядку?

¹¹³ Постанова судді Автозаводського районного суду м. Кременчука Полтавської області від 20.03.2019 р. у справі № 401/3492/18. URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/80602634>.

¹¹⁴ Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 16.02.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n17>.

Адвокат Г. Суботін в авторському блозі (в Інтернеті) зауважує, що таке визначення терміна «водій» у ПДР суттєво обмежує його правозастосування в контексті правопорушень, передбачених ст. 130 КУпАП, оскільки суттєво зменшує коло осіб, які можуть бути притягнуті до відповідальності за керування у нетверезому стані¹¹⁵. Такої думки іноді дотримуються і судді під час розгляду справ про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 130 КУпАП. Так у мотивувальній частині постанови від 31.01.2022 р. суддя Жовтневого районного суду м. Запоріжжя, посилаючись на відповідне визначення терміну «водій» у ПДР України, зазначив, що, оскільки особа, яка притягується до адміністративної відповідальності за правопорушення, передбачені ч.3 ст. 130 КУпАП, посвідчення водія не отримувала (це впливає з довідки Національної поліції), вона не може бути піддана покаранню, яке передбачене для водіїв¹¹⁶. Тобто у цій конкретній ситуації суд, вирішуючи питання про обрання санкції за відмову особи, яка керувала ТЗ, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного сп'яніння і, яка двічі протягом року піддавалася адміністративному стягненню за подібні правопорушення, розглядає її як «іншу особу».

У Конвенції ООН про дорожній рух 1968 року, яку ратифіковано Указом Президії ВР УРСР № 2614-VIII від 25.04.74 р. (далі – Конвенція про дорожній рух), у п.1 ст. 8 зазначено, що кожен ТЗ, що перебуває в русі, повинен мати водія. Згідно з п. «v» ч.1 ст. 1 цієї ж Конвенції, термін «водій» («погонич») означає будь-яку особу, яка керує ТЗ, автомобілем і т. ін. (включаючи велосипеди), чи веде по дорогах худобу, стада, упряжних, в'ючних або верхових тварин¹¹⁷. Нагадаємо, що міжнародно-правові норми (які ратифіковано Україною у встановленому порядку) порівняно з нормами національного законодавства мають пріоритетне застосування. Таким чином, будь-яка особа, яка керує ТЗ, за міжнародним правом визнається водієм, тож однаково зобов'язана виконувати обов'язки, визначені ПДР України, а відтак, у разі їх невиконання чи недотримання стає суб'єктом

¹¹⁵ Суботін Г. Стаття 130 КУпАП: визначення термінів для звинувачення за практикою ЄСПЛ. URL: <https://blog.liga.net/user/gsubbotin/article/34127>.

¹¹⁶ Постанова Жовтневого районного суду м. Запоріжжя від 31.01.2022 р. у справі №331/5395/21. URL: <https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/court-document/103037755/>.

¹¹⁷ Див. Конвенція про дорожній рух. 1968.

правопорушення. Зокрема суб'єктом проступку, передбаченого ст. 130 КУпАП, може бути будь-яка особа, що досягла віку адміністративної відповідальності на момент керування ТЗ у стані сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, які знижують їх увагу та швидкість реакції, незалежно від наявності чи відсутності в неї посвідчення водія (права керування відповідним ТЗ)¹¹⁸.

Не менш важливою обставиною, яка обов'язково має бути встановлена у разі кваліфікації дій водія (особи, яка керувала ТЗ) за ст. 130 КУпАП (в частині керування у стані алкогольного сп'яніння), – це визначення стану алкогольного сп'яніння в такій особі.

Низка правознавців (переважно адвокатів) зауважує, що українське законодавство не містить визначення стану сп'яніння або ж законодавчо закріплених обставин, при встановленні яких особа буде вважатись такою, що керує ТЗ у стані сп'яніння, як і посилання на допустиму чи недопустиму норму алкоголю в крові¹¹⁹. Єдиним правовим актом, у якому встановлення стану алкогольного сп'яніння (за результатами огляду, що проводиться поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів) прив'язується до цифрового показника – більше 0,2 ‰ алкоголю в крові, є Інструкція про порядок виявлення у водіїв ТЗ ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, котрі знижують увагу та швидкість реакції, затверджена спільним Наказом МВС України та МОЗ України від 09.11.2015 р. № 1452/735.

Отже, часто під час розгляду справи постає питання про те, що на законодавчому рівні в Україні не визначена допустима кількість алкоголю в крові особи, яка керує ТЗ, а тому сторона захисту просить суд керуватися вказаними положеннями Конвенції про дорожній рух. Для відповіді на це питання необхідно з'ясувати визначення терміна «законодавство».

¹¹⁸ Веселов М. Ю., Нестеренко О. М., Масляно С. В. Проблеми юридичної визначеності при розгляді судами справ про адміністративні правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння. Правовий часопис Донбасу. № 2(79). С. 51. DOI: <https://doi.org/10.32366/2523-4269-2022-79-2-48-57>.

¹¹⁹ Шевченко С. М. Ви точно впевнені, що допустимий рівень алкоголю для водія 0,2 проміле? Протокол: Юридичний Інтернет ресурс. URL: https://protocol.ua/ru/vi-tochno-vpevneni-shcho-dopustimiy-riven-alkogolyu-dlya-vodiya_0_2-promile/; також див. Суботін Г. (б. д.).

Термін «законодавство» досить широко використовується у правовій системі держави, в основному, у значенні як сукупності законів та інших нормативно-правових актів, які регламентують ту чи іншу сферу суспільних відносин і є джерелами певної галузі права. У законах, залежно від важливості і специфіки суспільних відносин, що регулюються, цей термін вживається в різних значеннях: в одних маються на увазі лише закони; в інших, передусім кодифікованих, до поняття «законодавство» включаються як закони та інші акти Верховної Ради України, так й акти Президента України, Кабінету Міністрів України, а в деяких випадках – також і нормативно-правові акти центральних органів виконавчої влади (п.3 Рішення Конституційного Суду України від 09.07.1998 р. № 12-рп/98)¹²⁰. Отже, при визначенні допустимої кількості алкоголю в крові особи, яка керує ТЗ, слід керуватися українським законодавством, зокрема вищезазначеною Інструкцією, затвердженою наказом МВС України та МОЗ України від 09.11.2015 р. № 1452/735, яка є нормативно-правовим актом (й одночасно частиною національного законодавства України), який не суперечить ратифікованим у нашій державі міжнародним договорам.

Юридичні консультанти йдуть далі та наполягають на тому, що, згідно з вимогами вказаної Інструкції, визнати наявність стану алкогольного сп'яніння можна лише тоді, коли за результатами проведеного поліцейським тесту (з використанням спеціальних технічних засобів) цифровий показник є більшим за 0,2 ‰ алкоголю в крові. За їхнім переконанням, у нормативно-правовому акті йдеться про показник «0,2 проміле алкоголю в крові», а прилади, які при цьому використовуються (газоаналізатори), досліджують рівень алкоголю у повітрі, що видихається особою, яка тестується. Тобто, жодного посилення в законодавстві України на допустимому чи недопустимому норму алкоголю у повітрі, що видихається, немає¹²¹.

¹²⁰ Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням Київської міської ради професійних спілок щодо офіційного тлумачення частини третьої статті 21 Кодексу законів про працю України (справа про тлумачення терміну «законодавство»): Рішення Конституційного суду України від 09.07.1998 р. № 12-рп/98. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v012p710-98/conv#Text> (дата звернення: 20.03.2022).

¹²¹ Шевченко С. М. Ви точно впевнені, що допустимий рівень алкоголю для водія 0,2 проміле? Протокол: Юридичний Інтернет ресурс. URL: https://protocol.ua/ru/vi_tochno_vpevneni_shcho_dopustimiy_riven_alkogolyu_dlya_vodiya_0_2_promile/;

На наше переконання, у наведеній ситуації слід звертатись до інструкції самого приладу, який було використано при тестуванні. Як приклад, у розділі 10 «Технічні дані» Інструкції з експлуатації до газоаналізатора Dräger Alkotes 6810, зазначено, що цей прилад вимірює вміст алкоголю в крові з використанням перевідного коефіцієнта між концентрацією спирту у видихуваному повітрі й у крові. Межі абсолютної допустимої основної похибки при експлуатації в інтервалі діапазону вимірювань від 0 до 0,84 ‰ складають $\pm 0,042$ ‰¹²². При тому спеціальний технічний засіб (прилад) може використовуватись поліцією для огляду на стан сп'яніння за наявності: дозволу до застосування, наданого МОЗ України та Держспоживстандартом (п.6 розділу I та п.1 розділу II Інструкції); сертифікату відповідності; свідоцтва про перевірку робочого засобу вимірювальної техніки¹²³.

Друга частина ст. 130 КУпАП передбачає відповідальність за повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частиною першою цієї статті. За це правопорушення законодавство передбачає накладення штрафу на водіїв у розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування ТЗ на строк три роки та з оплатним вилученням ТЗ чи без такого або адміністративний арешт на строк десять діб з позбавленням права керування ТЗ на строк три роки та з оплатним вилученням ТЗ чи без такого і на інших осіб – накладення штрафу у розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з оплатним вилученням ТЗ чи без такого або адміністративний арешт на строк десять діб з оплатним вилученням ТЗ чи без такого.

Об'єктивна сторона правопорушення, передбаченого ч.3 ст. 130 КУпАП охоплює дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені особою, яка двічі протягом року піддавалася адміністративному стягненню за керування ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи

Скоробогатий М. Наболіла тема! Ст. 130 КУпАП. URL: https://www.facebook.com/groups/radaadvokativ/posts/2571587802942774/?comment_id=2571641246270763.

¹²² Стисла інструкція з експлуатації Dräger 6810. URL: <http://www.ostanovkam.net/index.php/on-lajn-spravochnik/104-drager-6810-manual> (дата звернення: 22.03.2022).

¹²³ Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції: Наказ МВС України, МОЗ України від 09.11.2015 р. № 1452/735. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15#Text>.

іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, за відмову від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Це, своєю чергою, тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування ТЗ на строк десять років та з конфіскацією ТЗ, який є у приватній власності порушника, або адміністративний арешт на строк п'ятнадцять діб із позбавленням права керування ТЗ на строк десять років та з конфіскацією ТЗ, який є у приватній власності порушника, і на інших осіб – накладення штрафу у розмірі трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з конфіскацією ТЗ, який є у приватній власності порушника, або адміністративний арешт на строк п'ятнадцять діб з конфіскацією ТЗ, який є у приватній власності порушника.

Вихідним поняттям для кваліфікації правопорушень, передбачених чч. 2 та 3 ст. 130 КУпАП є визначення поняття «повторність». На жаль, на протигагу кримінальному законодавству, законодавство про адміністративні правопорушення не містить чітких положень щодо цього інституту.

Факт повторності законодавець відносить до обставин, що обтяжують відповідальність за адміністративне правопорушення; згідно зі ст. 35 КУпАП, таким є повторне протягом року вчинення однорідного правопорушення, за яке особу вже було піддано адміністративному стягненню. У розділі 1 Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затвердженій Наказом МВС України від 07.11.2015 р. № 1395, зазначено, що термін «повторність правопорушення» вживається в такому значенні – повторне вчинення протягом року адміністративного правопорушення, відповідальність за яке передбачена відповідними статтями КУпАП та визнається за фактами винесених постанов у справах про адміністративні правопорушення, які набрали законної сили (крім правопорушень, відповідальність за які передбачена ч.3 ст. 130 КУпАП)¹²⁴.

¹²⁴ Інструкція з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в

Важливими умовами, які мають принципове значення для кваліфікації діяння особи як факту повторності, мають:

- початок та тривалість перебігу встановленого законодавством терміну повторності – це один календарний рік з дати вчинення попереднього однорідного адміністративного правопорушення. У контексті зазначеного вважаємо наголосити саме на тій особливості, що рахування терміну слід починати саме зі встановленої дати скоєння попереднього порушення, а не з моменту винесення постанови про накладення адміністративного стягнення (притягнення особи до адміністративної відповідальності) за попереднє правопорушення за такі самі дії, як іноді вважають деякі правознавці, які надають юридичні консультації¹²⁵;
- за попереднім правопорушенням обов'язково повинна бути винесена постанова у справі про адміністративні правопорушення, яка набрала законної сили.

Нагадаємо, що ч.2 ст. 130 КУпАП сформульована наступним чином: «Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частиною першою цієї статті», – а це означає, що в разі кваліфікації правопорушення за наведеною нормою до уваги приймаються навіть ті випадки, коли за результатами розгляду попереднього правопорушення була винесена постанова про закриття справи з нереабілітуючих підстав (тобто особа була визнана винною у скоєнні правопорушення, передбаченого ч.1 ст. 130 КУпАП, але адміністративне провадження закрито у зв'язку з передачею матеріалів прокурору, органу досудового розслідування, а також при наявності деяких обставин, передбачених ст. 247 цього Кодексу). І хоча наведене тлумачення впливає з формулювання норми закону і втілюється у правозастосовній практиці, питання залишається дискусійним. Справа в тому, що, з огляду на практику застосування Європейським судом ст. 6 Конвенції, у випадку, якщо передбачені санкції є достатньо суворими, то скоєне правопорушення має природу кримінального

автоматичному режимі : Наказ МВС України від 07.11.2015 р. № 1395. Дата оновлення: 04.01.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15#n15>.

¹²⁵ Як визначити повторне правопорушення для адмінштрафу? 12.10.2020. URL: <https://news.dtkk.ua/law/liability/65424>.

злочину, а отже, його судовий розгляд повинно відповідати принципу справедливості згідно до ст. 6 Європейської конвенція про захист прав людини і основоположних свобод (п.39 рішення у справі справа «Лучанінова проти України» (рішення від 09.06.2011 р., заява № 16347/02))¹²⁶. При тому санкції чч.1–4 ст. 130 КУпАП за суворістю можна вважати саме такими. А в кримінальному законодавстві чітко визначено, що повторність відсутня, якщо за раніше вчинене кримінальне правопорушення особу було звільнено від кримінальної відповідальності на підставах, установлених законом (ч.4 ст. 32 КК України).

На відміну від другої частини, повторність, яка охоплюється змістом третьої частини ст. 130 КУпАП, враховує лише ті факти повторності порушень, за якими не менше двох разів було винесено постанову саме про притягнення порушника до адміністративної відповідальності. При цьому випадки попередніх порушень у вигляді передачі керування ТЗ особі, яка перебувала в стані сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів факту повторності для кваліфікації за ч.3 ст. 130 КУпАП не створюють.

У контексті кваліфікації правопорушень за чч.2 та 3 ст. 130 КУпАП у правозастосовній практиці існує суттєва проблема, яка полягає в тому, що особа до винесення остаточного рішення у справі (прийняття постанови про винуватість) може ще неодноразово вчиняти такі дії. І ця фактична повторюваність не буде створювати юридичної повторності. Доволі поширеною є ситуації, коли одна й та сама особа, яка вже була притягнута до адміністративної відповідальності за частинами першою, другою чи третьою ст. 130 КУпАП або притягається за такі правопорушення до відповідальності вперше після виявлення, умовно кажучи, першого факту керування ТЗ у стані сп'яніння чи відмови від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння і до прийняття судом правового рішення за цим фактом, скоює ще аналогічні правопорушення (маються на увазі виявлені та оформлені, згідно з вимогами закону, випадки).

¹²⁶ Справа «Лучанінова проти України» : Рішення Європейського суду з прав людини від 09.06.2011 р. (Заява № 16347/02). [Офіційний переклад]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/974_788#Text.

Наприклад, у провадженні одного із суддів Жовтневого районного суду м. Запоріжжя одночасно перебувало три провадження:

- справа № 331/5395/21 (протокол про адміністративне правопорушення від 19.09.2021 р. серії ДПП18 № 023027) про притягнення Особи_1 до адміністративної відповідальності за ч. 3 ст. 130 КУпАП;
- справа № 331/5473/21 (протокол про адміністративне правопорушення від 28.09.2021 р. серії ААБ № 266473) про притягнення Особи_1 до адміністративної відповідальності за ч. 3 ст. 130 КУпАП;
- справа № 331/5474/21 (протокол про адміністративне правопорушення від 27.09.2021 р. серії ААБ № 282820) про притягнення даної Особи_1 до адміністративної відповідальності за ч. 3 ст. 130 КУпАП¹²⁷.

Приймаючи до уваги, що зазначені протоколи про адміністративне правопорушення складені щодо однієї й тієї ж особи, розглядаються судом одночасно, суддя визнав за доцільне об'єднати справи в одне провадження. І це є поширеною практикою.

Нагадаємо, що в українському законодавстві є правило, закріплене у ч. 1 ст. 36 КУпАП, згідно з яким при вчиненні однією особою двох або більше адміністративних правопорушень адміністративне стягнення накладається за кожне правопорушення окремо. Але вже у другій частині цієї ж статті Кодексу говориться, якщо особа вчинила кілька адміністративних правопорушень, справи про які одночасно розглядаються одним і тим же органом (посадовою особою), стягнення накладається в межах санкції, встановленої за більш серйозне правопорушення з ряду вчинених. До основного стягнення в цьому разі може бути приєднано одне з додаткових стягнень, передбачених статтями про відповідальність за будь-яке із вчинених правопорушень.

Наведемо ще один приклад із судової практики. За рішенням судді Фрунзенського районного суду м. Харків від 22.02.2021 р., адміністративні матеріали про притягнення до адміністративної відповідальності Особи_1 за ст. 124, ст. 122-4 та ч.1 ст. 130 КУпАП

¹²⁷ Див. Постанова Жовтневого районного суду м. Запоріжжя від 31.01.2022 р. у справі № 331/5395/21.

були об'єднані в одне провадження. З матеріалів об'єднаних справ випливає, що 25.11.2021 р., скоївши ДТП, унаслідок якого було пошкоджено ТЗ учасників, Особа_1 порушуючи ПДР, залишила місце автопригоди й була затримана поліцією по гарячих слідах. Як виявилось, під час керування ТЗ затриманий водій мав ознаки алкогольного сп'яніння, але від проходження, відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного сп'яніння, відмовився¹²⁸. У наведеному прикладі всі дії Особи_, хоча і містять формальні склади трьох окремих правопорушень, передбачених відповідними нормами КУпАП, але мають логічний взаємозв'язок і фактично поєднані в часі: ймовірне керування в стані алкогольного сп'яніння (надалі було доведено лише факт відмови від огляду на стан сп'яніння), як наслідок – порушення ПДР, що призвело до ДТП (без постраждалих), продовження нехтування обов'язками водія – залишення місця автопригоди. Керуючись наведеним у ч. 2 ст. 36 КУпАП нормативним приписом, цілком виправданим виглядає рішення про об'єднання цих справ в одне провадження і подальше притягнення винної особи в межах санкції, встановленої за більш серйозне правопорушення з ряду вчинених, – у цьому провадженні це ч.1 ст. 130 КУпАП.

Утім, у наведеній вище ситуації (Постанова Жовтневого районного суду м. Запоріжжя від 31.01.2022 р.), замість трьох окремих стягнень за ч. 3 ст. 130 КУпАП, винну особу було притягнуто лише раз, хоча й за максимальним розміром санкції – адміністративний арешт на строк п'ятнадцять днів. Стягнення з правопорушника на користь держави судового збору також призначено лише один раз. При цьому кожний такий факт повторного грубого правопорушення створює реальну суттєву небезпеку для оточуючих учасників дорожнього руху, тож вимагає окремої правової оцінки та притягнення делінквента до суворої відповідальності. Як бачимо, різниця в часі між першим та останнім із зафіксованих фактів правопорушень, за жодним з яких Особа_1 ще не була притягнута до адміністративної відповідальності, становить 10 днів. Але трапляються непоодинокі випадки, коли суди об'єднують в одне провадження справи за ст. 130 КУпАП,

¹²⁸ Постанова судді Фрунзенського районного суду м. Харкова від 25.02.2021 р. у справі № 645/7230/20. URL: <https://vkursi.pro/vsudi/decision/95181160>.

у яких факти скоєння окремих правопорушень мають майже місячну, а іноді і більшу за тривалість розбіжність у часі. У разі об'єднання в одне провадження низки повторюваних правопорушень за ч. 3 ст. 130 КУпАП, якщо особа вже двічі чи більше разів протягом року піддавалася адміністративному стягненню за правопорушення, пов'язані з керуванням ТЗ у стані сп'яніння, – це більш не впливає на кваліфікацію кожного наступного діяння правопорушника, оскільки за чинним українським законодавством зазначена норма є максимальною планкою в системі адміністративної відповідальності за цим видом деліктів, але суттєво знижує каральний ефект від покарання. Проте зазначений підхід принципово впливає на кваліфікацію таких дій за чч. 1 та 2 ст. 130 КУпАП, де об'єднання в одне провадження декількох справ без врахування юридичної повторності фактично дозволяє винній особі уникати адекватної оцінки та реакції з боку держави (у вигляді більш суворох санкцій) на такі повторювані факти керування ТЗ у стані сп'яніння.

Під час аналізу судової практики з липня 2020 року до липня 2022 року нам траплялися такі приклади, де стосовно однієї особи в одне провадження було об'єднано до 11 справ про адміністративні правопорушення, передбачені окремими частинами ст. 130 КУпАП. Відповідно, вчинені вони були в період до одного-півтора місяця. Як наслідок, у подібних ситуаціях за всіма доведеними фактами правопорушники притягувалися лише одноразово, що, звичайно, створює у таких осіб відчуття певної безкарності і не зупиняє їх від правопорушень у подальшому.

Яким чином вирішувати цю складну правову проблему? Пригадаймо, що зараз обов'язковою умовою юридичної повторності є наявність постанови у справі про адміністративні правопорушення за попереднім правопорушенням, яка набрала законної сили й за якою особа, як мінімум, визнана винною. Чи допустимо кваліфікувати наступні випадки однорідних порушень з боку однієї й тієї ж особи за частинами другою чи третьою ст. 130 КУпАП лише за фактом оформлення таких дій до прийняття судом щодо них остаточного рішення? Відповідь – ні, оскільки це порушує принцип презумпції невинуватості.

Неспроможність такого підходу демонструють наступні приклади з судової практики.

Перший приклад. На розгляд судді Генічеського районного суду Херсонської області надійшли матеріали, складені поліцейськими протокол про адміністративне правопорушення серії ДПР18 № 523850 від 27.08.2021 р. про притягнення Особи_1 до адміністративної відповідальності за ч. 1 ст. 130 КУпАП та протокол про адміністративне правопорушення серії ДПР18 № 523768 від 03.11.2021 р. про притягнення цієї ж Особи_1 до адміністративної відповідальності за ч. 1 ст. 130 КУпАП. Згідно з постановою суду від 18.11.2021 р., справи об'єднані в одне провадження і їм присвоєно номер № 653/2808/21. У разі визнання даної особи винною в скоєнні обох правопорушень її дії у другому випадку було б правильним кваліфікувати вже за ч. 2 ст. 130 КУпАП. Але за чинними приписами для цього потрібна постановою про притягнення до відповідальності за перше правопорушення. Тож у інших подібних до наведеної ситуації випадках звичайно рішення приймається лише за ч. 1 ст.130 КУпАП. Проте в даному прикладі за результатами розгляду обох справ в об'єднаному провадженні суд одну з них (першу) закриття, у зв'язку з відсутністю в діях особи складу адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 130 КУпАП, а за другою – визнав Особу_1 винною та застосував щодо неї адміністративне стягнення у вигляді адміністративного штрафу¹²⁹. З наведеного стає очевидним, що в разі кваліфікації поліцією дій Особи_1 за другим фактом керування ТЗ у стані сп'яніння за ч. 2 ст. 130 КУпАП, ще до прийняття остаточного рішення судом за першим правопорушенням, це призвело б до закриття провадження за цим другим фактом у зв'язку з відсутністю події і складу адміністративного правопорушення, передбаченого саме ч. 2 ст. 130 КУпАП, оскільки в скоєнні першого правопорушення зазначена особа не була визнана винною.

Другий приклад. На розгляд судді Северодонецького міського суду Луганської області надійшли матеріали про притягнення Особи_1 до адміністративної відповідальності за ч. 2 ст. 130 КУпАП, який 11.10.2020 р. керував ТЗ з явними ознаками наркотичного сп'яніння. Від проходження огляду на стан наркотичного сп'яніння

¹²⁹ Постанова судді Генічеського районного суду Херсонської області від 28.01.2022 р. у справі № 653/2808/21. URL: <https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/court-document/102830912/>.

за встановленим законом порядком (у медичному закладі, у лікаря-нарколога, за присутності двох свідків) відмовився, про що свідчить відповідний висновок.

Однак, як випливає з наданої постанови Луганського апеляційного суду від 06.11.2020 р., постанову Северодонецького міського суду від 23.09.2020 про притягнення Особи_1 до адміністративної відповідальності за ч.1 ст. 130 КУпАП було скасовано, провадження закрито за відсутністю складу адміністративного правопорушення. Ретельний аналіз цих письмових доказів свідчить про те, що на момент складання протоколу про адміністративне правопорушення від 11.10.2020 р. та станом на час розгляду справи судом, попереднє судове рішення (за ч. 1 ст. 130 КУпАП) не набуло чинності, тому в матеріалах справи були відсутні належні та допустимі докази на підтвердження факту повторного вчинення Особою_1 протягом року будь-якого з порушень, передбачених ст. 130 КУпАП. У мотивувальній частині суд зазначив, що посилання на довідку Управління патрульної поліції про притягнення Особи_1 до адміністративної відповідальності за ч. 1 ст. 130 КУпАП, витяг з Єдиного реєстру судових рішень, як на підставу наявності в діях Особи_1 складу адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 130 КУпАП, є безпідставними, оскільки ці письмові докази не є тими належними доказами у справі, які можуть свідчити про повторність вчинення даною особою протягом року одного з порушень, передбачених ч. 1 ст. 130 КУпАП. За таких обставин суд дійшов висновку, що дії Особи_1 неправильно кваліфіковано за ч. 2 ст. 130 КУпАП. З огляду на це, враховуючи доведеність факту відмови Особи_1, яка керувала ТЗ з ознаками наркотичного сп'яніння, від проходження огляду у встановленому законом порядку, у її діях вбачаються ознаки адміністративного правопорушення, передбаченого ч.1 ст. 130 КУпАП. Однак норми КУпАП не передбачають можливості перекваліфікації дій за вчинене правопорушення, визначене КУпАП. Отже, з огляду на те, що дії Особи_1, які викладені у фабулі протоколу, підлягають кваліфікації за ч.1 ст. 130 КУпАП, а не за ч. 2 ст. 130 цього ж Кодексу, тому що в ній не зазначена така кваліфікуюча ознака як «повторність», суд не може перекваліфікувати дії Особи_1 і визнати її винним у вчиненні адміністративного правопорушення, передбаченого диспозицією ч. 1 ст. 130 КУпАП. Відповідно до п. 1 ст. 247 КУпАП, провадження в справі про адміністративне

правопорушення не може бути розпочато, а розпочате підлягає закриттю в разі відсутності події і складу адміністративного правопорушення. На підставі викладеного, у зв'язку з тим, що суддя самостійно, відповідно до норм чинного законодавства, не має права здійснювати перекваліфікацію адміністративного правопорушення, а повинен здійснювати розгляд протоколу в тому вигляді, у якому він надійшов, суд дійшов висновку про необхідність закриття провадження в справі про адміністративне правопорушення за відсутністю складу адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 130 КУпАП¹³⁰.

З огляду на даний аналіз, слід наголосити, що в подібних ситуаціях максимально підвищити ефективність виховного та репресивного впливу в межах адміністративного законодавства за неодноразові факти правопорушень, пов'язаних з керуванням ТЗ у стані сп'яніння можна хіба що вимогою розглядати кожний такий випадок окремо.

Наступний приклад, узятий зі змісту постанови Іваничівського районного суду Волинської області від 17.02.2022 р., наочно демонструє динаміку стійкої деліктолізації особи, яка лише за період тривалістю у п'ять місяців (з 09.09.2021 р. до 02.02.2022 р.) встигла скоїти шість адміністративних правопорушень, пов'язаних із керуванням ТЗ у стані сп'яніння (див. рис. 18).

Як бачимо, термін від останнього до наступного виявленого факту правопорушення починає суттєво скорочуватися вже після другого притягнення особи до адміністративної відповідальності за ч. 2 ст. 130 КУпАП. На фоні деградації стримуючих внутрішніх морально-психологічних факторів (особа вже позбавлена права керування ТЗ), відбувається нівелювання стримуючого ефекту адміністративної відповідальності. Особливо це простежується саме після притягнення до відповідальності за ч. 3 ст. 130 КУпАП – за вчинення чергового правопорушення цей деліквент для розгляду справи на судове засідання, яке було призначено на 24.01.2022 р., не з'явився, проте 26.01.2022 р. та 02.02.2022 р. знов був оформлений за керування ТЗ з ознаками алкогольного сп'яніння¹³¹. В останній раз результат огляду становив

¹³⁰ Постанова судді Северодонецького міського суду Луганської області від 05.01.2021 р. у справі № 428/9139/20. URL: <https://vkursi.pro/vsudi/decision/94025302>.

¹³¹ Постанова судді Іваничівського районного суду Волинської області від 17.02.2022 р. у справі № 156/5/22. URL: <https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/court-document/103360183/>.

2,9 % (нагадаємо, що з 3 % починається важке алкогольне отруєння людини). У результаті, за наслідками скоєння останніх трьох правопорушень особі судом було призначено адміністративне стягнення в межах санкції ч. 3 ст. 130 КУпАП у вигляді адміністративного арешту на строк п'ятнадцять діб.

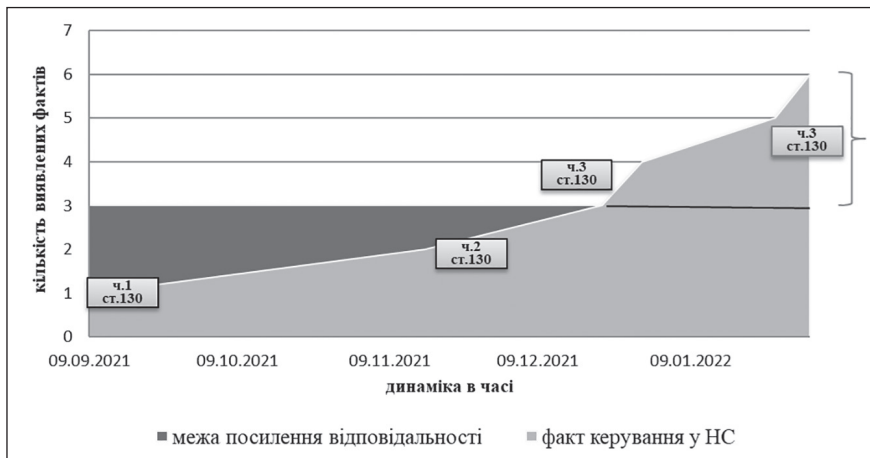


Рис. 18. Динаміка стійкої деліктолізації особи, яка неодноразово керувала ТЗ у стані сп'яніння – на підставі аналізу Постанови судді Іваничівського районного суду Волинської області від 17.02.2022 р. у справі № 156/5/22¹³²

Частина четверта ст. 130 КУпАП встановлює адміністративну відповідальність за вживання особою, яка керувала ТЗ, після ДТП за її участю алкоголю, наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі (крім тих, що входять до офіційно затвердженого складу аптечки або призначені медичним працівником), або після того, як ТЗ, яким керувала ця особа, був зупинений на вимогу поліцейського, до проведення уповноваженою особою медичного огляду з метою встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, чи до прийняття рішення про звільнення від

¹³² Див. Постанова судді Іваничівського районного суду Волинської області від 17.02.2022 р. у справі № 156/5/22.

проведення такого огляду. Указані дії тягнуть за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або адміністративний арешт на строк п'ятнадцять діб, з позбавленням права керування ТЗ на строк три роки і на інших осіб – накладення штрафу у розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або адміністративний арешт на строк п'ятнадцять діб. Необхідно звернути увагу, що наведені прояви правопорушень, пов'язаних з ймовірним керуванням ТЗ у стані сп'яніння не включаються в перелік дій, які можуть утворити повторність.

М. Поліщук наголошує, що дискусія про визначення адміністративної преюдиції (повторюваності вчинених правопорушень та збільшення розміру стягнень за їх вчинення) в юридичній літературі останнім часом не ведеться. Проте згадане явище має всі ознаки паралельності з кримінальним правом, де достатньо чітко визначається питання раніше засудженого¹³³. Завданням застосування в адміністративному законодавстві преюдиції (повторності) є підвищення виховного впливу на правопорушника шляхом посилення санкцій. Водночас, в окремих випадках адміністративна преюдиція може свідчити, що особа, яка вкотре скоює адміністративне правопорушення, не бажає підпорядковуватися встановленим нормам і тому адміністративна відповідальність (стягнення) може бути замінена кримінальною. Найсуворішим серед правопорушень у сфері БДР є покарання за повторне правопорушення, передбачені ст. 130 КУпАП. У цьому випадку, як вважає М. Поліщук, адміністративна преюдиція повинна замінюватися статтею кримінального кодексу, адже повторність у зазначеному випадку вже є злочином (кримінальним правопорушенням – Прим. авт.). При тому зазначається, що таке правопорушення в більшості зарубіжних країн, вчинене навіть уперше, є кримінально караним діянням¹³⁴.

У рішенні Конституційного Суду України від 27.10.2020 р. № 13-р/2020 наголошується, що криміналізація конкретного вчинку людини можлива за умови, якщо це відповідає, зокрема, сукупності таких

¹³³ Поліщук М. Г. Адміністративна преюдиція в Кодексі України про адміністративні правопорушення щодо порушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Наукові праці МАУП. 2014. Вип. 42(3). С. 132.

¹³⁴ Див. Поліщук М. Г. 2014. С. 132.

критеріїв: значна (суттєва) суспільна небезпека діяння; поширення аналогічних діянь у суспільстві; неефективність інших галузевих правових засобів впливу на зазначені діяння; неможливість успішної боротьби з діянням менш репресивними методами. У разі недотримання законодавцем вказаних критеріїв криміналізації може виникнути ситуація, коли злочином буде визнано діяння, якому не притаманні достатні для криміналізації характер та ступінь суспільної шкоди¹³⁵. Вважаємо, що ситуація з систематичним керуванням ТЗ у стані сп'яніння відповідає усім наведеним критеріям, тому є всі підстави підготувати відповідні пропозиції для внесення змін до національного законодавства.

Зараз в Україні кримінальна відповідальність настає за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ у стані сп'яніння, що спричинило потерпілому середньої тяжкості або тяжке тілесне ушкодження, або смерть потерпілого (загибель кількох осіб), – чч. 1–4 ст. 286-1 КК України:

- ✓ у разі спричинення потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, санкція статті передбачає покарання у вигляді позбавлення волі на строк до 3-х років з позбавленням права керувати ТЗ на строк від 3-х до 5-ти років;
- ✓ у разі спричинення потерпілому тяжкого тілесного ушкодження, санкція статті передбачає покарання у вигляді позбавлення волі на строк від 3-х до 8-ми років з позбавленням права керувати ТЗ на строк від 5-ти до 8-ми років;
- ✓ у разі спричинення смерті потерпілого, санкція статті передбачає покарання у вигляді позбавлення волі на строк від 5-и до 10-ти років з позбавленням права керувати ТЗ на строк від 5-ти до 10-ти років;
- ✓ у разі спричинення загибелі кількох осіб, санкція статті передбачає покарання у вигляді позбавлення волі на строк від 7-ми

¹³⁵ Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням 47 народних депутатів України щодо відповідності Конституції України (конституційності) окремих положень Закону України «Про запобігання корупції», Кримінального кодексу України: Рішення Конституційного суду України від 27.10.2020 р. № 13-п/2020. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v013p710-20?find=1&text=%D0%BA%D1%80%D0%B8%D0%B C%D1%96%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86#w1_1.

до 12-ти років з позбавленням права керувати ТЗ на строк від 7-ми до 10-ти років¹³⁶.

Який ефект справлятиме таке нововведення в контексті загальної та спеціальної превенції можна буде сказати згодом, здійснивши ретельне дослідження статистичних та соціологічних даних. Сьогодні ж, на прикладі вибірково взятих двох вироків у кримінальних провадженнях за фактами скоєння ДТП (наїздів на пішоходів), у результаті яких потерпілі від отриманих травм померли, ми спробуємо продемонструвати градацію кримінально-правового впливу на винну особу в тому випадку, коли вона керувала ТЗ, перебуваючи у стані алкогольного сп'яніння.

Дві ситуації схожі за деякими суб'єктивними та об'єктивними ознаками: по-перше, як було зазначено, в обох випадках мали місце наїзди на пішоходів; по-друге, потерпілі пішоходи від отриманих під час автопригоди травм померли; обвинувачені виявили щире каяття, активно сприяли розкриттю кримінального правопорушення, добровільно відшкодували заподіяну шкоду близьким родичам загиблих. Водночас, в одній із ситуацій водій керував ТЗ у тверезому стані і в темну пору доби (04.02.2021 р. о 19:00 год.), відволікшись на скупчення бродячих собак на дорозі, не помітив жінку-пішохода («перешкоду»), яка сиділа на смузі руху його автомобіля, не вжив заходів для зупинення ТЗ або її безпечного об'їзду, унаслідок чого здійснив наїзд. Проїхавши близько десяти метрів, водій зупинився, вийшов із автомобіля та, побачивши, що збив людину, відразу викликав медичну допомогу, повідомив поліцію про ДТП і намагався надати допомогу потерпілій. В іншій ситуації водій, керуючи ТЗ у стані алкогольного сп'яніння (згідно з висновком судово-токсикологічної експертизи в крові цієї особи методом газово-рідинної хроматографії, виявлено етиловий спирт у концентрації 1,8 ‰), в умовах достатньої (природної) освітленості (03.06.2021 р. о 17:50 год.) при зміні напрямку руху не переконався, що це буде безпечно та не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам дорожнього руху, виїхав на зустрічну смугу руху, де здійснив наїзд на пішохода, який рухався в попутному з автомобілем порушника напрямку по зустрічній смузі руху ближче до

¹³⁶ Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001 р. № 2341-III. Дата оновлення: 23.04.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#n3794>.

узбіччя. З метою уникнення відповідальності після скоєння наїзду на жертву водій з місця події на своєму автомобілі зник. Тож, відповідно до встановлених обставин справи, у першому провадженні дії обвинуваченого було кваліфіковано за ч.2 ст. 286 КК України (санкція норми передбачає покарання у виді позбавлення волі на строк від трьох до восьми років з позбавленням права керувати ТЗ на строк до трьох років або без такого), а у другому – за ч.1 ст. 135 КК України (санкція норми передбачає обмеження волі на строк до двох років або позбавлення волі на той самий строк) та ч.3 ст. 286-1 КК України (санкція норми передбачає позбавлення волі на строк від п'яти до десяти років з позбавленням права керувати ТЗ на строк від п'яти до десяти років).

В обох випадках водії мали усвідомлювати, що на них покладатимуться додаткові обов'язки у зв'язку з керуванням джерелом підвищеної небезпеки. У разі ж перебування особи у стані сп'яніння людина знає про негативний вплив алкоголю чи наркотиків на рівень безпечного керування ТЗ, відчуває зміни в організмі, поведінці, тож повинна чітко усвідомлювати підвищений ризик і протиправність таких дій у разі керування. У другій ситуації беззаперечно простежується причинно-наслідковий зв'язок порушення ПДР зі станом алкогольного сп'яніння – водій фактично не впорався з керуванням ТЗ, а також цього порушення з утворенням аварійної ситуації і скоєнням ДТП (наїзду на пішохода). Крім того, подальше залишення порушником місця ДТП і залишення в небезпеці потерпілого, з високою ймовірністю так само обумовлено станом сп'яніння, який суттєво знижує особисту відповідальність людини.

За вироком Бориславського міського суду Львівської області від 21.09.2021 р. обвинувачений (тверезий водій – перша ситуація) за ч. 2 ст. 286 КК України отримав покарання у виді позбавлення волі на строк чотири роки, без позбавленням права керування ТЗ. Крім того, суд визнав за доцільне, керуючись ст. 75 КК України, звільнити цю особу від відбування покарання з випробуванням¹³⁷. Необхідно наголосити, що до запровадження до КК України ст. 286-1 (спеціальної норми) дії нетверезого водія також було б кваліфіковано за ч. 2 ст. 286

¹³⁷ Вирок № 99781445 Бориславського міського суду Львівської області від 21.09.2021 р. (Провадження № 1-кп/438/74/2021). URL: <https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/court-document/99781445/>.

КК України. Факт перебування правопорушника у стані алкогольного сп'яніння було б визнано обставиною, яка обтяжує покарання. Але навіть за таких умов, враховуючи, що обвинувачений за місцем проживання характеризується добре, на обліку у лікаря нарколога та лікаря психіатра не перебуває, раніше не судимий та, застосовуючи поглинення менш суворого покарання (ч. 1 ст. 135 КК України) більш суворим, винна особа отримала б не більше чотирьох років позбавлення волі (або навіть мінімальний термін – три роки фактичного позбавлення волі) з позбавленням права керування ТЗ строком до трьох років. В умовах чинного законодавства нетверезого керманича вирок Оратівський районний суд Вінницької області від 22.10.2021 р. було засуджено за ч. 1 ст. 135 КК України до покарання у виді позбавлення волі на строк один рік; за ч. 3 ст. 286-1 КК України – у виді позбавлення волі на строк п'ять років з позбавленням права керувати ТЗ на строк десять років. Відповідно до ч. 1 ст. 70 КК України, за сукупністю кримінальних правопорушень, шляхом поглинення менш суворого покарання більш суворим, винній особі було визначено остаточне покарання у виді позбавлення волі на строк п'ять років з позбавленням права керувати ТЗ на строк десять років¹³⁸.

Отже, доповнення законодавства ст. 286-1 КК України суттєво посилило кримінальну відповідальність за ці правопорушення. Але у випадку застосування інституту кримінального покарання ми маємо ситуацію, у якій всі негативні наслідки керування у стані сп'яніння вже сталися, – спричинено шкоду здоров'ю чи взагалі позбавлено життя людину. Цієї шкоди вже не відвернути і в більшості випадків не компенсувати правовими заходами. Водночас, якщо мова йде про формальний склад правопорушення (лише керування ТЗ у стані сп'яніння) або навіть скоєння ДТП без постраждалих, виникає запитання: *«А чи є ті заходи юридичної (адміністративної) відповідальності, які діють на сьогодні достатніми, для того щоб запобігти подібним порушенням ПДР у подальшому, нарешті, щоб відвернути ДТП з постраждалими чи загиблими, які дуже ймовірно можуть статися, якщо особа буде продовжувати допускати подібні правопорушення?»*.

¹³⁸ Вирок № 100488357 Оратівського районного суду Вінницької області від 22.10.2021 р. (Провадження № 1-кп/141/73/21). URL: <https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/court-document/100488357/>.

Змушені констатувати, що наявні в українському законодавстві прогалини не зовсім корелюються з принципом юридичної визначеності, що значно ускладнює об'єктивність правової кваліфікації діянь особи, яка керує ТЗ у стані (чи з ознаками) алкогольного сп'яніння. І розв'язання всіх зазначених у цьому дослідженні суперечностей є завданням у першу чергу законодавця, а не поліцейського, адвоката чи судді. Враховуючи навіть наявне врегулювання правових підстав та порядку притягнення до адміністративної відповідальності правопорушників за керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння, вважаємо, що цілком виправданим та законним буде рішення судді про застосування адміністративної санкції за відповідною частиною ст. 130 КУпАП у разі доведеності факту керування будь-якою особою, яка досягла віку адміністративної відповідальності ТЗ у стані алкогольного сп'яніння, якщо цей стан було встановлено поліцейським з дотриманням встановленої законодавством процедури проведення тесту з використанням спеціальних технічних засобів (газоаналізаторів), дозволених до застосування Міністерством охорони здоров'я та Держспоживстандартом України, якщо цифровий показник концентрації спирту у видихуваному такою особою повітрі (з використанням перевідного коефіцієнта) є більшим за 0,242 ‰ алкоголю в крові¹³⁹.

Крім наведеного, особливостями адміністративної відповідальності за вказані правопорушення також є:

- ✓ збільшення строку накладення адміністративного стягнення за вчинення правопорушень, передбачених ст. 130 КУпАП, може бути накладено протягом одного року з дня його вчинення (що значно зменшило відсоток тих проваджень, які закривалися раніше судами за п. 7 ч. 1 ст. 247 КУпАП, – «закінчення на момент розгляду справи про адміністративне правопорушення строків притягнення до адміністративної відповідальності»);

139 Веселов М. Ю., Нестеренко О. М., Маслянюк С. В. Проблеми юридичної визначеності при розгляді судами справ про адміністративні правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння. Правовий часопис Донбасу. № 2(79). С. 53. DOI: <https://doi.org/10.32366/2523-4269-2022-79-2-48-57>.

- ✓ положення, згідно з яким, якщо особою, позбавленою права керування ТЗ, до закінчення строку дії такого стягнення вчинено нове адміністративне правопорушення, за яке застосовано стягнення у виді позбавлення права керування ТЗ, до стягнення за вчинення нового адміністративного правопорушення приєднується невідбута частина стягнення. Причому загальний строк позбавлення права керування ТЗ може перевищувати гранично допустимий строк, передбачений частиною другою ст. 30 КУпАП (водночас ознайомлення з судовою практикою не дало нагоди побачити жодного прикладу застосування цього положення законодавства);
- ✓ відсутність можливості застосувати, відповідно до ст. 21 КУпАП, звільнення особи, яка вчинила правопорушення, передбачені ст. 130 цього ж Кодексу від адміністративної відповідальності з передачею матеріалів на розгляд громадської організації або трудового колективу;
- ✓ відсутність можливості застосувати, відповідно до ст. 22 КУпАП, звільнення особи, яка вчинила правопорушення, передбачені ст. 130 цього ж Кодексу від адміністративної відповідальності й обмежитись усним зауваженням при мало-значності вчиненого адміністративного правопорушення.

Водночас, як свідчить розглянута раніше статистика, цього не виявляється достатньо для того, аби змінити тенденцію високого рівня правопорушень, пов'язаних із керуванням ТЗ у стані сп'яніння, особливо повторних, та їх негативних наслідків.

2.3 ПРАВОВІ ПІДСТАВИ ТА ПРАКТИКА ПРИМУСОВОГО ВИЛУЧЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ЗА КЕРУВАННЯ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Наприкінці лютого 2022 року Російська Федерація розпочала військову агресію проти України, у зв'язку з чим на території нашої держави було введено воєнний стан. Можна простежити певну градацію змін «нормального» життя громадян, держави

в цілому, які обумовлені введенням того чи іншого особливого режиму¹⁴⁰, а точніше, змістом тих заходів, які передбачає відповідний правовий режим.

Згідно зі ст. 8 Закону України «Про правовий режим воєнного стану», у випадку введення в Україні воєнного стану, військово командування разом із військовими адміністраціями (у разі їх утворення) можуть самостійно або із залученням органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування запроваджувати та здійснювати (у межах тимчасових обмежень конституційних прав і свобод людини і громадянина, передбачених законом та відповідним указом Президента України про введення воєнного стану) заходи правового режиму воєнного стану, одним з яких є примусове відчужування майна, що перебуває у приватній або комунальній власності, для потреб держави в умовах зазначеного правового режиму¹⁴¹.

Як зазначають деякі автори, заходи правового режиму воєнного стану здійснюються не автоматично, а за необхідністю¹⁴², влада не ставить за мету тотальне позбавлення майна мешканців, а робить це лише у виняткових випадках¹⁴³. Українське законодавство містить як загальні підстави запровадження заходів правового режиму воєнного стану, так й окремі порядки їх реалізації. Наприклад, Закон України «Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану» визначає механізм реалізації зазначеного заходу. З положень закону випливає, що відчуження майна допускається не лише у юридичних (підприємств, організацій), а й у фізичних осіб.

Війна викликала цілу низку різноманітних не властивих для

¹⁴⁰ Веселов М. Ю. Типологія як засіб удосконалення правового регулювання адміністративно-правових режимів. Юридичний науковий електронний журнал: електронне наукове фахове видання. 2018. № 1. С. 64. URL: http://lsej.org.ua/1_2018/19.pdf.

¹⁴¹ Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12.05.2015 р. № 389-VIII. Редакція від 01.04.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#top>.

¹⁴² Лобко М. М., Семененко В. М., Фучко А. Й. Деякі аспекти правового режиму воєнного стану в Україні: порядок введення та припинення дії. Збірник наукових праць Центру правової та стратегічної досліджень Національного університету оборони України імені Івана Черняховського. 2019. № 2. С. 9. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpvcvsd_2019_2_3.

¹⁴³ Дубчак В., Федоренко Ю. Чотири умови вилучення авто для воєнних потреб. Юрліга. URL: https://jurliga.ligazakon.net/ru/news/209856_chotiri-umovi-viluchennya-avto-dlya-vonnikh-potreb.

мирного часу проблем, вирішення яких вимагає від держави і суспільства дієвих, іноді неординарних організаційно-правових заходів. Водночас режим воєнного стану автоматично не усунув й інших соціальних проблем, серед яких слід згадати про порушення Правил дорожнього руху, які також призводять до травмування та загибелі людей. На сьогодні, в умовах воєнного стану, ми спостерігаємо появу нової практики примусового відчуження транспортних засобів (далі – ТЗ) у разі виявлення факту керування ними особами в стані будь-якого сп'яніння. Військові адміністрації (у деяких випадках ради оборони) майже всіх областей України прийняли рішення про примусове відчуження ТЗ у осіб, які керують авто у стані сп'яніння, а також використання цих ТЗ для потреби Збройних сил України (далі – ЗСУ) чи інших військових формувань. Такі заходи є абсолютно новими, продиктованими умовами воєнного стану, тому потребують ретельного наукового аналізу з метою прогнозування подальших наслідків і можливого удосконалення, адже, як зазначає Ю. Фігель: «... не можна говорити, що під час воєнного стану права людини стають чистою умовністю»¹⁴⁴.

За даними медіа, лише по Чернівецькій області за перші тижні війни (станом на 15.03.2022 р.) у «...нетверезих водіїв конфіскували 51 автівку та передали на потреби збройних сил...»¹⁴⁵. З часу прийняття аналогічного рішення на Дніпропетровщині за період з 03.03.2022 р. по 24.03.2022 р. поліцією було вилучено 53 ТЗ за правопорушення, передбачені частинами 1–3 ст. 130 КУпАП.

Доречно звернути увагу, що на сторінках деяких інтернет-видань, і навіть офіційних сайтів (вебпорталів) державних органів, у контексті зазначеного заходу правового режиму воєнного стану часто вживають поняття «конфіскація ТЗ», що з юридичної точки зору є грубою помилкою.

Дійсно, навіть в умовах воєнного стану вимоги ПДР й обов'язок їх виконувати ніхто не скасовував. Беззаперечно, що керування ТЗ у стані будь-якого сп'яніння в умовах особливого періоду здатне ще більш

¹⁴⁴ Фігель Ю. О. Обмеження прав людини в умовах воєнного стану. Науковий вісник Львівської комерційної академії. Серія: Юридична. 2015. Вип. 2. С. 224.

¹⁴⁵ Чміль О., Пінькас Т. На Буковині в нетверезих водіїв вилучили пів сотні авто. Що відомо про відчуження майна: новини за 15.03.2022. URL: <https://suspilne.media/217803-na-bukovini-v-netvezeh-zh-vodiiv-vilucili-piv-sotni-avto-so-vidomomo-pro-vidczuzenna-majna/>.

ускладнити і без того соціально напружену обстановку.

За законом *примусове відчуження майна* – це позбавлення власника права власності на індивідуально визначене майно, що перебуває у приватній або комунальній власності та яке переходить у власність держави для використання в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану за умови попереднього або наступного повного відшкодування його вартості (ст. 1 Закону України «Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану»)¹⁴⁶. У ст. 41 Конституції України закріплено, що примусове відчуження об'єктів права приватної власності може бути застосоване лише як виняток з мотивів суспільної необхідності, на підставі і в порядку, встановлених законом, та за умови попереднього і повного відшкодування їх вартості. Наступне повне відшкодування вартості відчуженого майна допускається лише в умовах воєнного чи надзвичайного стану¹⁴⁷.

Законодавство про адміністративні правопорушення (КУпАП) також передбачає адміністративні стягнення, які пов'язані з позбавленням права власності на майно. Закон допускає *оплатне вилучення* чи *конфіскацію предмета*, якщо він став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення. Ці адміністративні стягнення полягають у примусовому вилученні ТЗ за рішенням суду і наступній його реалізації з передачею вирученої суми колишньому власникові з відрахуванням витрат по реалізації вилученого авто (оплатне вилучення) або в примусовій безоплатній передачі цього ТЗ у власність держави за рішенням суду (конфіскація) (ст.ст. 28, 29 КУпАП). Як перший, так і другий вид згаданих стягнень мають низку принципово суттєвих спільних рис:

- ✓ *по-перше*, підставою їх застосування є факт скоєного адміністративного правопорушення (фактична підстава);
- ✓ *по-друге*, вони є мірою відповідальності і застосовується з метою

¹⁴⁶ Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану : Закон України від 17.05.2012 р. № 4765-VI. Редакція від 23.04.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4765-17#top> (дата звернення: 10.08.2022).

¹⁴⁷ Конституція України: Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. Редакція від 01.01.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 10.08.2022).

- виховання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, а також запобігання вчиненню нових правопорушень;
- ✓ *по-третє*, ці стягнення можуть бути обрані лише, якщо санкція статті за відповідне адміністративне правопорушення передбачає їх застосування (*юридична підстава*);
 - ✓ *по-четверте*, вони можуть бути призначені виключно за рішенням суду;
 - ✓ *по-п'яте*, оплатно вилучено чи конфісковано може бути лише ТЗ, який перебуває у приватній власності порушника;
 - ✓ *по-шосте*, постанова суду про накладення адміністративного стягнення може бути оскаржена та переглянута в апеляційному порядку. До цього можна ще додати, що адміністративні стягнення застосовуються незалежно від наявності чи відсутності будь-якого особливого правового режиму.

Свою чергою, примусовому відчуженню ТЗ (як заходу правового режиму) властиві наступні риси:

- ✓ *по-перше*, цей захід може бути виконано виключно в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану;
- ✓ *по-друге*, відчуження проводиться за умови попереднього або наступного повного відшкодування вартості ТЗ (що наближає цей захід за змістом до оплатного вилучення, але принципово відрізняє від конфіскації);
- ✓ *по-третє*, рішення про примусове відчуження приймається уповноваженими органами в позасудовому порядку;
- ✓ *по-четверте*, фактичною підставою такого відчуження є об'єктивна потреба держави (ЗСУ, інших військових формувань) у додатковому транспорті;
- ✓ *по-п'яте*, до суду може бути оскаржено лише вартість примусово відчуженого ТЗ (у разі незгоди з її експертною оцінкою), а також повернення ТЗ, який було примусово відчужене (після скасування правового режиму воєнного чи надзвичайного стану) у разі його збереження.

Наведене свідчить, що адміністративне стягнення є реакцією з боку держави на вчинене правопорушення, мірою відповідальності, яка полягає в покладанні на винну особу обов'язку зазнати певних негативних наслідків у вигляді втрат майнового, особистого чи

організаційного характеру за протиправну поведінку¹⁴⁸. В. Колпаков ще у 2008 році зазначав, що адміністративне стягнення заподіює винному певні обмеження. Проте, як наголошує вчений, покарання не є самоціллю, воно є необхідним засобом виховання і запобігання правопорушенням. *Стягнення* – це запобіжний захід на шляху вчинення нових правопорушень з боку винного (індивідуальна превенція) і правопорушень з боку інших осіб (загальна превенція)¹⁴⁹. І в цьому розумінні цілком логічним виглядає включення законодавцем до санкцій частин 2 та 3 ст. 130 КУпАП таких стягнень, як оплатне вилучення ТЗ (за повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, пов'язаного з керуванням ТЗ у стані сп'яніння) чи конфіскація ТЗ (за дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені особою, яка двічі протягом року піддавалася адміністративному стягненню за керування ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння).

Якщо ж повернутися до з'ясування юридичної природи заходів правового режиму воєнного стану, слід зазначити, що більшість із них, дійсно, несе превентивний характер (але це не має відношення до відчуження ТЗ), застосування деяких з них також може викликати несприятливі наслідки для фізичних осіб, утім, є мірою з боку держави вимушеною, обумовленою зовнішніми факторами воєнних дій (і законодавець передбачливо намагається їх мінімізувати, наприклад, наступною компенсацією оціночної вартості відчуженого майна). Отже, суто з правової позиції, їх жодним чином не можна асоціювати із заходами виховання, а тим паче покарання громадян. У контексті наведеного важливим аспектом механізму здійснення примусового відчуження майна, у тому числі і ТЗ, видається мотив реалізації цього заходу.

Згадування про мотиви примусового відчуження майна в умовах воєнного стану наводиться в законодавстві надто в загальних рисах «для задоволення потреб держави в умовах правового режиму воєнного стану» (ч. 1 ст. 6 Закону України «Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану»). Згадуваний у Законі України «Про мобілізаційну

¹⁴⁸ Лук'янець Д. М. Інститут адміністративної відповідальності: проблеми розвитку : монографія. Київ : Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України. 2001. С. 52-53.

¹⁴⁹ Колпаков В. К. Адміністративна відповідальність (адміністративно-деліктне право) : навч. посіб. Київ : Юрінком Інтер, 2008. С. 97.

підготовку та мобілізацію» *військово-транспортний обов'язок* устанавлюється, наприклад, з метою задоволення потреб ЗСУ, інших військових формувань на особливий період ТЗ і технікою. Обсяги ТЗ за типами та марками, що заплановано залучити для потреб ЗСУ під час мобілізації, визначаються територіальними центрами комплектування та соціальної підтримки (далі – ТЦКСП) (ст. 6 Закону України «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію»). Подібно до наведеного, можна обґрунтувати потреби в додатковому транспорті для військових в умовах воєнного стану, особливо для комплектування Сил територіальної оборони ЗСУ та добровольчих формувань територіальних громад, які ще не встигли здобути необхідного матеріально-технічного оснащення, включаючи ТЗ. Тому в умовах ведення активних бойових дій (пошкодження наявних у користуванні військових ТЗ) потреба ЗСУ, інших військових формувань у залученні додаткових одиниць транспорту для виконання покладених на них завдань є очевидною.

З іншого боку, примусове відчуження конче потрібних для оборони держави ТЗ саме в осіб, які використовують їх з протиправними намірами або грубо порушуючи ПДР, в очах суспільства виглядає цілком виправданим мотивом для такого заходу. Слід додати, що до числа ТЗ, що були вилучені поліцейськими Дніпропетровської області для подальшого примусового відчуження за означений на початку статті період, крім правопорушень, передбачених ст. 130 КУпАП, потрапило ще три авто, які використовувалися при вчиненні інших кримінальних правопорушень, – у зв'язку з порушеннями ст. 246 КК України (незаконна порубка або незаконне перевезення, зберігання, збут лісу), ст. 263 КК України (незаконне поводження зі зброєю, бойовими припасами або вибуховими речовинами), ст. 309 КК України (незаконне зберігання, перевезення наркотичних засобів, психотропних речовин або їх аналогів без мети збуту). З огляду на це, можна констатувати, що «підставами» вилучення ТЗ для їх подальшого примусового відчуження можуть стати й інші факти використання в умовах воєнного стану таких ТЗ особами з протиправною метою.

Оскільки за своїм юридичним змістом рішення про примусове відчуження ТЗ в умовах воєнного стану є управлінським, основоположним базисом та рушійним імпульсом прийняття такого роду рішень є визначена потребами проблема. Ці рішення визначаються необхідністю впливу на об'єкт управління з метою переведення останнього в

бажаний суб'єктом стан¹⁵⁰. Щодо мотиву примусового відчуження ТЗ в умовах особливого правового режиму, у законодавстві можна знайти тільки об'єктивну його складову, а саме визначення потреби держави в додатковому автомобільному транспорті для ЗСУ чи інших військових формувань за наявності юридичного факту (введення на території, де може бути прийняте таке рішення воєнного стану). Конкретні причини, через які вибір може впасти на окремо взятий ТЗ, що перебуває у приватній власності тієї чи іншої фізичної або юридичної особи, у законі не обумовлюються. З цього можемо зробити висновок, що, надаючи загальне право уповноваженим суб'єктам запроваджувати заходи правового режиму воєнного стану, у кожному окремому випадку їх реалізації закон передбачає дискреційність повноважень таких органів (їх посадових осіб) діяти за умовами суспільної необхідності та оперативної ситуації. Нагадаємо, що у юриспруденції *дискреційні повноваження* розглядаються як повноваження, які адміністративний орган, приймаючи рішення, може здійснювати з певною свободою розсуду, тобто коли такий орган може обирати з кількох юридично допустимих рішень те, котре він вважає найкращим за таких обставин (Рекомендації Комітету Міністрів Ради Європи № R(80)2, прийняті 11.03.1980 р. на 316-й нараді)¹⁵¹. Таким чином, виявлення ознак проступків, передбачених чч.1–4 ст.130 КУпАП (пов'язаних із керуванням ТЗ у стані сп'яніння) в умовах воєнного стану цілком можуть виступати причиною обрання саме цього ТЗ серед інших для примусового відчуження на потреби ЗСУ чи інших військових формувань.

Слід звернути увагу, що порядок примусового відчуження майна в умовах воєнного стану не пов'язаний із властивим для деліктних проваджень принципом презумпції невинуватості і не обмежується ним. Рішення про примусове відчуження ТЗ у разі виявлення ознак проступку (ст. 130 КУпАП) гіпотетично може бути прийнято (і фактично приймалося на практиці) до прийняття судом рішення у справі про адміністративне правопорушення про накладення

¹⁵⁰ Костенко О. М. Обґрунтування управлінських рішень з врахуванням якості інформаційно-аналітичної системи менеджменту. Облік і фінанси АПК: освітній портал. 2022. URL: <http://magazine.faaf.org.ua/ob-runtuvannya-upravlin-skih-rishen-z-vrahuvannya-yakosti-informaciyno-analitichnoi-sistemi-menedzhme-ntu.html>.

¹⁵¹ Рішення Колегії суддів Вишого адміністративного суду України від 16.11.2016 р. № К/800/17306/16. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/62962028>.

адміністративного стягнення. Тобто достатньо було встановити, у передбачений законом спосіб, ознаки відповідного делікту й оформити відповідні матеріали.

Де-юре факт скоєння адміністративного правопорушення (у нашому випадку проступку, передбаченого однією з частин ст. 130 КУпАП) не є прямо передбачуваною законом умовою чи підставою застосування заходу правового режиму воєнного стану у вигляді примусового відчуження майна (ТЗ). Але де-факто, в умовах об'єктивної потреби ЗСУ чи інших військових формувань у додаткових ТЗ, ця причина цілком може слугувати мотивом суспільної необхідності звернення уваги уповноважених на прийняття відповідного рішення (про примусове відчуження) суб'єктів на таку категорію ТЗ (які стали знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення)¹⁵².

Необхідно зазначити, що процедура реалізації примусового відчуження ТЗ (на потреби ЗСУ в умовах воєнного стану) у осіб, які керували ними в стані сп'яніння, на практиці видалася не такою вже і бездоганною. За підсумками трьох перших місяців війни в Україні ця практика не набула чіткого механізму реалізації та фактично була припинена.

Парадокс полягає в тому, що на сьогодні сам Закон України «Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану» окреслює особливості передачі та примусового відчуження (в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану) лише комунального майна. На підзаконному рівні наразі затверджено Порядок розгляду заяв та здійснення виплат для наступної повної компенсації за майно, примусово відчужене в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану¹⁵³, але не визначено порядку (процедури)

¹⁵² Вітвіцький С. С., Веселов М. Ю. Примусове відчуження транспортних засобів в умовах правового режиму воєнного стану: теоретико-правовий аспект. Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ ім. Е. О. Дідоренка. 2022. Вип. 2 (98). С. 164–165. DOI: 10.33766/2524-0323.98.158-167.

¹⁵³ Деякі питання здійснення повної компенсації за майно, примусово відчужене в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану : Постанова Кабінету Міністрів України від 31.10.2012 № 998. URL: [https:// zakon.rada.gov.ua/laws/show/998-2012-%D0%BF#n15](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998-2012-%D0%BF#n15) (дата звернення: 10.08.2022).

самого примусового відчуження. Однак, і наявність гарантії відшкодування вартості майна суттєвим чином не впливає на реальний стан справи¹⁵⁴.

Аналіз чинних приписів, які містяться в правових актах дає підстави припустити, що порядок примусового відчуження приватного майна в умовах воєнного стану повинен включати:

1) прийняття відповідного рішення про примусове відчуження уповноваженим органом та його погодження з місцевими органами виконавчої влади чи місцевого самоврядування, крім реалізації цього заходу в місцевостях, де ведуться бойові дії;

2) оцінку майна, що підлягає примусовому відчуженню суб'єктами оціночної діяльності;

3) складання акту про примусове відчуження або вилучення майна (виникнення державної власності на майно) та передання його на потреби ЗСУ чи інших військових формувань;

4) відшкодування вартості майна – здійснення виплат для наступної повної компенсації за майно, примусово відчужене в умовах правового режиму воєнного чи його повернення у разі, якщо воно збереглося.

Основним суб'єктом, котрого закон наділяє правом приймати рішення про примусове відчуження майна в зазначених умовах є *військове командування*, яким є: Головнокомандувач ЗСУ, Командувач об'єднаних сил ЗСУ, командувачі видів та окремих родів військ (сил) ЗСУ, командувачі (начальники) органів військового управління, командири з'єднань, військових частин ЗСУ та інших утворених, відповідно до законів України, військових формувань. Таке рішення військове командування приймає разом з військовими адміністраціями чи іншими місцевими органами влади (ст. 3 Закону України «Про правовий режим воєнного стану»)¹⁵⁵. Водночас у Плані запровадження та забезпечення здійснення заходів правового режиму воєнного стану в Україні (затвердженому Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 24.02.2022 р. № 181-р.) органом, відповідальним

¹⁵⁴ Див. Фігель Ю. О. 2015.

¹⁵⁵ Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12.05.2015 р. № 389-VIII. Редакція від 01.04.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#top> (дата звернення: 10.08.2022).

за запровадження примусового відчуження майна, що перебуває у приватній або комунальній власності (п. 5 плану) визначено, у першу чергу, *раду оборони відповідного регіону або військові адміністрації* (далі – ВА) (у разі утворення), далі – *військове командування*, а органами, що залучаються до здійснення цього заходу – різні міністерства, у тому числі МВС України, обласні (районні) держадміністрації, органи місцевого самоврядування всіх рівнів¹⁵⁶. Оскільки до складу територіальних *рад оборони* входять представники військового командування – командувачі (начальники) органів військового управління, (прикладом може бути склад Ради оборони Харківської області¹⁵⁷), можна погодитися з тим, що прийняття рішення про примусове відчуження майна, зокрема ТЗ в умовах воєнного стану такими суб'єктами не суперечить вимогам закону. Рішення про зазначений захід правового режиму воєнного стану від імені військового командування може прийняти і ТЦКСП відповідного рівня, оскільки також належить до органів військового управління.

Водночас, будь-які органи чи підрозділи НПУ ані самостійно, ані за вказівкою ОВА не можуть примусово відчужувати ТЗ у осіб, які ними керували у стані сп'яніння, навіть в умовах воєнного стану. Однак слід констатувати, що таке завдання-повноваження можна побачити в рішеннях деяких ОВА, що однозначно не відповідає вимогам закону. Перед НПУ стоїть завдання забезпечувати безпеку дорожнього руху, а отже, і виявляти грубі порушення ПДР, зокрема факти керування ТЗ особами в стані будь-якого сп'яніння. Але далі поліція може лише інформувати про такі випадки військового командування чи військові адміністрації за територіальністю і передавати (наприклад, командуванню військових частин чи керівництву ТЦКСП) ті ТЗ, які були тимчасово затримані в порядку, визначеному Постановою КМУ від 17.12.2008 р. № 1102, та можуть підлягати

¹⁵⁶ Питання запровадження та забезпечення здійснення заходів правового режиму воєнного стану в Україні: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 24.02.2022 р. № 181-р. Редакція від 19.03.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/181-2022-%D1%80#Text> (дата звернення: 10.08.2022).

¹⁵⁷ Про утворення Ради оборони Харківської області : Розпорядження Харківської обласної військової адміністрації від 24.02.2022 р. № 9в. URL: [https://kharkivoda.gov.ua/content/documents/1149/114873/files/9%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%20%D1%80%D0%B0%D0%B4%D1%83%20%D0%BE%D0%B1%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%BD%D0%B81%20\(%D0%BA%D0%BE%D0%BF%D0%B8%D1%8F\).pdf](https://kharkivoda.gov.ua/content/documents/1149/114873/files/9%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%20%D1%80%D0%B0%D0%B4%D1%83%20%D0%BE%D0%B1%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%BD%D0%B81%20(%D0%BA%D0%BE%D0%BF%D0%B8%D1%8F).pdf) (дата звернення: 10.08.2022).

примусовому відчуженню в разі прийняття такого рішення уповноваженими суб'єктами.

Отже, таким, що більше відповідає вимогам закону, видається нам практика Закарпаття. У наказовій частині відповідного рішення Ради оборони Закарпатської області від 07.03.2022 р. вказано, що в разі виявлення керування ТЗ особами у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння працівники Головного управління НП області невідкладно повідомлятимуть обласний ТЦКСП. Останній прийматиме рішення про відчуження авто для потреб оборони у встановленому законом порядку¹⁵⁸.

У контексті правової регламентації тимчасового затримання ТЗ слід звернути увагу, що з кінця 2018 року, з-поміж підстав застосування зазначеного заходу забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення проступки, передбачені ст. 130 КУпАП, зі ст. 265-2 цього ж Кодексу законодавцем було виключено. Це, своєю чергою, створює суттєву прогалину у правовому регулюванні процедури примусового відчуження ТЗ, оскільки правових підстави для тимчасового затримання та подальшого тримання ТЗ поліцейськими чи посадовцями будь-якого іншого державного органу у разі виявлення факту керування таким ТЗ особами у стані сп'яніння (навіть в умовах воєнного стану) закон зараз не містить. До того ж ст. 265-2 КУпАП говорить, що такий ТЗ може бути доставлений для зберігання на спеціальний майданчик лише в разі, якщо розміщення затриманого ТЗ суттєво перешкоджає дорожньому руху або створює загрозу безпеці руху. Крім того, ТЗ може бути тимчасово затриманий на строк до вирішення справи про адміністративне правопорушення, але не більше трьох днів з моменту такого затримання. На практиці ж, у разі вирішення питання про подальше примусове відчуження тимчасово затриманих ТЗ на потреби ЗСУ чи інших військових формувань у вказані строки не завжди вкладалися.

Щодо примусового відчуження майна, то з того, що маємо в законі, стає не цілком зрозуміло, у якій правовій формі має бути оформлено

¹⁵⁸ На Закарпатті у водіїв вилучатимуть авто за керування у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння. Офіційний вебсайт Закарпатської обласної військової адміністрації: опубліковано 07 берез. 2022 р. URL: [https:// carpathia.gov.ua/news/na-zakarpatti-u-vodiyiv-viluchatimut-avto-za-keruvannya-u-stani-alkogolnogo-chi-narkotichno-go-spyaninnya](https://carpathia.gov.ua/news/na-zakarpatti-u-vodiyiv-viluchatimut-avto-za-keruvannya-u-stani-alkogolnogo-chi-narkotichno-go-spyaninnya).

відповідне рішення уповноваженого органу! Ті наведені рішення чи накази ОВА, про які раніше згадувалося, наприклад, Луганської ОВА від 10.03.2022 р. № 103 «Про заходи правового режиму воєнного стану» чи Волинської ОВА від 26.03.2022 р. № 66 «Про використання ТЗ для потреб ЗСУ ...», за юридичними властивостями можна визначити як акти публічного адміністрування змішаної форми – вони містять у собі як загальні правила, так і певні приписи конкретним органам виконавчої влади (НПУ, ТЦКСП)¹⁵⁹. Утім реалізація уповноваженими суб'єктами приписів норм права відносно конкретних життєвих випадків відбувається шляхом винесення індивідуально-конкретних рішень¹⁶⁰, на що і вказує зміст пунктів одного з таких рішень – «у разі виявлення факту керування ТЗ особою у стані сп'яніння уповноваженим органам наказується приймати рішення про примусове відчуження таких ТЗ на потреби ЗСУ» (п. 1 наказу Волинської ОВА від 26.03.2022 р. № 66)¹⁶¹. Правозастосовна діяльність здійснюється зазначеними суб'єктами в порядку і процесуальних формах, встановлених законодавством. Вона являє собою не одноразовий акт, а процес, що складається з послідовних стадій і завершується винесенням індивідуального юридичного рішення у формі акту застосування норми права, обов'язковість до виконання якого забезпечується примусовою силою держави¹⁶². Чи можна вважати, що укладання та підписання акту про примусове відчуження або вилучення майна є тим потрібним і достатнім індивідуальним актом правозастосування?

На прикладі ч.3 ст. 6 Закону України «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію» ми чітко бачимо, що законодавець розподіляє етапи залучення ТЗ під час мобілізації: прийняття рішень місцевими державними адміністраціями, що оформлюються відповідними розпорядженнями, приймання-передача ТЗ, залучених під час мобілізації

¹⁵⁹ Адміністративне право України : підруч. / За ред. Ю. П. Битяка. К. : Юрінком Інтер, 2007. С. 144.

¹⁶⁰ Загальна теорія держави і права : підруч. для студ. юрид. ВНЗ / За ред. М. В. Цвіка, О. В. Петришина. Харків : Право, 2009. С. 408.

¹⁶¹ Про використання транспортних засобів для потреб Збройних сил України та інших збройних формувань : Наказ Волинської обласної військової адміністрації від 26.03.2022 р. № 66. URL : <https://voladm.gov.ua/new/vidchuzhennya-ta-viluchennya-mayna-dlya-potreb-derzhavi-v-umovah-pravovogo-rezhimu-voyennogo-stanu-stvorena-robocha-grupa/>.

¹⁶² Див. Загальна теорія держави і права. 2009. С. 409.

відповідними ТЦКСП та їх повернення після оголошення демобілізації, що здійснюється на підставі актів приймання-передачі¹⁶³.

Закон України «Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану» містить певні винятки щодо прийняття рішення про примусове відчуження майна в місцевостях, де ведуться бойові дії, що дає нам підстави припустити, що цей захід правового режиму воєнного стану може здійснюватися у звичайному та спрощеному порядку.

Для організації та узгодженості дій суб'єктів, що уповноважені приймати рішення про примусове відчуження чи вилучення майна в умовах воєнного стану та суб'єктів, які забезпечують здійснення цього заходу рішенням відповідної місцевої ВА доцільно утворювати робочу групу з розгляду цих питань (далі – робоча група).

Далі, в кожному окремому випадку, *звичайний порядок* повинен передбачати:

1) повідомлення органами поліції робочій групі та місцевою ТЦКСП про факт тимчасового затримання та зберігання на штрафному майданчику ТЗ (що перебуває у приватній власності з наданням повної інформації про ТЗ та його власника) у зв'язку з керуванням таким ТЗ особою у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або відмовою особи, яка керувала цим ТЗ, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан сп'яніння;

2) забезпечення представниками робочої групи та ТЦКСП проведення оцінки ТЗ, що підлягає примусовому відчуженню із залученням суб'єктів оціночної діяльності (проводиться в порядку, встановленому законодавством про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність, з оформленням висновку про вартість майна);

3) підготовка керівництвом місцевих ТЦКСП пропозицій про примусове відчуження зазначеного (зазначених) ТЗ на потреби ЗСУ чи інших військових формувань та погодження їх з місцевою військовою

¹⁶³ Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію : Закон України від 21.10.1993 р. № 3543-ХІІ. Дата оновлення: 13.04.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3543-12#n119> (дата звернення: 10.08.2022).

адміністрацією (радою оборони), про що приймається відповідне рішення у вигляді розпорядження;

4) здійснення примусового відчуження конкретного ТЗ на потреби держави в умовах правового режиму воєнного стану шляхом складання уповноваженими особами ТЦКСП за участю представників поліції акту про примусове відчуження. Акт підписується власником майна або його законним представником та уповноваженими особами військового командування (ТЦКСП) та органу, що погодив рішення про примусове відчуження майна (представником робочої групи) і скріплюється печатками військового командування та/або зазначених органів.

У місцевостях, де ведуться бойові дії, має діяти спрощений порядок примусового відчуження майна, у тому числі і ТЗ. У Законі України «Про оборону України», знаходимо визначення терміна «*район воєнних (бойових) дій*», яким є визначена рішенням Головнокомандувача ЗСУ частина сухопутної території України, повітряного або/та водного простору, на якій упродовж певного часу ведуться або/та можуть вестися воєнні (бойові) дії (ст. 1 Закону України «Про оборону України») ¹⁶⁴. Відповідно до Постанови КМУ від 16.04.2022 р. № 457, Перелік територіальних громад, що розташовані в районі проведення воєнних (бойових) дій або які перебувають у тимчасовій окупації, оточенні (блокуванні), затверджується Міністерством з питань реінтеграції тимчасово окупованих територій за погодженням з Міністерством оборони на підставі пропозицій відповідних обласних, Київської міської військових адміністрацій ¹⁶⁵. Станом на 25.04.2022 р. Наказом Мінреінтеграції від 25.04.2022 р. № 75 до цього Переліку включено 196 територіальних громад, розташованих, відповідно, у східних та південних областях України.

Спрощений порядок примусового відчуження ТЗ зводиться до:

1) оцінювання ТЗ, що підлягає примусовому відчуженню (у разі неможливості залучити до оцінки майна суб'єктів оціночної

¹⁶⁴ Про оборону України : Закон України від 06.12.1991 р. № 1932-ХІІ. Дата оновлення: 01.04.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1932-12#top>.

¹⁶⁵ Про підтримку окремих категорій населення, яке постраждало у зв'язку з військовою агресією Російської Федерації проти України : Постанова Кабінету Міністрів України від 16.04.2022 р. № 457. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-2022-%D0%BF#top>.

діяльності – суб'єктів господарювання, така оцінка проводитиметься суб'єктами оціночної діяльності – органами державної влади, включаючи органи військового управління (*Прим. авт.*) або органами місцевого самоврядування за погодженням із власником майна. У разі відмови або відсутності власника майна зазначені органи мають право проводити таку оцінку самостійно);

2) здійснення примусового відчуження конкретного ТЗ за рішенням *військового командування* (без будь-яких погоджень) шляхом складання уповноваженими особами ТЦКСП за участю представників поліції акту про примусове відчуження¹⁶⁶.

За законом право державної власності на майно виникає з дати підписання акта. До нього додається документ, що містить висновок про вартість ТЗ на дату його оцінки, яка проводилася у зв'язку з прийняттям рішення про його примусове відчуження. У разі відсутності особи, у якої відчужується або вилучається ТЗ, або її законного представника під час складання акта про примусове відчуження або вилучення майна, такий документ складається без її участі. У такому разі власник ТЗ або його законний представник має право на ознайомлення з актом про примусове відчуження або вилучення майна. Примірник акта та документ, що містить висновок про вартість ТЗ, вручаються під розписку особі, у якої він відчужується, або її уповноваженому представнику (ст. 7 Закону України «Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану»).

Обставиною, за якою здійснюється примусове відчуження ТЗ, що належать приватним особам, є введення в країні чи на певній її території правового режиму воєнного чи надзвичайного стану, фактичною підставою – об'єктивна потреба держави (ЗСУ, інших військових формувань) в додатковому транспорті. При тому примусове відчуження ТЗ у правопорушників (де-юре) не є заходом покарання (стягнення) у звичайному розумінні, а факт правопорушення лише обґрунтовує причину вибору саме цього ТЗ серед інших.

¹⁶⁶ Веселов М. Ю., Маслянюк С. В. Проблеми здійснення примусового відчуження транспортних засобів за правопорушення, пов'язані з керуванням у стані сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану. *Правова держава*. 2022. № 46. С. 56–57. DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2022.46.257807>.

Відтак, обов'язкова умова закону для застосування адміністративних санкцій у вигляді оплатного вилучення чи конфіскації лише того ТЗ, який є у приватній власності порушника, у разі застосування примусового відчуження ТЗ в умовах воєнного стану не є актуальною. Слід зауважити, що, враховуючи різноманітність зовнішніх обставин воєнного стану, законодавець з розумінням ставиться до можливої відсутності власника ТЗ під час примусового відчуження і, як зазначено, акт може бути складено без нього. Враховуючи це, з боку закону, ніщо не заважає здійснювати таке відчуження й в особи, яка керувала цим ТЗ у стані сп'яніння, не будучи його власником. До того ж застосування до правопорушника примусового відчуження ТЗ, відповідно до Закону України «Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану», не замінює і не скасовує передбачених законом (нормою відповідної статті КУпАП) санкцій адміністративної відповідальності за ці правопорушення¹⁶⁷.

Завершуючи розгляд цього питання, зауважимо, що ініційована на початку війни в Україні процедура примусового відчуження ТЗ у нетверезих керманічів не є досконалою і не набула поширення. Утім ані війна, ані радикальні заходи з відчуженням ТЗ у правопорушників не вплинули суттєво на ситуацію з керуванням авто в стані сп'яніння в країні. За неофіційними даними Національної поліції, за п'ять місяців 2022 року в Україні було виявлено майже 41,5 тис. правопорушень, передбачених чч.1–4 ст. 130 КУпАП, з них 24,6 тис. (59 %) – за три місяці війни. Ці показники є нижчими порівняно з аналогічним періодом минулого року (див. рис. 19), але різниця є не дуже суттєвою (до 20 %). Крім того, наголосимо, що цей показник відображає лише формальний бік проблеми, а саме кількість лише виявлених фактів керування ТЗ у стані сп'яніння з боку правоохоронців, а на стан даної діяльності, безумовно, вплинуло і відволікання поліцейських від їхньої повсякденної службової діяльності, і скорочення території збору даних.

¹⁶⁷ Див. Веселов М. Ю., Маслянко С. В. 2022. С. 57-58.

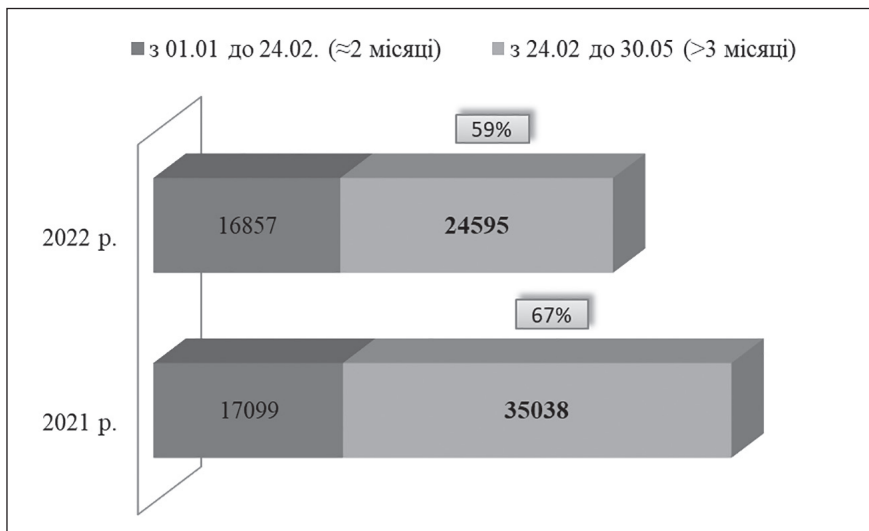


Рис. 19. Кількість правопорушень, передбачених чч.1-4 ст. 130 КУпАП, що виявлені за п'ять місяців 2021-2022 рр.

Отже, ініційована в умовах воєнного стану військовими адміністраціями різних регіонів нашої країни практика примусового відчуження ТЗ на потреби ЗСУ чи інших військових формувань в осіб, які керували ними в стані (з ознаками) алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а так само відмова особи, яка керує ТЗ, від проходження огляду на стан сп'яніння, відповідно до встановленого порядку, у цілому корелюється з чинним українським законодавством. Подібна практика обумовлена легітимною метою – вона одночасно спрямована на подолання об'єктивних проблем держави в умовах воєнного стану:

- а) вирішення потреб ЗСУ в транспорті;
- б) запобігання новим чи іншим правопорушенням у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які здатні призвести до негативних наслідків у результаті дорожньо-транспортних пригод.

Примусове відчуження у «правопорушників» ТЗ в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану не є заходом покарання (стягнення), а відповідно, не замінює і не скасовує передбачених

законом (нормою відповідної статті КУпАП чи КК України) санкцій адміністративної чи кримінальної відповідальності за ці правопорушення.

2.4. ШЛЯХИ РОЗВ'ЯЗАННЯ ПРОБЛЕМ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЮРИДИЧНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ В СТАНІ СП'ЯНІННЯ

Наведені у попередніх частинах цієї монографії статистичні, соціологічні, деліктологічні результати переконливо вказують на існування проблеми, пов'язаної з керуванням ТЗ у стані сп'яніння. Розв'язання цієї проблеми вимагає комплексного міждисциплінарного підходу, починаючи від моніторингу соціальних процесів, формування суспільної свідомості, моралі, завершуючи економічними, медичними (терапевтичними) та технічними заходами. Натомість, вихідною умовою дієвості всіх цих взаємопов'язаних заходів була та залишається досконалість правового регулювання. Саме право одночасно виступає регулятором та індикатором соціальних процесів. Нормативність як соціальне явище є універсальною організаційною основою регулювання суспільних відносин. Соціальні регулятори в процесі нормативного узагальнення суспільних відносин є не лише формою, результатом такого узагальнення, а й засобом подальшого впливу на соціальну систему, який прагне її упорядкувати¹⁶⁸.

Особливе місце у системі правового регулювання суспільних відносин у сфері БДР посідає інститут юридичної відповідальності. Узагальнюючи теоретичні надбання науковців-правознавців, можемо констатувати, що юридична (адміністративна, кримінальна, цивільна, дисциплінарна) відповідальність у зазначених правовідносинах виконує низку функцій: виховну, правовідновлюючу, сигналізаційну, каральну, превентивну. У контексті аналізу ефективності

¹⁶⁸ Заморська Л. І. Нормативність права як соціальний регулятор суспільних відносин. Актуальні проблеми держави і права. 2012. Вип. 68. С. 40.

чинного законодавства доречно виділити значення сигналізаційної функції юридичної відповідальності в механізмі правового регулювання запобігання правопорушенням, пов'язаним з керуванням ТЗ у стані сп'яніння, завдяки якій державні органи (установи) та суспільство отримують попередження про можливі (потенційні) та фактичні загрози БДР, що надходять від подібних протиправних дій (мається на увазі керування ТЗ у стані сп'яніння та інші, пов'язані з цим правопорушення). Отримання та аналіз статистичної інформації про рівень та динаміку даних правопорушень дає можливість побачити, наскільки наявний стан правового регулювання є ефективним в умовах сьогодення та здатен позитивно вплинути на соціальні процеси чи окремих індивідуумів у царині розглядуваних відносин. На цій підставі, на думку Н. Свиридюк, уявляється можливим у подальшому посилити роль того чи іншого елемента в структурі механізму з метою підвищення його регулятивної цінності. Саме взаємодія норм матеріального права, які регулюють юридичну відповідальність з іншими складовими елементами структури механізму правового регулювання забезпечується її (відповідальності) функціональністю в цьому механізмі. Причому, для підсилення тієї чи іншої функції юридичної відповідальності в процесі її реалізації враховується можливість активізації її взаємодії з необхідним елементом механізму правового регулювання, що сприяє досягненню мети регулятивного впливу¹⁶⁹.

Отже, враховуючи правові, соціальні та психологічні чинники, закордонний досвід, аналіз статистики ДТТ, судової та адміністративної практики застосування норм ст. 130 КУпАП, спробуємо з'ясувати якої юридичної відповідальності вимагають на сьогодні певні порушення ПДР, пов'язані з керуванням ТЗ у стані сп'яніння, а також, якого ще удосконалення потребує українське законодавство для забезпечення більш ефективного функціонування такої відповідальності.

Слід зазначити, що юридична відповідальність в цілому справляє стримуючий ефект, не допускаючи шаленого поширення цього негативного явища. Про це свідчить представлена в попередніх частинах цієї наукової роботи, а також дослідженнях інших фахівців статистика та деліктологічна характеристика цього виду правопорушень.

¹⁶⁹ Свиридюк Н. П. Юридична відповідальність у механізмі правового регулювання. Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. 2011. № 4. С. 27.

Сам факт існування жорстких санкцій за подібні дії справляє загальну превенцію на більшість «середньостатистичних», здебільшого правослухняних громадян-водіїв. До того ж значний відсоток маргінальної частини населення, будучи один раз притягнутими до адміністративної відповідальності за ч.1 чи 4 ст. 130 КУпАП, у подальшому утримуються від повторних однорідних правопорушень. Але й тієї частини осіб, які все ж таки припускаються подібних правопорушень, зокрема для яких керування ТЗ у стані сп'яніння стає «системним заняттям» виявляється достатнім для того, аби негативно впливати на стан БДР у країні та вимагати більш дієвих заходів правового реагування на такі вчинки.

Можна казати про те, що для української системи правового регулювання юридичної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння властиві певні типові недоліки. Їх наявність в окремих ситуаціях суттєво впливає на ефективність дієвості чинних санкцій. Іноді того арсеналу заходів відповідальності, які сьогодні містить національне законодавство за правопорушення, пов'язані з керуванням ТЗ у стані сп'яніння видається нам недостатньо.

Оцінка суспільних відносин з боку їхньої типовості дає можливість окреслити найважливіше в них, сутнісне, що дозволяє класифікувати ці відносини, взаємозв'язки, явища з різних видів. В основі класифікації лежать типові ознаки, які є невід'ємною частиною цього виду відносин. Типовість тих чи інших соціальних конструкцій є важливою передумовою їх нормативно-регулятивного вираження¹⁷⁰. У нашому дослідженні типовість деяких соціально-правових ситуацій та процесів стає на заваді повноцінної реалізації передбачених у законодавстві санкції, а тому обумовлює системний підхід у вирішенні цих проблем на рівні удосконалення законодавства.

Проведений аналіз вітчизняного законодавства та судової практики дає підстави окреслити наступний перелік типових проблеми, які потребують системного та послідовного вирішення:

1) відсутність юридичної визначеності та практики в адміністративно-деліктних провадженнях щодо призначення та складання терміну адміністративного стягнення у вигляді позбавлення права керування ТЗ за сукупністю судових рішень;

¹⁷⁰ Див. Заморська Л. І. 2012. С. 39.

II) стійка тенденція так званого рецидиву (більше трьох разів) правопорушень, пов'язаних з керуванням ТЗ у стані сп'яніння;

III) застосування оплатного вилучення чи конфіскації ТЗ лише у порушника, який є його власником;

IV) відсутність можливості заміни адміністративного стягнення у вигляді штрафу на адміністративний арешт, у разі несплати його добровільно правопорушником та неможливості стягнути його у примусовому порядку;

V) судова практика об'єднання декількох справ про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 130 КУпАП, скоєних однією особою до прийняття по них рішення в одне провадження;

VI) недостатня дієвість чинних санкцій за керування ТЗ у стані сп'яніння (та інші пов'язані з цим порушення) в умовах дії особливих правових режимів – воєнного чи надзвичайного стану.

Як вже зазначалося, реформування законодавства з питань юридичної відповідальності за правопорушення, пов'язані з керуванням ТЗ у стані сп'яніння періодично привертають увагу законодавців. Ця генеза включала розширення складів об'єктивної сторони правопорушень, посилення санкцій тощо.

Проблема I – це вирішення окремих питань, пов'язаних з позбавленням правопорушників права керування ТЗ. Проблема, на наш погляд, виникає, якщо особа не отримала у встановленому порядку відповідного права (слід визнати, що це питання взагалі не унормовано українським правом), а також у разі, якщо особа вже позбавлена такого права за раніше скоєні правопорушення (в цьому випадку є певні колізії правозастосування чинних норм).

Відповідно до чч. 2 та 3 ст. 30 КУпАП, позбавлення наданого даному громадянину права керування ТЗ застосовується на строк до трьох років за грубе або повторне порушення порядку користування цим правом або на строк до десяти років за систематичне порушення порядку користування цим правом. Якщо особою, позбавленою права керування транспортним засобом, до закінчення строку дії такого стягнення вчинено нове адміністративне правопорушення, за яке застосовано стягнення у виді позбавлення права керування ТЗ, до стягнення за вчинення нового адміністративного правопорушення приєднується невідбута частина стягнення. При цьому загальний строк позбавлення права керування ТЗ може перевищувати

гранично допустимий строк, передбачений частиною другою цієї статті. Положення ст. 30 КУпАП корелюються з аналогічним інститутом кримінального права – призначення покарання за сукупністю вироків (ст. 71 КК України), який цілком успішно втілюється в практику.

Здавалося б, є всі підстави застосовувати даний припис і в провадженнях щодо справ про адміністративні правопорушення, але даний нормативний наратив чомусь не здобув належного застосування в судовій практиці. У кращому випадку, у ситуації коли правопорушник уже був позбавлений права керування за попередніми правопорушеннями судді просто знову призначають позбавлення права керування терміном на три (за ч. 2 ст. 130 КУпАП) чи десять (за ч. 3 ст. 130 КУпАП) років за нові делікти залежно від кваліфікації, замість приєднання до даного строку невідбутої частини стягнення. В іншому випадку, до позбавлених права керування ТЗ правопорушників судді, розглядаючи справи за ч. 2 чи 3 ст. 130 КУпАП, узагалі не застосовують повторне позбавлення права керування ТЗ, керуючись п.28 Постанови Пленуму ВС України від 23.12.2005 р. № 14 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті», у якому наголошувалося, що суди не вправі застосовувати цей вид адміністративного стягнення, коли винна особа вже позбавлена такого права або взагалі його не мала¹⁷¹. І хоча, згідно з чч. 5 та 6 ст. 13 Закону України «Про судоустрій і статус суддів», висновки щодо застосування норм права, викладені у постановах ВС, є обов'язковими для всіх суб'єктів владних повноважень, які застосовують у своїй діяльності нормативно-правовий акт, що містить відповідну норму права, а також мають враховуватися іншими судами при застосуванні таких норм права, слід зазначити, що, враховуючи відносну давність згаданої Постанови Пленуму ВС України від 23.12.2005 р. № 14, окремі її положення, зокрема і п. 28, вочевидь, суперечать чинному законодавству. Дійсно, тлумачення правових норм у постановах Пленуму ВС є одним зі способів реалізації дотримання судами України принципу

¹⁷¹ Див. Постанова Верховного суду України від 23.12.2005 р. № 14.

правової визначеності, і їх постановлення має бути направлено виключно на забезпечення правильного, однакового застосування судами законодавства й усунення недоліків та помилок у діяльності судів при розгляді кримінальних чи інших справ з метою недопущення правового свавілля та, як наслідок, порушень основоположних прав і свобод людини, які є невідчужуваними та непорушними, згідно зі ст. 21 Конституції України¹⁷². Але ж насамперед, йдеться про застосування чинного законодавства, а відтак, неактуальні роз'яснення, які навіть містяться в постановах ВС, не повинні конкурувати з нормами чинного права, створюючи ситуацію правової невизначеності. Практика нормотворення містить непоодинокі приклади внесення змін (у зв'язку зі зміною відповідного законодавства) й до постанов Пленуму ВС України, що доцільно було б зробити й у приведеній ситуації.

Позбавлення права керування ТЗ винних осіб, які взагалі його не отримували на перший погляд суперечить не лише законодавству України, але й здоровій логіці. Тому судді цілком виправдано в таких ситуаціях обмежуються лише штрафом чи іншим видом адміністративного стягнення, передбаченим санкцією відповідної норми КУпАП. Водночас окремим особам відсутність відповідного права не заважає виконувати роль керманічів, а подекуди навіть на підпитку. Доцільно вказати, що під час ознайомлення з судовою практикою ми неодноразово зустрічали приклади, коли особа, яка не отримувала права керування ТЗ неодноразово керувала ТЗ у стані сп'яніння (чи з ознаками сп'яніння) та притягувалася до адміністративної відповідальності за чч.1, 2 та 3 ст. 130 КУпАП. Іноді хочеться зробити висновок, що такі окремі індивідууми, певною мірою відчуваючи безкарність, взагалі не вбачають потрібним отримувати таке право. Але можна уявити, що якщо після виконання накладеного стягнення (у вигляді штрафу чи адміністративного арешту) за керування ТЗ у стані сп'яніння такі «персони» звернуться до сервісного центру МВС України (із наданням необхідних документів) щодо отримання у встановленому порядку права керування ТЗ, то законом не передбачено жодних підстав відмовити їм у цьому. Згідно

¹⁷² Ухвала Верховного Суду від 11.05.2018 р. по справі № 754/8211/17. URL: <http://iPLEX.com.ua/doc.php?regnum=73902794&red=1000039dc3bc9f8c7e9b120ac06a3c26975a40&d=5>.

до ст. 15 Закону України «Про дорожній рух», кожний громадянин, який досяг визначеного цим Законом віку, не має медичних протипоказань та пройшов повний курс навчання за відповідними програмами, може в установленому порядку отримати право на керування ТЗ відповідної категорії. Забороняється керування ТЗ особам, до яких застосовано адміністративне стягнення чи кримінальне покарання у виді позбавлення права керування ТЗ, протягом строку позбавлення, а також особам, щодо яких державним виконавцем встановлено тимчасове обмеження у праві керування ТЗ¹⁷³. Відповідно до п. 24 Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування ТЗ під час видачі такого посвідчення водія працівник територіального сервісного центру МВС перевіряє відомості про особу, яка подала вказані документи, за Єдиним державним реєстром МВС (у тому числі щодо наявності в ньому відповідного свідоцтва про закінчення особою закладу), Єдиним державним демографічним реєстром, відповідними базами даних та державними реєстрами щодо осіб, які перебувають у розшуку, а також осіб, позбавлених права на керування ТЗ або тимчасово обмежених у цьому праві¹⁷⁴. Правопорушники, які не отримували права керування ТЗ, а відповідно, не можуть бути його позбавлені до таких реєстрів не потрапляють. Таким чином, жодних застережень чи обмежень щодо отримання права керування ТЗ даною категорією осіб український закон не містить, що, на наше переконання, є однією з актуальних проблем юридичної відповідальності.

З метою вирішення цієї проблеми, пропонуємо внести низку змін до українського законодавства, що спрямовано на позбавлення порушників правової можливості в подальшому отримати право керування ТЗ:

1) внести зміни до назви, а також частин другої та третьої ст. 30 КУпАП, виклавши їх у такій редакції:

¹⁷³ Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ. Дата оновлення: 16.06.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#n203> (дата звернення: 10.08.2022).

¹⁷⁴ Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами : Постанова Кабінету Міністрів України від 08.05.1993 р. № 340. Дата оновлення: 29.12.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF#Text> (дата звернення: 10.08.2022).

«Стаття 30. Позбавлення спеціального права, наданого даному громадянину або можливості отримати таке право, позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю

Позбавлення наданого даному громадянину права керування транспортними засобами застосовується на строк до трьох років за грубе або повторне порушення порядку користування цим правом або на строк до десяти років за систематичне порушення порядку користування цим правом. За такі самі порушення особа, яка не отримувала у встановленому законом порядку права керування транспортними засобами позбавляється можливості отримати таке право на ті ж самі строки.

Якщо особою, позбавленою права керування транспортним засобом або можливості отримати таке право, до закінчення строку дії такого стягнення вчинено нове адміністративне правопорушення, за яке застосовано стягнення у виді позбавлення права керування транспортним засобом чи можливості отримати таке право, до стягнення за вчинення нового адміністративного правопорушення приєднується невідбута частина стягнення. При цьому загальний строк позбавлення права керування транспортним засобом чи можливості отримати таке право може перевищувати гранично допустимий строк, передбачений частиною другою цієї статті»;

2) внести відповідні доповнення до санкцій чч.1–4 ст. 130 КУпАП (а також інших статей цього Кодексу), які передбачають можливість накладення такого стягнення), виклавши їх у наступній редакції:

- «тягнуть за собою накладення штрафу на осіб, які керували транспортними засобами (замість «водіїв») <...> з позбавленням права керування транспортними засобами чи можливості отримати таке право на строк»;

3) внести доповнення до четвертого абзацу ч. 1 ст. 55 КК України, виклавши його в такій редакції:

«Позбавлення права керувати транспортними засобами як додаткове покарання призначається на строк до десяти років. Особам, які не отримували у встановленому законом порядку права керування транспортними засобами призначається позбавлення можливості отримати таке право на такий саме строк»;

4) внести відповідні зміни до санкцій ст.ст. 286 та 286-1 КК України в частині:

«...з позбавленням права керувати транспортними засобами **чи можливості отримати таке право** на строк...»;

5) доповнити ст. 15 Закону України «Про дорожній рух» новою частиною – дев'ятою (а відповідно, чинні чч. 9 та 10 вважати частинами десятою та одинадцятою) такого змісту:

«Право на керування транспортними засобами відповідної категорії не може бути надано особам, до яких застосовано адміністративне стягнення чи кримінальне покарання у вигляді позбавлення можливості отримати таке право, протягом строку дії обмеження».

Як бачимо, пропонувані доповнення мають торкнутися як норм адміністративного, так і кримінального права.

Проблема II – протидія системним порушень, пов'язаних з керуванням ТЗ у стані сп'яніння. У контексті розв'язання означеної проблематики вкотре воліємо включити до порядку денного питання про криміналізацію окремих проявів даного виду правопорушень. У цій роботі ми достатньо приділили уваги аспектам, пов'язаним із такими проявами, підкреслюючи і їх суспільну небезпеку, і «деформацію» особистості даної категорії правопорушників, і недостатню дієвість чинних норм, які передбачають адміністративну відповідальність за неодноразово повторювані факти керування ТЗ у стані сп'яніння (на сьогодні все, що більше двох разів, кваліфікується за ч.3 ст. 130 КУпАП). Тож пропонуємо запровадити кримінальну відповідальність за діяння, пов'язані з керування ТЗ у стані сп'яніння, вчинені особою, яка *тричі* протягом року піддавалася адміністративному стягненню за такі порушення.

Адміністративна преюдиція у кримінальному праві – це закріплений спеціальною конструкцією складу кримінального правопорушення преюдиціальний зв'язок між кількома аналогічними правопорушеннями, скоєними, як правило, протягом року після застосування до винного заходів адміністративного стягнення за одне з правопорушень, через що скоєне кваліфікується як кримінально каране діяння і до винного застосовуються заходи кримінальної відповідальності¹⁷⁵.

¹⁷⁵ Грунтов І. О. Уголовно-правовые нормы с административной преюдицией : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. БГУ. Минск, 1985. С. 7.

Необхідно зазначити, що деякі вчені дуже скептично ставляться до подібного роду правових трансформацій. За словами С. Гусарова, сутність адміністративної преюдиції у кримінальному праві полягає у «створенні» з адміністративних проступків кримінальних правопорушень. Учений негативно висловлюється з приводу подібних ініціатив. Така позиція виходить з того, що, по-перше, наявність адміністративного стягнення за попередній проступок характеризує лише особу правопорушника і в жодному разі не посилює суспільну небезпечність вчиненого діяння, не змінює юридичну природу проступку і не перетворює його на злочин або кримінальний проступок. По-друге, повторність вчинення правопорушень має тягти за собою більш сувору юридичну відповідальність у межах однієї галузі права. Нарешті, по-третє, застосування адміністративної преюдиції суперечить вимогам ст.ст. 21 і 24 Конституції України щодо рівності громадян перед законом¹⁷⁶. Поважаючи думку науковця, мусимо з нею не погодитися. Дійсно, об'єктивна сторона як попередніх адміністративних проступків, так і кримінальних правопорушень у разі неодноразового їх повторення подібних діянь за зовнішніми ознаками в цілому може бути схожою. Однак, що стосується суб'єктивної сторони, то вона за своїм змістом у цих правопорушеннях є відмінною – при повторному чи повторних порушенні(ях) закону змінюються як інтелектуальний, так і вольовий моменти умислу. Зміст умислу висловлює більш негативне, ніж раніше, ставлення до охоронюваних законом соціальних цінностей і таким чином впливає на підвищення суспільної небезпеки скоєного діяння в цілому¹⁷⁷. З наведеного випливає, що суттєво має змінитися і правова оцінка таких діянь. Апелюючи на наведені С. Гусаровим заперечення, маємо додати: аналіз судової практики свідчить про вичерпність превентивного впливу заходів адміністративно-деліктного характеру на певну категорію правопорушників у випадку системного порушення ними заборон

¹⁷⁶ Гусаров С. М. Регламентация у кримінальному законодавстві України заборон з адміністративною преюдицією: кримінально-правова інновація чи крок назад? Злочинність і протидія їй в умовах сингулярності: тенденції та інновації : зб. тез доп. наук.-практ. конф. (м. Харків, 16 квіт. 2021 р.). Харків : ХНУВС, 2021. С. 28–30.

¹⁷⁷ Мустафаев Ч. Ф. Административная преюдиция в советском уголовном праве: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. АН СССР, Ин-т государства и права. М., 1986. С. 20.

керування ТЗ у стані сп'яніння, при тому що всі громадяни однаково мають поважати закон і дотримуватися правил публічної безпеки та правопорядку.

Фактично повторність – це вчинення чогось удруге і тільки вдруге. Кожне наступне повторення може вважатися повторенням лише відносно попереднього випадку, і не більше того. Систематичність вчинків, на відміну від повторності, як визначальну ознаку, містить наявність у діянні певної тенденції, лінії поведінки винної особи. Дана ознака є якісною характеристикою поняття систематичності. Кількісну ж ознаку переважна більшість авторів, залежно від своєї галузевої належності, розуміє по-різному¹⁷⁸. З рішення Касаційного адміністративного суду ВС від 02.02.2021 р. по справі № 813/6440/15 випливає, що *систематичним порушенням* трудової дисципліни вважається порушення, вчинене працівником, який і раніше порушував трудову дисципліну, за що притягувався до дисциплінарної відповідальності, та порушив її знову. Так для звільнення працівника за систематичне порушення трудової дисципліни необхідно, щоб він учинив конкретний дисциплінарний проступок, тобто допустив невиконання або неналежне виконання трудових обов'язків, і щоб це невиконання або неналежне виконання трудових обов'язків було протиправним та винним і носило систематичний характер, а за попередні порушення трудової дисципліни (одне чи декілька) до працівника застосовувались заходи дисциплінарного чи громадського стягнення з додержанням порядку їх застосування, але вони не дали позитивних наслідків і працівник знову вчинив дисциплінарний проступок¹⁷⁹. Л. Прогонюк вважає, що для кримінально караного діяння немає потреби широкого тлумачення таких кваліфікованих ознак, як повторність, систематичність, неодноразовість або промисел, з боку законодавчої техніки, вживання у законі одного й того самого поняття за допомогою різних термінів не має під собою жодних підстав. Повторне здійснення злочину вказує на такі глибокі вкорінені

¹⁷⁸ Прогонюк Л. Ю. Зміст та юридичне значення поняття «систематичності» у трудовому праві України. Збірник наукових праць Харківського національного педагогічного університету імені Г. С. Сковороди. 2011. Вип. 17. С. 56–64.

¹⁷⁹ Постанова Касаційного адміністративного суду Верховного Суду від 02.02.2021 р. по справі № 813/6440/15. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/94603043>.

пагубні та протизаконні прагнення особи, що навіть кримінальне покарання не допомогло їх позбутися, тобто покарання минуло безцільно¹⁸⁰. Проте поняття системності набуває принципового значення для кваліфікації правопорушень, пов'язаних із керуванням ТЗ у стані сп'яніння.

Отже, нарешті, яким чином має виглядати норма Особливої частини КК України, яка б передбачала кримінальну відповідальність за такі діяння...

Проект

Стаття 286-2. Систематичне керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції

Систематичне керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або відмова особи, яка керує транспортним засобом, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, а так само вживання особою, яка керувала транспортним засобом, після дорожньо-транспортної пригоди за її участю алкоголю, наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі (крім тих, що входять до офіційно затвердженого складу аптечки або призначені медичним працівником), або після того, як транспортний засіб був зупинений на вимогу поліцейського, до проведення уповноваженою особою медичного огляду з метою встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, чи до прийняття рішення про звільнення від проведення такого огляду, -

карається арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк до трьох років з позбавленням права керувати транспортними засобами чи можливості отримати таке право на строк десять років.

Примітка. Під систематичним керуванням транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під

¹⁸⁰ Див. Прогонюк Л. Ю. 2011.

впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, для цілей даної статті слід розуміти дії, передбачені в диспозиції цієї статті, вчинені особою, яка тричі протягом року піддавалася адміністративному стягненню за будь-яке з наведених правопорушень.

Маємо констатувати, що системність порушень, пов'язаних із керуванням ТЗ у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння може мати місце на фоні таких психічних розладів, як алкоголізм чи наркоманія. За законом, наркоманія – психічний розлад, зумовлений залежністю від наркотичного засобу або психотропної речовини внаслідок зловживання цим засобом або цією речовиною (враховуючи закордонний досвід). Особа, хвора на наркоманію, – особа, яка страждає на психічний розлад, що характеризується психічною та (або) фізичною залежністю від наркотичного засобу чи психотропної речовини і якій, за результатами медичного обстеження, проведеного відповідно до Закону України «Про заходи протидії незаконному обігу наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів та зловживанню ними», встановлено діагноз «наркоманія»¹⁸¹. Нормативного визначення поняття «алкоголізм» на сьогодні українське законодавство не містить, але проект закону «Про профілактику алкоголізму, наркоманії та токсикоманії у алкоголізм» 2008 року пропонував таке визначення цього терміна: це психічні розлади та розлади поведінки особи, зумовлені залежністю її від вживання спиртних напоїв (алкоголю, етилового спирту). Особа, яка визнана хворою на наркоманію, але ухиляється від добровільного лікування або продовжує після лікування вживати наркотичні засоби без призначення лікаря і відносно якої у зв'язку з її небезпечною поведінкою до органів Національної поліції або прокуратури звернулися близькі родичі чи інші особи, за рішенням суду може бути направлена на лікування від наркоманії до спеціалізованого лікувального закладу органів охорони здоров'я. Матеріали про направлення на примусове лікування осіб, хворих на наркоманію, розглядаються районним (міським) судом за місцем проживання особи або за місцем розташування органу, який подав такі

¹⁸¹ Про заходи протидії незаконному обігу наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів та зловживанню ними : Закон України від 15.02.1995 р. № 62/95-ВР. Дата оновлення: 03.07.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/62/95-%D0%B2%D1%80#n10> (дата звернення: 10.08.2022).

матеріали. Постанова суду про направлення на примусове лікування від наркоманії виконується органами внутрішніх справ (ст.ст. 16, 17 Закону України «Про заходи протидії незаконному обігу наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів та зловживанню ними»). Примусове лікування від алкогольної залежності законодавством не урегульовано.

У контексті підвищення ефективності впливу на системні порушення, пов'язані з керуванням ТЗ в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, було б доцільним доповнити Загальну частину КК України додатковими положеннями, які б встановлювали підстави для призначення примусового лікування від цих видів залежності у межах кримінального провадження. Враховуючи наведене, пропонуємо внести доповнення до редакції ст. 96 КК України:

Проект

«Стаття 96. Примусове лікування»

1. *Примусове лікування може бути застосоване судом, незалежно від призначеного покарання, до осіб, які вчинили кримінальні правопорушення та мають хворобу, що становить небезпеку для здоров'я інших осіб або визнані хворими на наркоманію чи алкоголізм.*

2. *У разі призначення покарання у виді позбавлення волі або обмеження волі примусове лікування здійснюється за місцем відбування покарання. У разі призначення інших видів покарань примусове лікування здійснюється у спеціальних лікувальних закладах.*

3. *Примусове лікування від наркоманії чи алкоголізму може бути призначене особам, які зловживають алкоголем, наркотичними засобами або психотропними речовинами і відносно яких встановлено діагноз «наркоманія» чи «алкоголізм», потребують лікування, у тому числі в стаціонарних або амбулаторних умовах у зв'язку з їх небезпечною поведінкою».*

Досліджуючи суб'єктивні та об'єктивні детермінанти системного керування ТЗ у стані сп'яніння, ми наголошували на тій обставині, що такі особи дуже часто мають супутні психічні розлади, викликані залежністю від наркотичних засобів чи алкоголю, а тому, крім накладення адміністративного стягнення чи кримінального покарання, додатково потребують призначення терапевтичного лікування від цих видів залежності. Тому, вочевидь, практика призначення судами примусового лікування від наркоманії чи алкоголізму певним особам,

визнаним винними у скоєні кримінальних правопорушень, передбачених тією чи іншою частиною ст. 286-1 КК України та ст. 286-2 КК України (у разі включення останньої до законодавства про кримінальну відповідальність), буде мати більш превентивний ефект.

Наступним зловоденним питанням (**проблема III**), яке значно знижує як каральну, так і превентивну функцію адміністративної відповідальності за керування в стані сп'яніння є вимога закону застосовувати оплатне вилучення чи конфіскацію ТЗ лише до тих правопорушників, які є власниками авто, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення.

У п. 28 (абзац четвертий) Постанови ВС України від 23.12.2005 р. № 14 зазначено, що не може бути накладено адміністративне стягнення у вигляді оплатного вилучення ТЗ на особу, яка вчинила відповідне правопорушення, керуючи ТЗ, що належить іншій особі¹⁸². Відповідно до ч.1 ст. 29 КУпАП, конфісковано може бути лише предмет, який є у приватній власності порушника, якщо інше не передбачено законами України.

У ст. 41 Конституції України проголошено, що *конфіскація* майна може бути застосована виключно за рішенням суду у випадках, обсязі та порядку, встановлених законом. У ст. 1 Протоколу до Конвенції Ради Європи про захист прав людини і основоположних свобод від 20.03.1952 р. закріплюється право кожної фізичної або юридичної особи мирно володіти своїм майном. Ніхто не може бути позбавлений своєї власності інакше як в інтересах суспільства і на умовах, передбачених законом і загальними принципами міжнародного права. Проте попередні положення жодним чином не обмежують право держави вводити в дію такі закони, які вона вважає за необхідне, щоб здійснювати контроль за користуванням майном відповідно до загальних інтересів або для забезпечення сплати податків чи інших зборів або штрафів¹⁸³. А відтак, у ч. 2 ст. 41 Конституції України говориться, що використання власності не може завдавати шкоди правам, свободам та гідності громадян, інтересам суспільства,

¹⁸² Див. Постанова Верховного суду України від 23.12.2005 р. № 14.

¹⁸³ Протокол до Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод: Міжнародний документ Ради Європи від 20.03.1952 р. Дата ратифікації: 17.07.1997. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_535/conv#Text.

погіршувати екологічну ситуацію і природні якості землі. З огляду на це, у ст. 354 Цивільного кодексу України зазначено, що до особи може бути застосовано позбавлення права власності на майно, за рішенням суду, як санкція за вчинення правопорушення (конфіскація) у випадках, встановлених законом¹⁸⁴. Отже, обов'язковою умовою для конфіскації майна є факт правопорушення. Водночас, за нашим переконанням, наведена норма не містить чіткого припису, що для застосування вказаної санкції таке правопорушення має бути вчинено виключно власником цього майна. Наприклад, ст. 59 КК України чітко говорить про те, що покарання у виді конфіскації майна полягає в примусовому безоплатному вилученні у власність держави всього або частини майна, яке є власністю засудженого. Водночас, з огляду на зміст ст.ст. 96-1 та 96-2 КК України, спеціальна конфіскація може зачіпати, цінності та інше майно, котре знаходиться у власності третіх осіб. Таким чином, вважаємо, що закон може передбачати певні виняткові умови, керуючись принципом легітимної доцільності.

ПДР України допускають для власника ТЗ, а також особи, яка використовує такий ТЗ на законних підставах можливість передавати керування ТЗ іншій особі, що має при собі посвідчення водія на право керування ТЗ відповідної категорії (п. 2.2)¹⁸⁵. У рішенні по справі «О'Галлоран та Франціс проти Сполученого Королівства» від 29.06.2007 р., Європейський суд з прав людини у складі його Великої палати постановив, що будь-яка особа, яка володіє чи керує автомобілем, підпадає під дію спеціальних правил, оскільки володіння та використання автомобілів є таким, що потенційно може завдати серйозної шкоди. Ті, хто реалізували своє право володіти автомобілями та їздити на них, тим самим погодились нести певну відповідальність та виконувати додаткові обов'язки у правовому полі¹⁸⁶.

¹⁸⁴ Цивільний кодекс України: Кодекс України; Закон від 16.01.2003 р. № 435-IV. Дата оновлення: 22.06.2022. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15?find=1&text=%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%84%D1%96%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F#w1_1.

¹⁸⁵ Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 16.02.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n3>.

¹⁸⁶ European Court of Human Rights. (2007). Case of O'Halloran and Francis v. the United Kingdom (Application No. 15809/02, Decision dated 6/29/2007) – [Ukrainian Translation]

І таким обов'язком, на наш погляд, має бути загальна вимога не допускати випадків керування своїм ТЗ особисто чи будь-якою іншою особою в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів. На сьогодні є певний колапс у вітчизняному законодавстві – Закон України «Про дорожній рух» (ч. 2 ст. 16) обов'язок *«не допускати випадків керування ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також не передавати керування ТЗ особі, яка перебуває в такому стані або під впливом таких препаратів»* відносить лише до водіїв, що значно ускладнює урегулювання цього питання. Згідно з ч.1 ст. 29 КУпАП, конфісковано може бути лише предмет, який є у приватній власності порушника, якщо інше не передбачено законами України. Своєю чергою, у санкції ч. 3 ст. 130 КУпАП наголошено, що за передбачені цією нормою правопорушення (*«дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені особою, яка двічі протягом року піддавалася адміністративному стягненню за керування ТЗ у стані...»*) застосовується конфіскація лише того ТЗ, який є у приватній власності порушника. Незайвим буде взяти до уваги, що у червні 2022 року ВР України одержано черговий законопроект (номер та дата реєстрації: 7382-2 від 01.06.2022 р.) про внесення змін до КУпАП та Закону України «Про виконавче провадження» щодо посилення адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану. Серед можливих змін до законодавства, викладених у даному проекті, є пропозиція відмовитись від вказівки про конфіскацію ТЗ, який є у приватній власності порушника, поряд з пропозицією відмовитись від диференціації суб'єктів адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 130 КУпАП, на водіїв та інших осіб (див. санкції чч. 1-4 ст. 130 КУпАП у редакції проекту), а це, на думку експертів Головного науково-експертного управління апарату ВР України, означатиме, що йдеться про можливість застосування стягнення, наприклад, у

виді конфіскації не тільки того транспортного засобу, який є приватною власністю порушника, а й того, яким під час виявлення порушення керував відповідний водій у стані сп'яніння (ТЗ, який не є приватною власністю порушника)¹⁸⁷.

Зі свого боку ми пропонуємо наступні зміни та доповнення до чинного законодавства:

1) доповнити Закон України «Про дорожній рух» новою статтею, яка б передбачала основні права та обов'язки власника ТЗ (слід зазначити, що в цій роботі ми пропонуємо проект норми лише в тому обсязі, який не виходить за межі предмету нашого дослідження):

Проект (витяг)

Стаття 16. Основні права та обов'язки власника транспортного засобу

...

Власник транспортного засобу зобов'язаний:

...

не допускати випадків керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції особами, які на законних підставах користується транспортним засобом, а також не передавати керування транспортним засобом особі, яка перебуває в такому стані або під впливом таких препаратів;

2) доповнити ст. 29 КУпАП новою частиною (третьою) наступного змісту:

У разі вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого частиною третьою статті 130 цього Кодексу допускається конфіскація того транспортного засобу, яким під час виявлення порушення, користуючись ним на законних підставах, керувала відповідна особа.

¹⁸⁷ Висновок на проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та Закону України «Про виконавче провадження» щодо посилення адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану»: Висновок Головного науково-експертного управління апарату Верховної Ради України. Офіційний вебпортал парламенту України. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39732>.

Частини третю та четверту статті 29 цього Кодексу вважати відповідно четвертою та п'ятою;

3) у змісті санкції ч. 3 ст. 130 після словосполучення «...з конфіскацією транспортного засобу...» виключити (двічі за текстом) слова: «...який є у приватній власності порушника».

Вважаємо, що наведені зміни суттєво посилять контроль з боку власників за правилами експлуатації та використання належними користувачами ТЗ, а також відповідальність таких користувачів за правопорушення, пов'язані з керуванням ТЗ у стані сп'яніння.

Проблема IV – неможливість, за деяких обставин, стягнути адміністративне стягнення у вигляді штрафу з правопорушника. Відповідно до ст.ст. 307 та 308 КУпАП, штраф має бути сплачений порушником не пізніше як через п'ятнадцять днів з дня вручення йому постанови про накладення штрафу, а в разі оскарження такої постанови – не пізніше як через п'ятнадцять днів з дня повідомлення про залишення скарги без задоволення. У разі несплати правопорушником штрафу в зазначений строк постанова про накладення штрафу надсилається для примусового виконання до органу державної виконавчої служби за місцем проживання порушника, роботи або за місцем знаходження його майна в порядку, встановленому законом. У порядку примусового виконання постанови про стягнення штрафу за вчинення адміністративного правопорушення з правопорушника стягується: подвійний розмір штрафу, визначеного у відповідній статті цього Кодексу та зазначеного в постанові про стягнення штрафу; витрати на облік зазначених правопорушень. Водночас певний відсоток виконавчих проваджень завершується поверненням виконавчого документа стягувачу, якщо у боржника відсутнє майно, на яке може бути звернено стягнення, а здійснені виконавцем, відповідно до цього Закону, заходи щодо розшуку такого майна виявилися безрезультатними (п. 2 ч. 1 ст. 37 Закону України «Про виконавче провадження»)¹⁸⁸. Повернення виконавчого документа стягувачу з підстав, передбачених ст. 37 Закону України «Про виконавче провадження», не позбавляє його права повторно пред'явити виконавчий документ до виконання протягом строків, встановлених статтею 12

¹⁸⁸ Про виконавче провадження : Закон України від 02.06.2016 р. № 1404-VIII. Дата оновлення: 01.07.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1404-19#n370>.

цього Закону, але, по суті, зводить нанівещь реалізацію адміністративного стягнення у вигляді штрафу за правопорушення, пов'язанні з керуванням ТЗ у стані сп'яніння. І такі випадки, як не сумно, на практиці є непоодинокими. Враховуючи, що санкції чч.1–4 ст. 130 КУпАП є доволі суворими, доцільно переглянути, як в аналогічних ситуаціях діє закон про кримінальну відповідальність. Частина 5 ст. 53 КК України передбачає, що в разі несплати штрафу в розмірі понад три тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, призначеного як основне покарання, та відсутності підстав для розстрочки його виплати суд замінює несплачену суму штрафу покаранням у виді позбавлення волі із розрахунку один день позбавлення волі за вісім неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Вважаємо, що подібне правило (з деякими кореляціями) може бути запроваджено й до законодавства України про адміністративні правопорушення.

Тож пропонуємо до КУпАП внести нову статтю наступного змісту:

Проект

«Стаття 309-1. Заміна штрафу адміністративним арештом

У разі повернення органом державної виконавчої служби виконавчого документа без виконання у зв'язку з неможливістю примусово виконати постанову про стягнення штрафу, призначеного правопорушникові та відсутності підстав для розстрочки його виплати, постановою суду (судді) несплачену суму штрафу може бути замінено адміністративним арештом.

Заміна штрафу адміністративним арештом застосовується за умови, що санкція статті, за якою на порушника накладено адміністративне стягнення, передбачає не менше однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

У разі несплати штрафу в розмірі до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, строк арешту визначається із розрахунку, що одна доба арешту дорівнює восьми неоподатковуваним мінімумам доходів громадян, але не може перевищувати десяти діб.

У разі несплати штрафу в розмірі від трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, строк арешту визначається із розрахунку, що одна доба арешту дорівнює восьми неоподатковуваним мінімумам доходів громадян, але не може перевищувати п'ятнадцяти діб».

Запровадження цієї норми дозволить збільшити дискреційні можливості суду коригувати протягом певного часу вид адміністративного стягнення залежно від суб'єктивно-об'єктивних обставин, тим самим зміцнюючи практичну реалізацію принципу невідворотності покарання для правопорушника.

Проблему V становлять нюанси, пов'язані з об'єднанням декількох справ про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 130 КУпАП, скоєних однією особою, які одночасно розглядаються одним і тим судом (суддею), в одне провадження. Нагадаємо, ми звертали увагу що в контексті кваліфікації правопорушень за ст. 130 КУпАП у правозастосовній практиці існує суттєва проблема, яка полягає у тому, що особа до винесення остаточного рішення у справі (прийняття постанови про винуватість) може ще неодноразово вчиняти подібні дії. Але судді часто об'єднують такі справи в одне провадження і правопорушник фактично притягується до адміністративної відповідальності лише раз (хоча, як правило, і за суворішим видом адміністративного стягнення).

На усунення такого стану речей пропонуємо ст. 36 КУпАП «Накладення адміністративних стягнень при вчиненні кількох адміністративних правопорушень» (після частини другої) доповнити приміткою наступного змісту:

Проект

«Примітка. Положення частини другої цієї статті не застосовуються до правопорушень, передбачених статтею 130 цього Кодексу».

Нарешті, **проблема VI** полягає у необхідності посилення адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану.

Як ми вже зазначали, війна в Україні відкрила нову сторінку в історії вітчизняного законотворення. Серед питань, які були включенні до порядку денного законодавчого процесу воєнного періоду знайшлося місце і для пропозицій щодо посилення відповідальності за правопорушення, пов'язані з керуванням у стані сп'яніння, – законопроект (номер та дата реєстрації: 7382-2 від 01.06.2022 р.). Метою проекту, як це зазначається в пояснювальній записці до нього, є зменшення кількості випадків керування ТЗ особами в стані алкогольного,

наркотичного чи іншого сп'яніння, посилення відповідальності за такі дії, зниження рівня смертності внаслідок ДТП, а також підвищення рівня матеріального забезпечення ЗС України, МВС України, НПУ, Державної прикордонної служби України, Державної служби України з надзвичайних ситуацій та інших утворених, відповідно до законів України, військових формувань. Для досягнення вказаної мети у проекті пропонується, зокрема: доповнити ст. 130 КУпАП новою частиною (восьмою), якою встановити адміністративну відповідальність за дії, передбачені чч. 1–4 цієї статті, вчинені в умовах воєнного стану; удосконалити процедуру тимчасового затримання ТЗ працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції та огляду осіб на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння¹⁸⁹.

Автори законопроекту пропонують за дії, передбачені чч. 1–4 ст. 130 КУпАП, вчинені в умовах воєнного стану, притягувати винних осіб до адміністративної відповідальності у вигляді накладення штрафу у розмірі трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування ТЗ на строк десять років і з конфіскацією ТЗ або адміністративного арешту строком на п'ятнадцять днів з позбавленням права керування ТЗ на строк десять років і з конфіскацією ТЗ. На їх думку, законодавець має відреагувати та переглянути норми, що передбачають настання відповідальності за такі дії, з тим щоб закон як належним чином виконував свою превентивну функцію, так і передбачав покарання, що буде співмірним зазіханню на життя людей в умовах воєнного стану. Крім того, враховуючи необхідність підвищення обороноздатності країни, вбачається доцільним запровадження додаткової санкції, зокрема, конфіскації у таких порушників ТЗ для їх подальшої передачі на потреби ЗСУ та правоохоронних органів держави. І хоча, на думку аналітиків Головного науково-експертного управління, наведені пропозиції отримали певної критики (наголошується, що такі приписи

¹⁸⁹ Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та Закону України «Про виконавче провадження» щодо посилення адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану: Проект Закону (№ та дата реєстрації: 7382-2 від 01.06.2022 р.). *Офіційний вебпортал парламенту України*. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39732>.

порушують принцип пропорційності між вчинюваним діянням та розміром і видом стягнень для правопорушника, який, наприклад, скоїв подібне правопорушення вперше, і тим, який скоїв повторно), ми вважаємо, що в цілому вони є доречними та необхідними.

Принцип пропорційності спрямований на забезпечення у правовому регулюванні розумного балансу приватних і публічних інтересів, відповідно до якого цілі обмежень прав мають бути істотними, а засоби їх досягнення обґрунтованими і мінімально обтяжливими для осіб, чії права обмежуються; дозволяє досягти розумного співвідношення між цілями державного впливу та засобами їх досягнення. Мета процесуальних дій має бути суспільно вагомою, для досягнення певної мети органи влади не можуть накладати на громадян зобов'язання, які перевищують установлені межі необхідності, а засіб досягнення суспільно вагомої мети має бути найменш обтяжливим для людини в конкретних умовах. У рішенні від 25.01.2012 р. № 3-рп/2012 (справа № 1-11/2012) Конституційний Суд України зазначив, що одним із елементів верховенства права є принцип пропорційності, який у сфері соціального захисту означає, зокрема, що заходи, передбачені в нормативно-правових актах, повинні спрямовуватися на досягнення легітимної мети та мають бути співмірними з нею¹⁹⁰. ЄСПЛ у своєму рішенні «Ісмаїлов проти Росії» від 06.11.2008 р. зазначив, що, згідно з принципом верховенства права, однією з підвалин демократичного суспільства, який закріплений в усіх статтях Європейської конвенції з прав людини, при розгляді справи та призначенні стягнення потрібно досягти справедливого балансу між загальними інтересами суспільства та вимогами захисту основоположних прав особи, щоб під час відповідного втручання був дотриманий принцип законності і воно не було свавільним, тобто стягнення повинне бути пропорційним, воно має відповідати тяжкості скоєного

¹⁹⁰ Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням правління Пенсійного фонду України щодо офіційного тлумачення положень статті 1, частин першої, другої, третьої статті 95, частини другої статті 96, пунктів 2, 3, 6 статті 116, частини другої статті 124, частини першої статті 129 Конституції України, пункту 5 частини першої статті 4 Бюджетного кодексу України, пункту 2 частини першої статті 9 Кодексу адміністративного судочинства України в системному зв'язку з окремими положеннями Конституції України : Рішення Конституційного суду України від 25.01.2012 р. № 3-рп/2012. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v003p710-12#Text>.

правопорушення, а також його наслідкам¹⁹¹. Юридична (правова) ціль може бути визначена як «ідеально передбачувана суб'єктом правових відносин модель якого-небудь юридично значимого результату (явища, стану, процесу тощо), досягнення якого він прагне за допомогою правових заходів і механізмів»¹⁹². Якщо говорити про правові обмеження, включаючи заходи юридичної відповідальності, то мета їх встановлення повинна бути легітимною й істотною. Коли ми розглядали підстави примусового відчуження ТЗ у осіб, які керували ними в стані сп'яніння в умовах воєнного стану, на перше місце висувалася мета вирішення потреб ЗСУ в транспорті, а потім – запобігання новим чи іншим правопорушенням у сфері забезпечення БДР. Утім, як було встановлено, механізм примусового відчуження не є досконалим, крім того мета цього заходу правового режиму геть інша. Включення ж, як пропонується, до КУпАП норми, яка б посилювала відповідальність за правопорушення, пов'язані з керуванням ТЗ у стані сп'яніння, розставляє все на свої місця: факт правопорушення викликає обов'язок нести юридичну відповідальність, в умовах особливого правового режиму санкції статті цілком виправдано можуть бути посилені, аж до конфіскації ТЗ, навіть за правопорушення, вчинене вперше. До того ж, слід зазначити, що посилення відповідальності в умовах воєнного стану є заходом тимчасовим. Єдине, що частина восьма ст. 130 КУпАП повинна передбачати посилення адміністративної відповідальності не лише в умовах воєнного стану, а й у разі запровадження надзвичайного стану.

Отже, на завершення цього підрозділу та дослідження в цілому необхідно вкотре зауважити, що ставлення водіїв (будь-яких осіб, які керують ТЗ) до безпеки на дорогах, переважно характеризується низкою зовнішніх та внутрішніх факторів, зокрема наявністю контролю з боку уповноважених органів (один із зовнішніх факторів). Однак, крім зовнішніх, необхідно не забувати про внутрішні аспекти учасників дорожнього руху, які включають психоемоційний стан, соціальну

¹⁹¹ Справа «Ісмаїлов проти України» (Заява № 17323/04) : Рішення Європейського суду з прав людини від 27.11.2008 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/974_486/conv#Text.

¹⁹² Фуфалько Т. М. Поняття та зміст принципу пропорційності, його прояв в основних правових формах діяльності держави. Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. 2011. № 2. С. 63–73. (С. 66–67).

адаптацію, навички вирішувати складні проблеми та самодисципліну¹⁹³. Ці чинники, своєю чергою, формуються та багато в чому залежать від ефективності функціонування юридичної відповідальності за правопорушення в цій сфері, яку утворює сукупність норм матеріального, процедурного права та практика їх застосування.

Отже, з метою забезпечення БДР, у частині протидії таким аварійно-небезпечним порушенням, як керування ТЗ у стані сп'яніння, необхідно вдосконалювати нормативно-правову базу.

¹⁹³ Chervinchuk, A., Pylypenko, Y., Veselov, M., Pylypiv, R., Merdova, O. (2022). Influence of Police Authorities and Units on Transport Safety in the European Union Countries. *IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security*, 22 (6): p. 113. DOI: <https://doi.org/10.22937/IJCSNS.2022.22.6.17>.

ВИСНОВКИ

Керування ТЗ у стані сп'яніння було й залишається однією з причин дорожньо-транспортної аварійності. І дана проблема є актуальною для всіх держав світу, незалежно від кількості населення, правового режиму, соціальних чи економічних процесів у країні. Ці чинники тією чи іншою мірою можуть впливати лише на коливання рівню та масштабів цього негативного явища.

Фактор перебування водія (особи, яка керує ТЗ) в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, здатен негативно позначитися на якісних характеристиках усіх інших чинників, що суттєво впливають на дорожню безпеку з боку таких осіб, як-то: знизити увагу та пильність водія, збільшити час реакції на зміни в дорожній обстановці, змінити психоемоційний стан керманича та нівелювати почуття внутрішньої відповідальності тощо.

Дії (діяльність) людини під впливом алкоголю чи наркотичних речовин (у стані звичної інтоксикації) одночасно знижує рівень суб'єктивного усвідомлення нею ризику і підвищує ризик об'єктивного настання негативних наслідків. Встановлено, що в середньому ризик ДТП починає експонентно зростати при рівні вмісту алкоголю в крові людини від 0,04 г/дл. Також вживання алкоголю чи наркотичних засобів, крім підвищення ризику скоєння ДТП (у разі керування ТЗ у такому стані), ще підвищують вразливість людини до травм, а також тяжкість таких травм (аж до несумісних з життям) під час будь-якої аварії.

Статистичні дані та аналіз адміністративної і судової практики свідчать, що застосування адміністративних санкцій у вигляді штрафу чи позбавлення права керування за правопорушення, пов'язані з керуванням ТЗ у стані сп'яніння, не завжди видаються достатніми для того, щоб здійснювати загальну та спеціальну превенцію даного виду порушень ПДР, а більш жорстокіші види адміністративних стягнень за повторні порушення (протягом року) через низку об'єктивних причин застосовуються судами вкрай рідко. Як наслідок, на фоні цих детермінант, простежується стійка тенденція значного відсотка повторюваності однорідних деліктів (до 13 % від загальної кількості проступків, передбачених чч. 1-3 ст. 130 КУпАП).

Шляхом поєднання аналітичних даних та соціологічних опитувань встановлено, що українське суспільство в переважній більшості негативно відноситься до подібного виду правопорушень (80 %), але у своєму складі має значний маргінальний прошарок, який допускає можливість деяких проявів таких дій, сподіваючись, що це не вплине суттєво на їхню здатність безпечно керувати ТЗ чи на удачу не бути «спійманим» поліцією (≤ 30 %); серед осіб, притягнутих до юридичної відповідальності, включаючи як адміністративну, так і кримінальну, у ≈ 13 % має місце так би мовити «спеціальний рецидив» таких порушень, особливу стурбованість викликає «хронічна деліктолізація» особи, поєднана з правовим нігілізмом та уявленням повної безкарності – до ≤ 6 % (від загального відсотка повторності).

З'ясовано, що «пік» виявлених фактів повторного керування ТЗ у стані (чи з ознаками) сп'яніння припадає на 3-й та 4-й місяці; для «злісних повторників» (керування ТЗ у стані сп'яніння двічі і більше разів протягом року) пік активності зміщується на 7-й та 8-й місяці (якщо рахувати від моменту вперше скоєного аналогічного проступку).

В окремих (доволі поширених) ситуаціях, факт вчинення значної кількості повторних правопорушень, пов'язаних із керуванням ТЗ у стані сп'яніння (більше трьох) за відносно короткий період часу (до двох-трьох місяців) демонструє, що дані особи-делінквенти виявляють майже абсолютну байдужість до вже накладених і потенційних санкцій адміністративної відповідальності, з огляду на що пропонується разом із призначенням стягнень запровадити примусове проходження спеціальних (аналогічних пробацийним) програм для правопорушників, а також заходи примусового лікування від алкогольної чи наркотичної залежності.

Зауважено, що відповідальність за керування ТЗ у стані сп'яніння у багатьох інших країнах світу є більш суворою, ніж в Україні. На прикладі розглянутого законодавства деяких європейських країн (Великої Британії та Німеччини), Австралії та частково США маємо нагоду побачити, що особа, яка керувала ТЗ у стані сп'яніння, може нести як адміністративну, так і кримінальну відповідальність. Санкції за подібні правопорушення передбачають не лише штрафи та позбавлення права керування ТЗ, а й позбавлення волі на певні строки (від 6 місяців до 5 років), залежно від кваліфікації та тяжкості вчиненого правопорушення. Крім того, серед можливих заходів

законодавство деяких держав передбачає призначення примусового обладнання ТЗ правопорушника алкогольним блокувальним пристроєм або проходження обов'язкових відновлювальних чи реабілітаційних програм (так звана «терапевтична юриспруденція») тощо.

У цілому законодавство та уряди різних країн світу намагаються стримувати грубих порушників і так званих «повторників» за допомогою створення спеціалізованих судів (організаційний чинник), посилення санкцій покарань (юрисдикційний чинник), поширення освітніх і терапевтичних програм (медично-виховний чинник) та використання пристроїв блокування ТЗ у разі ідентифікації алкоголю у водія (технічний чинник).

Українське законодавство зараз передбачає адміністративну відповідальність за керування ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також низку інших пов'язаних з цим дій, як-то відмова особи, яка керує ТЗ, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння тощо (чч. 1–4 ст. 130 КУпАП). Кримінальна відповідальність настає за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ у стані сп'яніння, що спричинило потерпілому середньої тяжкості або тяжке тілесне ушкодження, або смерть потерпілого (загибель кількох осіб) – чч. 1–4 ст. 286-1 КК України.

У контексті кваліфікації та притягнення до юридичної відповідальності за цим видом правопорушень винних осіб, не дуже досконалим нам видається визначення в законодавстві терміна «водій». Вважаємо, що суб'єктом проступку, передбаченого чч. 1–4 ст. 130 КУпАП (крім передачі керування ТЗ особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння), може бути будь-яка особа, що досягла віку адміністративної відповідальності на момент керування ТЗ у стані сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, які знижують їхню увагу та швидкість реакції, незалежно від наявності чи відсутності у неї посвідчення водія (права керування відповідним ТЗ).

У контексті кваліфікації правопорушень за чч. 2 та 3 ст. 130 КУпАП у правозастосовній практиці існує суттєва проблема, яка полягає в тому, що особа до винесення остаточного рішення у справі (прийняття постанови про винуватість) може ще неодноразово вчиняти такі дії. І ця фактична повторюваність не буде створювати юридичної

повторності. Зважаючи на даний аналіз, слід наголосити, що в подібних ситуаціях максимально підвищити ефективність виховного та репресивного впливу в межах адміністративного законодавства за неодноразові факти правопорушень, пов'язаних з керуванням ТЗ у стані сп'яніння, можна вимогою у КУпАП розглядати кожний такий випадок окремо.

Доведено, що ініційована в умовах воєнного стану військовими адміністраціями різних регіонів нашої країни практика примусового відчуження ТЗ на потреби ЗСУ чи інших військових формувань в осіб, які керували ними в стані (з ознаками) алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їхню увагу та швидкість реакції, а так само відмова особи, яка керує ТЗ, від проходження огляду на стан сп'яніння, відповідно до встановленого порядку, у цілому корелюється з чинним українським законодавством. Подібна практика обумовлена легітимною метою – вона одночасно спрямована на подолання об'єктивних проблем держави в умовах воєнного стану: вирішення потреб ЗСУ у транспорті; запобігання новим чи іншим правопорушенням у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які здатні призвести до негативних наслідків у результаті дорожньо-транспортних пригод. Однак слід наголосити, що процедура примусового відчуження ТЗ у нетверезих керманців не є досконалою і не набула поширення. Примусове відчуження у «правопорушників» ТЗ в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану не є заходом покарання (стягнення), а відповідно, не замінює і не скасовує передбачених законом (нормою відповідної статті КУпАП чи КК України) санкцій адміністративної чи кримінальної відповідальності за ці правопорушення, що обумовлює відповідного удосконалення саме законодавства про юридичну відповідальність.

Проведений аналіз вітчизняного законодавства та судової практики дає підстави окреслити наступний перелік типових проблеми, які потребують системного та послідовного вирішення:

I) відсутність юридичної визначеності та практики в адміністративно-деліктних провадженнях щодо призначення та складання терміну адміністративного стягнення у вигляді позбавлення права керування ТЗ за сукупністю судових рішень;

II) стійка тенденція так званого рецидиву (більше трьох разів) правопорушень, пов'язаних з керуванням ТЗ у стані сп'яніння;

III) застосування оплатного вилучення чи конфіскації ТЗ лише у порушника, який є його власником;

IV) відсутність можливості заміни адміністративного стягнення у вигляді штрафу на адміністративний арешт, у разі несплати його добровільно правопорушником та неможливості стягнути його у примусовому порядку;

V) судова практика об'єднання декількох справ про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 130 КУпАП, скоєних однією особою до прийняття по них рішення в одне провадження;

VI) недостатня дієвість чинних санкцій за керування ТЗ у стані сп'яніння (та інші пов'язані з цим порушення) в умовах дії особливих правових режимів – воєнного чи надзвичайного стану.

З метою вирішення окреслених проблем розроблено пропозиції щодо удосконалення українського законодавства.

Зокрема, пропонується:

- доповнити українське законодавство адміністративним стягненням та кримінальним покаранням у вигляді позбавлення не лише спеціального права керування ТЗ, а й можливості його отримання (для осіб, які не отримували таке право раніше);
- запровадити кримінальну відповідальність за діяння, пов'язані з керування ТЗ у стані сп'яніння, вчинені особою, яка тричі протягом року піддавалася адміністративному стягненню за такі порушення (проект статті 286-2 КК України «Систематичне керування транспортними засобами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їхню увагу та швидкість реакції»);
- встановити правові підстави для призначення примусового лікування від алкогольної та наркотичної залежності в межах кримінального судочинства, та застосовувати такі заходи стосовно правопорушників, винних у скоєнні кримінальних правопорушень, передбачених ст.ст. 286-1 та 286-2¹⁹⁴ КК України;
- встановити в КУпАП підстави для конфіскації за адміністративні правопорушення, передбачені ч.3 ст. 130 цього Кодексу,

¹⁹⁴ Примітка: у разі включення до КК України проекту відповідної статті.

- того ТЗ, яким під час виявлення порушення, користуючись ним на законних підставах, керувала відповідна особа;
- встановити в законодавстві про адміністративні правопорушення правові підстави для заміни штрафу адміністративним арештом (у разі повернення органом державної виконавчої служби виконавчого документа без виконання у зв'язку з неможливістю примусово виконати постанову про стягнення штрафу);
 - встановити в законі обмеження щодо можливості об'єднувати в одне провадження справи, які одночасно розглядаються одним і тим же судом (суддею), якщо особа вчинила кілька адміністративних правопорушень, передбачених ст. 130 КУпАП;
 - посилити адміністративну відповідальність за керування ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану, доповнивши ст. 130 КУпАП новою частиною, яка б передбачала адміністративну відповідальність, включаючи конфіскацію ТЗ, за дії, передбачені чч. 1-4 цієї статті, вчинені в умовах воєнного чи надзвичайного стану.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ

1. Archer, J. (2005). Indicators for traffic safety assessment and prediction and their application in micro-simulation modeling: A study of urban and suburban intersections. Doctoral Dissertation. Stockholm: Royal Institute of Technology, Stockholm. ISBN 91-7323-119-3.
2. Bartkowiak-Théron, I and Henning, T. (2016). Therapeutic Justice and Recidivist Drink Drivers: Irreconcilable and Compatible Issues? Tiles Briefing Papers. University of Tasmania, 8 p. URL: https://www.utas.edu.au/__data/assets/pdf_file/0020/707330/TILES_Briefing_Paper_No-11_I_BartkowiakTheron_T_Henning.pdf.
3. Begleiter, H., & Platz, A. (1972). The effects of alcohol on the central nervous system in humans. In *The biology of alcoholism* (pp. 293–343). Springer, Boston, MA.
4. Behnood, A., & Mannerling, F. L. (2017). The effects of drug and alcohol consumption on driver injury severities in single-vehicle crashes. *Traffic injury prevention*, 18(5): 456–462. DOI: 10.1080/15389588.2016.1262540.
5. Blagg, H. (2007). Problem oriented courts, Law Reform Commission of Western Australia. Perth, 30.
6. Blomberg, R. D., Peck, R. C., Moskowitz, H., Burns, M., Fiorentino, D. (2009). The Long Beach/Fort Lauderdale relative risk study. *Journal of Safety Research*, 40: 285–292.
7. Bohigian, G. M., Dolan, M. D., Arlington, V., & Estes Jr, H. (1986). Alcohol and the driver. *JAMA*, 255, 522–527.
8. Brewer, N., & Sandow, B. (1980). Alcohol effects on driver performance under conditions of divided attention. *Ergonomics*, 23(3): 185–190.
9. Bussgeldkatalog. (2022). Drogen und Alkohol am Steuer. letzte Aktualisierung am: 30. Mai 2022. URL: https://www.bussgeldkatalog.org/alkohol-drogen/#statistik_verunglueckte_unter_alkoholeinfluss_der_letzten_jahre.
10. Chervinchuk, A., Pylypenko, Y., Veselov, M., Pylypiv, R., Merdova, O. (2022). Influence of Police Authorities and Units on Transport Safety in the European Union Countries. *IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security*, 22 (6): 109–114. DOI: <https://doi.org/10.22937/IJCSNS.2022.22.6.17>.
11. Christian Kucera. Rechtsanwalt & Fachanwalt für Strafrecht (n. d.). URL: <https://www.rechtsanwalt-kucera.de/tatigkeitsschwerpunkte>.
12. Ecorys. (2014). Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices. Final Report. Client: European Commission, DG for Mobility and Transport. Rotterdam, 166.
13. European Court of Human Rights. (2007). Case of O'Halloran and Francis v. the United Kingdom (Application No. 15809/02, Decision dated 6/29/2007) – [Ukrainian Translation] *legal summary by the COE Human Rights Trust Fund*. URL: [https://hudoc.echr.coe.int/eng#%7B%22display%22:%20\[%22%22\],%22languageisocode%22:%20UKR%22,%22appno%22:](https://hudoc.echr.coe.int/eng#%7B%22display%22:%20[%22%22],%22languageisocode%22:%20UKR%22,%22appno%22:)

- %2215809/02%22,%2225624/02%22],%22documentcollectionid2%22:[%22GRANDCHAMBER%22],%22itemid%22:[%22001-117934%22]].
14. Freeman, J., Liossis, P., Schonfeld, C., Sheehan, M., Siskind, V., & Watson, B. (2006). The self-reported impact of legal and non-legal sanctions on a group of recidivist drink drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 9: 53–64. DOI: 10.1016/j.trf.2005.08.005.
 15. Freiberg, A., Payne, J., Gelb, K., Morgan, A. & Makkai, T. (2016). Drug and Specialist Courts Review. Final Report. Brisbane, Queensland Government, 335 p.
 16. GOV.UK. (n. d.). The drink drive limit. URL: <https://www.gov.uk/drink-drive-limit>.
 17. GOV.UK.URL. (n. d.). Drink-drivingpenalties. URL: <https://www.gov.uk/drink-driving-penalties> (дата звернення: 20.12.2021).
 18. GOV.UK.URL. (n. d.). Drugsanddriving: thelaw. URL: <https://www.gov.uk/drug-driving-law> (дата звернення: 20.11.2021).
 19. Homel, R. (1981). Penalties and the drink-driver: a study of one thousand offenders. *Australian and New Zealand Journal of Criminology*, 14(4): 225–241.
 20. Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I.M., Hels, T., Janstrup, K., Van der Linden, T., Legrand, S.-A. & Verstraete, A. (2011). Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic. Part 1: General results and part 2: Country reports: DRUID Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines, D 2.2.3.
 21. King, M., Freiberg, A.M., Batagol, B.M., & Hyams, R.L. (2014). Non-Adversarial Justice. (2nd ed.) Federation Press. 339 p.
 22. Lapham, S. C., Smith, E., C' de Baca, J., Chang, I., Skipper, B. J., Baum, G., & Hunt, W. C. (2001). Prevalence of psychiatric disorders among persons convicted of driving while impaired. *Archives of general psychiatry*, 58(10), 943–949. <https://doi.org/10.1001/archpsyc.58.10.943>.
 23. Levitt, S. D., & Porter, J. (1999). Estimating the effect of alcohol on driver risk using only fatal accident statistics. Cambridge: National Bureau of Economic Research, 48 p.
 24. Lovegrove, G., Sayed, T. (2006). Macro-level collision models for evaluating neighbourhood traffic safety. *Canadian Journal of Civil Engineering*, 33(5): 609–621.
 25. NHTSA. (2021). Countermeasures That Work: Alcohol Measurement Devices – Traffic Tech DOT HS 13 167. URL: <https://www.nhtsa.gov/traffic-tech/133631>.
 26. NHTSA. (n. d.). Drunk Driving. URL: <https://www.nhtsa.gov/risky-driving/drunk-driving>.
 27. NHTSA. (n. d.). The Effects of Blood Alcohol Concentration. URL: <https://www.nhtsa.gov/risky-driving/drunk-driving>.
 28. Office of National Statistics. (2018). Adult drinking habits in Great Britain: 2017. Statistical bulletin. URL: <https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/healthandsocialcare/drugusealcoholandsmoking/bulletins/opinionsandlifestylesurveyadultdrinkinghabitsingreatbritain/2017>.

29. Pogarsky, G., & Piquero, A.R. (2003). Can Punishment Encourage Offending? Investigating The «resetting» Effect. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 40(1): 95-120. <https://doi.org/10.1177/0022427802239255>.
30. Queensland Government. (n. d.). Alcohol ignition interlocks. URL: <https://www.qld.gov.au/transport/safety/road-safety/drink-driving/interlocks/time-based-alcohol-ignition-interlock-program>.
31. Queensland Government. (n. d.). Drinking and driving. URL: <https://www.qld.gov.au/transport/safety/road-safety/drink-driving/drinking>.
32. Richardson, E. (2016), *Envisioning next generation mental health courts for Australia*, Unpublished PhD thesis, Monash University: Melbourne.
33. Richardson, E. (2013). *A Driving While Intoxicated/Suspended Court List for Victoria*. ACJI, Monash University: Melbourne, 30 p.
34. Richardson, E. (2013). *A Driving While Intoxicated/Suspended Court List for Victoria*. Melbourne : ACJI, Monash University, 30 p.
35. Road Safety Act 1986 (Vic). (1986). Start date: 01/03/2022. URL: <https://jade.io/article/282544>.
36. Sentencing Advisory Council. (2009). *Driving While Disqualified or Suspended: Report*. Melbourne, Victoria, Australia, 82 p. URL: <https://www.sentencingcouncil.vic.gov.au/publications/driving-while-disqualified-or-suspended-report>.
37. Strafgesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1998 (BGBl. I S. 3322), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 8. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4650) geändert worden ist. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/index.html> (дата звернення: 20.11.2021).
38. Tasmania Law Reform Institute. (2017). *Responding to the Problem of Recidivist Drink Drivers*. Final report. *Issues Paper* No 23. Tasmania, 81.
39. The National Association of Drug Court Professionals Drug Court Standards Committee. (1997). *Defining Drug Courts: The Key Components*. Boston, MA, 42. URL : <https://www.ndci.org/sites/default/files/ndci/KeyComponents.pdf>.
40. Trimboli, L., & Smith, N. (2009). *Drink driving and recidivism in NSW*. *BOCSAR NSW Crime and Justice Bulletins*, 16.
41. Waller, P. F., Stewart, J. R., Hansen, A. R., Stutts, J C., Popkin, C. L., & Rodgman, E. A. (1986). The potentiating effects of alcohol on driver injury. *JAMA*, 256(11): 1461-1466.
42. World Health Organization. (1994). *Lexicon of alcohol and drug terms*. World Health Organization. URL: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/39461>.
43. Zador, P. L. (1991). Alcohol-related relative risk of fatal driver injuries in relation to driver age and sex. *Journal of studies on alcohol*, 52(4): 302-310.
44. Адміністративне право України : підруч. / За ред. Ю. П. Битяка. К. : Юрінком Інтер, 2007. 544 с.
45. Безпека дорожнього руху - психологічний аспект. Веб-сторінка Бахмутського районного відділу поліції. 14.02.2020. URL: <https://bahmut-police.dn.ua/news/view/6769> (дата звернення: 14.05.2022).

46. В Києве п'яний водитель едва не сбил женщину и пытался скрыться от полиции. Видео. *OBOZREVATEL*. URL: <https://news.obozrevatel.com/kiyany/proisshestviya/v-kieve-pyanyij-voditel-edva-ne-sbil-zhenschinu-i-pyitalsya-skrytysya-ot-politsii-video/amp.htm> (дата звернення: 28.01.2021).
47. Веселов М. Ю. Типологія як засіб удосконалення правового регулювання адміністративно-правових режимів. *Юридичний науковий електронний журнал: електронне наукове фахове видання*. 2018. № 1. С. 62–65. URL: http://lsey.org.ua/1_2018/19.pdf. (дата звернення: 08.04.2022).
48. Веселов М. Ю., Андрух К. М. Юридична відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: міжнародний досвід. *Партнерство та взаємодія підрозділів системи МВС з органами державної влади та громадськістю*: Матеріали наукової конф. Молодих вчених (м. Кривий Ріг, 17 листоп. 2021 р.). Кривий Ріг. 2021. С. 112–115.
49. Веселов М. Ю., Маслянюк С. В. Проблеми здійснення примусового відчуження транспортних засобів за правопорушення, пов'язані з керуванням у стані сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану. *Правова держава*. 2022. № 46. С. 51–61. DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2022.46.257807>.
50. Веселов М. Ю., Нестеренко О. М., Маслянюк С. В. Проблеми юридичної визначеності при розгляді судами справ про адміністративні правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння. *Правовий часопис Донбасу*. № 2(79). С. 48–57. DOI: <https://doi.org/10.32366/2523-4269-2022-79-2-48-57>.
51. Веселов М. Ю., Шелудяков Р. С. Якою бути юридичній відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп'яніння? *Вісник ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка*. 2020. Вип. 3 (91). С. 78–88. DOI: [10.33766/2524-0323.91.78-88](https://doi.org/10.33766/2524-0323.91.78-88).
52. Вирок № 99781445 Бориславського міського суду Львівської області від 21.09.2021 р. (Провадження № 1-кп/438/74/2021). URL : <https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/court-document/99781445/> (дата звернення: 14.07.2022).
53. Вирок № 100488357 Оратівського районного суду Вінницької області від 22.10.2021 р. (Провадження № 1-кп/141/73/21). URL: <https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/court-document/100488357/> (дата звернення: 14.07.2022).
54. Висновок на проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та Закону України «Про виконавче провадження» щодо посилення адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану»: Висновок Головного науково-експертного управління апарату Верховної Ради України. *Офіційний вебпортал парламенту України*. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39732>. (дата звернення: 15.07.2022).

55. Вітвіцький С. С., Веселов М. Ю. Примусове відчуження транспортних засобів в умовах правового режиму воєнного стану: теоретико-правовий аспект. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ ім. Е. О. Дідоренка*. 2022. Вип. 2 (98). С. 158–167. DOI: 10.33766/2524-0323.98.158-167.
56. Гаврилюк М. Ю., Веселов М. Ю., Проліз А. В. Окремі питання примусового виконання постанов поліції у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти*: матеріали XV Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Кривий Ріг, 13 листоп. 2020 р.). Кривий Ріг, 2020. С. 77–79.
57. Голіна В. В. Культура і закон у запобіганні правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2021. Вип. 41. С. 56–62. DOI: 10.31359/2079-6242-2021-41-56.
58. Грунтов І. О. Уголовно-правовые нормы с административной преюдицией : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. БГУ. Минск, 1985. 22 с.
59. Гусаров С. М. Регламентация у кримінальному законодавстві України заборон з адміністративною преюдицією: кримінально-правова інновація чи крок назад? Злочинність і протидія їй в умовах сингулярності: тенденції та інновації : зб. тез доп. наук.-практ. конф. (м. Харків, 16 квіт. 2021 р.). Харків : ХНУВС, 2021. С. 28–30.
60. Деякі питання здійснення повної компенсації за майно, примусово відчужене в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану : Постанова Кабінету Міністрів України від 31.10.2012 № 998. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998-2012-%D0%BF#n15> (дата звернення: 23.04.2022).
61. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ 2019. Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ; 2020. 136 с. Лицензия: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.9.
62. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ 2019. Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ; 2020. 136 с. Лицензия: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.9.
63. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2013. Поддержать десятилетие действий. Женева: Всемирная организация здравоохранения, 2013.305 с.
64. Дубчак В., Федоренко Ю. Чотири умови вилучення авто для воєнних потреб. *Юрліга*. URL: https://jurliga.ligazakon.net/ru/news/209856_chotiri-umovi-viluchennya-avto-dlya-vonnikh-potreb. (дата звернення: 12.04.2022).
65. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-червень: Звітність за 2018-2022 роки. *Веб-сайт Офісу Генерального прокурора*. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/statistika>.
66. Загальна теорія держави і права : підруч. для студ. юрид. ВНЗ / За ред. М. В. Цвіка, О. В. Петришина. Харків : Право, 2009. 584 с.
67. Заморська Л. І. Нормативність права як соціальний регулятор суспільних відносин. *Актуальні проблеми держави і права*. 2012. Вип. 68. С. 37–43.

68. Звіт про стан застосування адміністративного законодавства органами Національної поліції України за 11 місяців 2021 року (форма № 1-АП). *Дія: дані та ресурси*. URL: <https://data.gov.ua/dataset/207f2c6d-998f-4a15-91de-f7e5259beaf7> (дата звернення: 03.01.2022).
69. Звіт судів першої інстанції щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення. Зведений за 2020 рік. *Судова влада України: судова статистика*. URL: https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/rik_2020 (дата звернення: 05.01.2022).
70. Ігнатенко А. Керування автомобілем у стані сп'яніння: як вирішити проблему? Асоціація правників України. URL: <https://uba.ua/ukr/news/7714/> (дата звернення: 19.06.2022).
71. Інструкція з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : Наказ МВС України від 07.11.2015 р. № 1395. Дата оновлення: 04.01.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15#n15> (дата звернення: 27.06.2022).
72. Клинковштейн Г. И. Организация дорожного движения : учеб. для вузов. Москва, 1982. 240 с.
73. Колпаков В. К. Адміністративна відповідальність (адміністративно-деліктне право) : навч. посіб. Київ : Юрінком Інтер, 2008. 256 с.
74. Конвенція про дорожній рух: Міжнародний документ ООН від 08.11.1968 р. Зі змін. та доповн., внесеними Європейською угодою від 01.05.1971 р., поправками від 28.09.2004 р. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU70K01U.html (дата звернення: 20.03.2022).
75. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. Редакція від 01.01.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 09.04.2022).
76. Костенко О. М. Обґрунтування управлінських рішень з врахуванням якості інформаційно-аналітичної системи менеджменту. Облік і фінанси АПК: освітній портал. 2022. URL: <http://magazine.faaf.org.ua/ob-runtuvannya-upravlin-skih-rishen-z-vrahuvannyam-yakosti-informaciyno-analitichnoi-sistemi-menedzhmentu.html>. (дата звернення: 03.05.2022).
77. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001 р. № 2341-III. Дата оновлення: 23.04.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#n3794> (дата звернення: 28.06.2022).
78. Лобко М. М., Семененко В. М., Фучко А. Й. Деякі аспекти правового режиму воєнного стану в Україні: порядок введення та припинення дії. *Збірник наукових праць Центру воєнно-стратегічних досліджень Національного університету оборони України імені Івана Черняхівського*. 2019. № 2. С. 6–13. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpcvsd_2019_2_3. (дата звернення: 08.04.2022).
79. Лук'янець Д. М. Інститут адміністративної відповідальності: проблеми розвитку : монографія. Київ : Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України. 2001. 220 с.

80. Лукьянов В. В. Обеспечение безопасности дорожного движения : учебн. пособ. Москва, 1979. 379 с.
81. Мустафаев Ч. Ф. Административная преюдиция в советском уголовном праве: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. АН СССР, Ин-т государства и права. М., 1986. 25 с.
82. На Закарпатті у водіїв вилучатимуть авто за керування у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння. Офіційний веб-сайт Закарпатської обласної військової адміністрації: опубліковано 07 берез. 2022 р. URL: <https://carpathia.gov.ua/news/na-zakarpatti-u-vodiyiv-viluchatimut-avto-za-keruvannya-u-stani-alkogolnogo-chi-narkotichnogo-spyaninnya> (дата звернення: 11.04.2022).
83. Наркология : нац. руководство. Под ред. Н. Н. Иванца, И. П. Анохиной, М. А. Винниковой. Москва : ГЭОТАР-Мед., 2008. 720 с.
84. Огляд водія транспортного засобу або особи, яка ним керує на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції : науково-практичні рекомендації / М. Ю. Веселов, Ю. П. Семенов, О. В. Бугрім, В. В. Бахолдін; ДЮО МВС України. Донецьк : Норд-Прес, 2014. 81 с.
85. Питання запровадження та забезпечення здійснення заходів правового режиму воєнного стану в Україні: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 24.02.2022 р. № 181-р. Редакція від 19.03.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/181-2022-%D1%80#Text> (дата звернення: 11.04.2022).
86. Поліщук М. Г. Адміністративна преюдиція в Кодексі України про адміністративні правопорушення щодо порушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Наукові праці МАУП*. 2014. Вип. 42(3). С. 132–135.
87. Полтава К. О. Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або із тяжкими тілесними ушкодженням, в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2014. 203 с.
88. Постанова Барського районного суду Вінницької області від 16.11.2020 р. у справі № 125/1343/20. URL: <https://vkursi.pro/vsudi/decision/93973022> (дата звернення: 20.06.2022).
89. Постанова Верховного Суду від 19.02.2020 р. у справі № 204/8036/16-а. URL: https://jurliga.ligazakon.net/news/196475_10-rshen-verkhovnogoSudu-yak-potrnbno-vrakhuvati-vodyam (дата звернення: 20.03.2022).
90. Постанова Верховного Суду від 20.02.2019 р. у справі № 404/4467/16-а(2-ic/811/3/17). URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/79997722> (дата звернення: 20.03.2022).
91. Постанова Енергодарського міського суду Запорізької області від 29.12.2021 р. у справі № 316/3058/21. URL: <https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/court-document/102332341/> (дата звернення: 20.06.2022).

92. Постанова Жовтневого районного суду м. Запоріжжя від 31.01.2022 р. у справі № 331/5395/21. URL: <https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/court-document/103037755/> (дата звернення: 04.07.2022).
93. Постанова Касаційного адміністративного суду Верховного Суду від 02.02.2021 р. по справі № 813/6440/15. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/94603043> (дата звернення: 11.07.2022).
94. Постанова судді Автозаводського районного суду м. Кременчука Полтавської області від 20.03.2019 р. у справі № 401/3492/18. URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/80602634> (дата звернення: 21.03.2022).
95. Постанова судді Генічеського районного суду Херсонської області від 28.01.2022 р. у справі № 653/2808/21. URL: <https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/court-document/102830912/> (дата звернення: 05.07.2022).
96. Постанова судді Дзержинського районного суду міста Кривого Рогу Дніпропетровської області від 28.01.2021 р. у справі № 210/6306/20. *Єдиний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/94485575> (дата звернення: 05.01.2022).
97. Постанова судді Іванічівського районного суду Волинської області від 17.02.2022 р. у справі № 156/5/22. URL: <https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/court-document/103360183/> (дата звернення: 05.07.2022).
98. Постанова судді Северодонецького міського суду Луганської області від 05.01.2021 р. у справі № 428/9139/20. URL: <https://vkursi.pro/vsudi/decision/94025302> (дата звернення: 10.07.2022).
99. Постанова судді Тернівського районного суду міста Кривого Рогу Дніпропетровської області від 25.02.2021 р. у справі № 215/7188/20. *Єдиний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/95215737> (дата звернення: 05.01.2022).
100. Постанова судді Фрунзенського районного суду м. Харкова від 25.02.2021 р. у справі № 645/7230/20. URL: <https://vkursi.pro/vsudi/decision/95181160> (дата звернення: 04.07.2022).
101. Практика застосування адміністративного законодавства за правопорушення, передбачені частинами 1–4 ст. 130 КУпАП (за період з 01.01.2021 до 02.11.2021). Вибіркові дані Управління патрульної поліції. Файл: Таблиця (excel) (дата створення: 02.11.2021).
102. Про виконавче провадження : Закон України від 02.06.2016 р. № 1404-VIII. Дата оновлення: 01.07.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1404-19#n370> (дата звернення: 15.07.2022).
103. Про використання транспортних засобів для потреб Збройних сил України та інших збройних формувань : Наказ Волинської обласної військової адміністрації від 26.03.2022 р. № 66. URL: <https://voladm.gov.ua/new/vidchuzhen-nya-ta-viluchennya-mayna-dlya-potreb-derzhaviv-umovah-pravovogo-rezhimu-vo-yennogo-stanu-stvorena-robochagrupa/>. (дата звернення: 25.04.2022).
104. Про внесення доповнень і змін до Указу Президії Верховної Ради Української РСР від 29 липня 1991 року «Про посилення відповідальності за порушення правил, норм та стандартів, що відносяться до

- забезпечення безпеки дорожнього руху» : Указ Президії Верховної Ради України від 15.11.1991 р. № 1818-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1818-12/conv#o118> (дата звернення: 09.07.2022).
105. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень : Закон України від 22.11.2018 р. № 2617-VIII. Дата оновлення: 20.12.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2617-19#Text> (дата звернення: 20.06.2022).
106. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та Закону України «Про виконавче провадження» щодо посилення адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану: Проект Закону (№ та дата реєстрації:7382-2 від 01.06.2022 р.). *Офіційний веб-портал парламенту України*. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39732> (дата звернення: 10.07.2022).
107. Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів України щодо відповідальності за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 23.12.1993 р. № 3785-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3785-12/conv#Text> (дата звернення: 09.07.2022).
108. Про внесення змін і доповнень до Кримінального кодексу Української РСР : Указ Президії Верховної Ради Української РСР від 02.10.1968 р. № 1198-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1198-07#Text>. (дата звернення: 09.07.2022).
109. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII. Дата оновлення: 16.06.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#n203> (дата звернення: 11.07.2022).
110. Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції: Наказ МВС України, МОЗ України від 09.11.2015 р. № 1452/735. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15#Text> (дата звернення: 04.01.2022).
111. Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції : Наказ МВС України, МОЗ України від 09.11.2015 р. № 1452/735. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15#Text>. (дата звернення: 20.03.2022).
112. Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами : Постанова Кабінету Міністрів України від 08.05.1993 р. № 340. Дата оновлення: 29.12.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF#Text>. (дата звернення: 11.07.2022).

113. Про заходи по посиленню боротьби проти пияцтва і алкоголізму, викорененню самогоноваріння : Указ Президії Верховної Ради Української РСР від 20.05.1985 р. № 280-XI [втратив чинність]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280-11/.conv#Text> (дата звернення: 09.07.2022).
114. Про заходи протидії незаконному обігу наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів та зловживанню ними : Закон України від 15.02.1995 р. № 62/95-ВР. Дата оновлення: 03.07.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/62/95-%D0%B2%D1%80#n10> (дата звернення: 12.07.2022).
115. Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію : Закон України від 21.10.1993 р. № 3543-XII. Дата оновлення: 13.04.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3543-12#n119> (дата звернення: 19.04.2022).
116. Про наркотичні засоби, психотропні речовини і прекурсори : Закон України від 15.02.1995 р. № 60/95-ВР. Дата оновлення: 07.05.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/60/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 14.05.2022).
117. Про оборону України : Закон України від 06.12.1991 р. № 1932-XII. Дата оновлення: 01.04.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1932-12#top> (дата звернення: 26.04.2022).
118. Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану : Закон України від 17.05.2012 р. № 4765-VI. Редакція від 23.04.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4765-17#top> (дата звернення: 11.04.2022).
119. Про підтримку окремих категорій населення, яке постраждало у зв'язку з військовою агресією Російської Федерації проти України : Постанова Кабінету Міністрів України від 16.04.2022 р. № 457. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-2022-%D0%BF#top> (дата звернення: 26.04.2022).
120. Про посилення відповідальності за порушення правил, норм та стандартів, що відносяться до забезпечення безпеки дорожнього руху : Указ Президії Верховної Ради Української РСР від 29.07.1991 р. № 1369-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1369-12/ed19910729/conv#o2> (дата звернення: 09.07.2022).
121. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 16.02.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n17> (дата звернення: 21.03.2022).
122. Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12.05.2015 р. № 389-VIII. Редакція від 01.04.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#top> (дата звернення: 08.04.2022).
123. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті : Постанова Верховного суду України від 23.12.2005 р.

- № 14. Дата оновлення: 19.12.2008. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05/conv#Text> (дата звернення: 05.01.2022).
124. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 21.10.2020 № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення: 03.01.2022).
125. Про утворення Ради оборони Харківської області : Розпорядження Харківської обласної військової адміністрації від 24.02.2022 р. № 9в. URL: [https://kharkivoda.gov.ua/content/documents/1149/114873/files/9%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%20%D1%80%D0%B0%D0%B4%D1%83%20%D0%BE%D0%B1%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%BD%D0%B81%20\(%D0%BA%D0%BE%D0%BF%D0%B8%D1%8F\).pdf](https://kharkivoda.gov.ua/content/documents/1149/114873/files/9%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%20%D1%80%D0%B0%D0%B4%D1%83%20%D0%BE%D0%B1%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%BD%D0%B81%20(%D0%BA%D0%BE%D0%BF%D0%B8%D1%8F).pdf) (дата звернення: 21.04.2022).
126. Прогонюк Л. Ю. Зміст та юридичне значення поняття «систематичності» у трудовому праві України. *Збірник наукових праць Харківського національного педагогічного університету імені Г. С. Сковороди*. 2011. Вип. 17. С. 56–64.
127. Протокол до Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод : Міжнародний документ Ради Європи від 20.03.1952 р. Дата ратифікації: 17.07.1997. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_535/conv#Text (дата звернення: 11.07.2022).
128. Риндюк І. І. Адміністративна відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах: дис. ... д-ра філософії: 081 «Право». НАВС. Київ, 2021. 227 с.
129. Рішення Колегії суддів Вищого адміністративного суду України від 16.11.2016 р. № К/800/17306/16. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/62962028>. (дата звернення: 18.02.2022).
130. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням Київської міської ради професійних спілок щодо офіційного тлумачення частини третьої статті 21 Кодексу законів про працю України (справа про тлумачення терміну «законодавство») : Рішення Конституційного суду України від 09.07.1998 р. № 12-рп/98. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v012p710-98/conv#Text>. (дата звернення: 20.03.2022).
131. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням 47 народних депутатів України щодо відповідності Конституції України (конституційності) окремих положень Закону України «Про запобігання корупції», Кримінального кодексу України : Рішення Конституційного суду України від 27.10.2020 р. № 13-р/2020. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v013p710-20?find=1&text=%D0%BA%D1%80%D0%B8%D0%BC%D1%96%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86#w1_1. (дата звернення: 04.01.2022).
132. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням правління Пенсійного фонду України щодо офіційного тлумачення положень статті 1, частин першої, другої, третьої

- статті 95, частини другої статті 96, пунктів 2, 3, 6 статті 116, частини другої статті 124, частини першої статті 129 Конституції України, пункту 5 частини першої статті 4 Бюджетного кодексу України, пункту 2 частини першої статті 9 Кодексу адміністративного судочинства України в системному зв'язку з окремими положеннями Конституції України : Рішення Конституційного суду України від 25.01.2012 р. № 3-рп/2012. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v003p710-12#Text> (дата звернення: 16.07.2022).
133. Ротенберг Р. В. Основы надежности системы водитель – автомобиль – дорога – среда. Москва : Машиностроение, 1986. 216 с.
 134. Свириддок Н. П. Юридична відповідальність у механізмі правового регулювання. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2011. № 4. С. 24-27.
 135. Скляренко І. Ю. Психологічні особливості забезпечення безпеки дорожнього руху. *Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*. 2018. № 1(242). С. 119-123.
 136. Скоробогатий М. Наболіла тема! Ст. 130 КУпАП. URL: https://www.facebook.com/groups/radaadvokativ/posts/2571587802942774/?comment_id=2571641246270763 (дата звернення: 19.03.2022).
 137. Сопільник Л. І. Розвиток теорії та засад формування нормативної бази безпеки дорожнього руху : автореф. дис. ... д-ра техн. наук : 05.01.02. Нац. ун-т «Львівська політехніка». Львів, 2002. 32 с.
 138. Справа «Ісмаїлов проти України» (Заява № 17323/04) : Рішення Європейського суду з прав людини від 27.11.2008 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/974_486/conv#Text (дата звернення: 16.07.2022).
 139. Справа «Лучанінова проти України» : Рішення Європейського суду з прав людини від 09.06.2011 р. (Заява № 16347/02). [Офіційний переклад]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/974_788#Text (дата звернення: 04.07.2022).
 140. Стан здійснення правосуддя у кримінальних провадженнях та справах про адміністративні правопорушення судами загальної юрисдикції у 2020 році. Київ : Державна судова адміністрація України, 2021. 107 с.
 141. Статистика ДТП в Україні за 2017 рік, 2018 рік, 2019 рік, 2020 рік, 11 місяців 2021 року. *Веб-портал Патрульної поліції України: Статистика*. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 03.01.2022).
 142. Стеблинська О. С. Поняття, види та правове значення стану сп'яніння. *Форум права*. 2010. № 4. С. 859-864. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2010_4_138 (дата звернення: 04.01.2022).
 143. Стисла інструкція з експлуатації Drager 6810. URL: <http://www.ostanovkam.net/index.php/on-lajn-spravochnik/104-drager-6810-manual> (дата звернення: 22.03.2022).
 144. Страшний приклад безвідповідальності водіїв. *Голос України* за 15.07.2020. URL: <http://www.golos.com.ua/article/333255>. (дата звернення: 16.07.2020).

145. Суботін Г. Стаття 130 КУпАП: визначення термінів для звинувачення за практикою ЄСПЛ. URL: <https://blog.liga.net/user/gsubbotin/article/34127> (дата звернення: 19.03.2022).
146. Ухвала Верховного Суду від 11.05.2018 р. по справі № 754/8211/17. URL: <http://iplex.com.ua/doc.php?regnum=73902794&red=1000039dc3bc9f8c7e9b120ac06a3c26975a40&d=5> (дата звернення: 11.07.2022).
147. Фігель Ю. О. Обмеження прав людини в умовах воєнного стану. *Науковий вісник Львівської комерційної академії*. Серія: Юридична. 2015. Вип. 2. С. 222–230.
148. Фуфалько Т. М. Поняття та зміст принципу пропорційності, його прояв в основних правових формах діяльності держави. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. 2011. № 2. С. 63–73.
149. Цивільний кодекс України: Кодекс України; Закон від 16.01.2003 р. № 435-IV. Дата оновлення: 22.06.2022. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15?find=1&text=%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%84%D1%96%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F#w1_1 (дата звернення: 11.07.2022).
150. Чміль О., Піньяс Т. На Буковині в нетверезих водіїв вилучили пів сотні авто. Що відомо про відчуження майна: новини за 15.03.2022. URL: <https://suspilne.media/217803-na-bukovini-v-netverezih-vodiiv-vilucili-piv-sotni-avto-so-vi-domo-pro-vidczuzenna-majna/> (дата звернення: 11.04.2022).
151. Шабанов П. Д. Наркологія : практич. керівництво для лікарів. Москва : ГЕОТАР-Мед., 2003. 560 с.
152. Шевченко С. М. Ви точно впевнені, що допустимий рівень алкоголю для водія 0,2 проміле? Протокол: Юридичний Інтернет ресурс. URL: https://protocol.ua/ru/vi_tochno_vpevneni_shcho_dopustimiy_riven_alkogolyu_dlya_vodiya_0_2_promile/ (дата звернення: 20.03.2022).
153. Шевченко С. М. Ви точно впевнені, що допустимий рівень алкоголю для водія 0,2 проміле? Протокол: Юридичний Інтернет ресурс. URL: https://protocol.ua/ru/vi_tochno_vpevneni_shcho_dopustimiy_riven_alkogolyu_dlya_vodiya_0_2_promile/ (дата звернення: 20.03.2022).
154. Як визначити повторне правопорушення для адмінштрафу? 12.10.2020. URL: <https://news.dtkk.ua/law/liability/65424> (дата звернення: 28.06.2022).

ДОДАТКИ

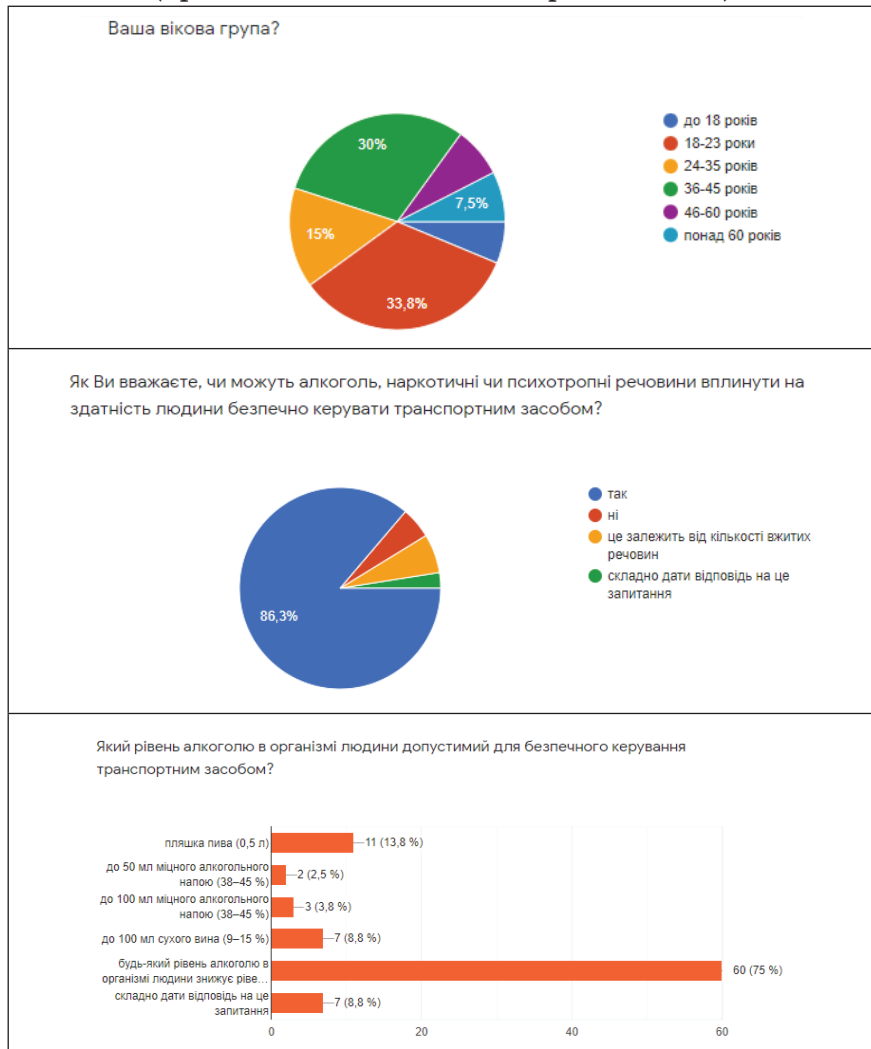
Додаток 1

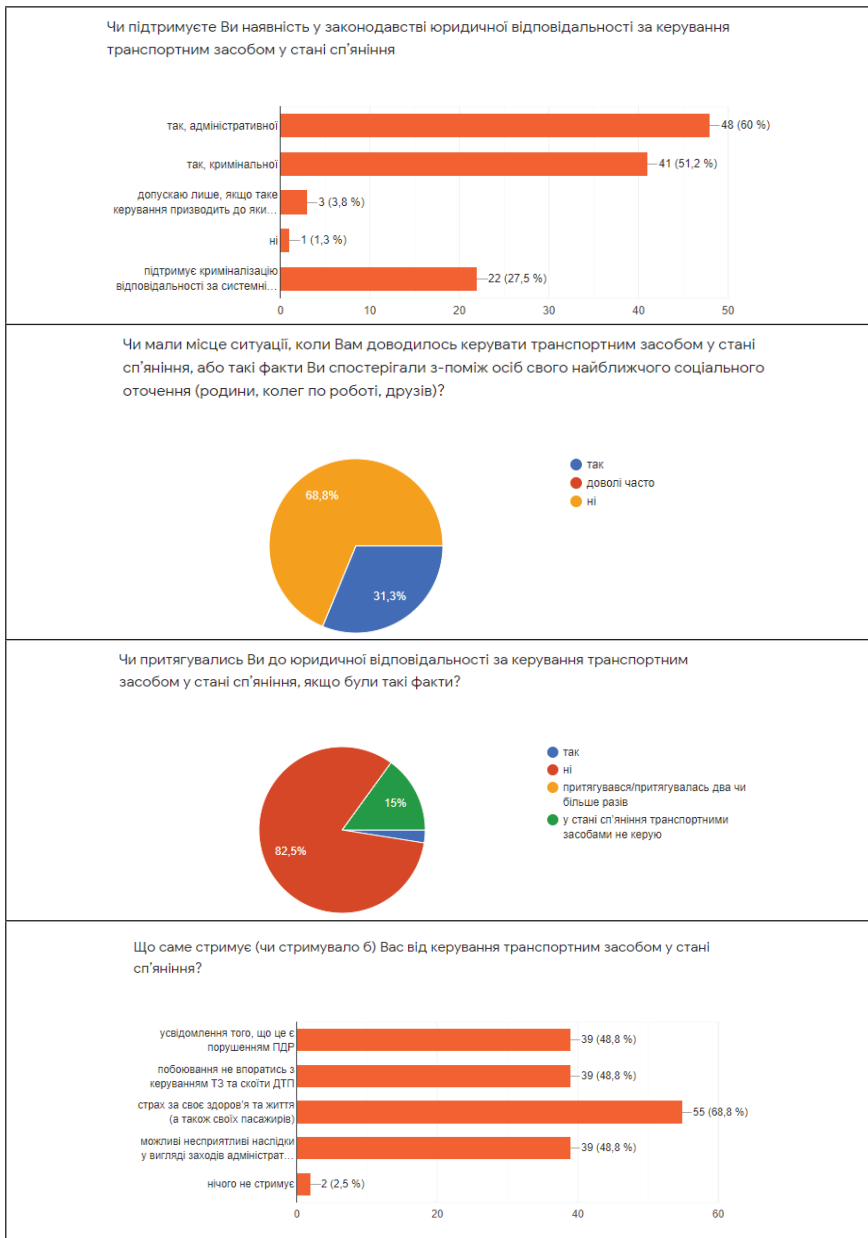
**Перелік
справ про адміністративні правопорушення,
передбачені ст. 130 КУпАП, розглянуті
в Жовтневому районному суді м. Кривий Ріг**

Частина ст. 130	№№ справи			
ч. 1	3/212/214/20; 3/212/513/20; 3/212/531/20; 3/212/536/20; 3/212/613/20; 3/212/683/20; 3/212/217/20; 3/212/293/20; 3/212/337/20; 3/212/171/20; 3/212/164/20; 3/212/120/20; 3/212/714/20; 3/212/729/20; 3/212/810/20; 3/212/4/20; 3/212/89/20; 3/212/61/20; 3/212/22/20;	3/212/500/20; 3/212/516/20; 3/212/532/20; 3/212/539/20; 3/212/615/20; 3/212/684/20; 3/212/215/20; 3/212/251/20; 3/212/333/20; 3/212/167/20; 3/212/148/20; 3/212/118/20; 3/212/619/20; 3/212/730/20; 3/212/812/20; 3/212/94/20; 3/212/73/20; 3/212/58/20; 3/212/21/20;	3/212/507/20; 3/212/520/20; 3/212/533/20; 3/212/540/20; 3/212/617/20; 3/212/688/20; 3/212/224/20; 3/212/345/20; 3/212/210/20; 3/212/160/20; 3/212/147/20; 3/212/692/20; 3/212/727/20; 3/212/731/20; 3/212/823/20; 3/212/92/20; 3/212/72/20; 3/212/43/20; 3/212/20/20.	3/212/511/20; 3/212/529/20; 3/212/535/20; 3/212/593/20; 3/212/669/20; 3/212/219/20; 3/212/223/20; 3/212/339/20; 3/212/226/20; 3/212/165/20; 3/212/122/20; 3/212/698/20; 3/212/728/20; 3/212/807/20; 3/212/860/20; 3/212/91/20; 3/212/66/20; 3/212/23/20;
ч. 2	3/212/527/20; 3/212/230/20; 3/212/803/20; 3/212/25/20.	3/212/618/20; 3/212/282/20; 3/212/37/20;	3/212/685/20; 3/212/403/20; 3/212/27/20;	3/212/689/20; 3/212/343/20; 3/212/26/20;
ч. 3	3/212/504/20; 3/212/537/20; 3/212/609/20; 3/212/213/20; 3/212/170/20; 3/212/126/20; 3/212/861/20; 3/212/804/20; 3/212/74/20;	3/212/509/20; 3/212/594/20; 3/212/686/20; 3/212/228/20; 3/212/169/20; 3/212/125/20; 3/212/691/20; 3/212/96/20; 3/212/65/20;	3/212/525/20; 3/212/595/20; 3/212/687/20; 3/212/336/20; 3/212/168/20; 3/212/116/20; 3/212/618/20; 3/212/93/20; 3/212/54/20;	3/212/534/20; 3/212/596/20; 3/212/690/20; 3/212/172/20; 3/212/128/20; 3/212/809/20; 3/212/825/20; 3/212/75/20; 3/212/36/20.

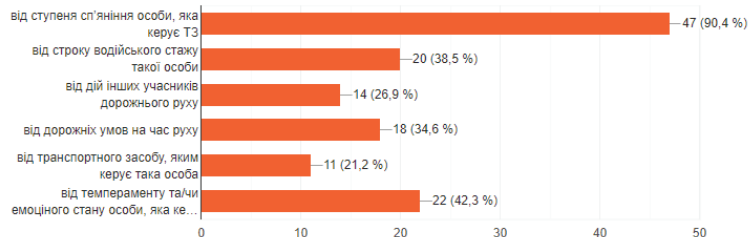
Додаток 2

Результати анкетування щодо ефективності інституту юридичної відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп'яніння
(проаналізовано відповіді 280 респондентів)

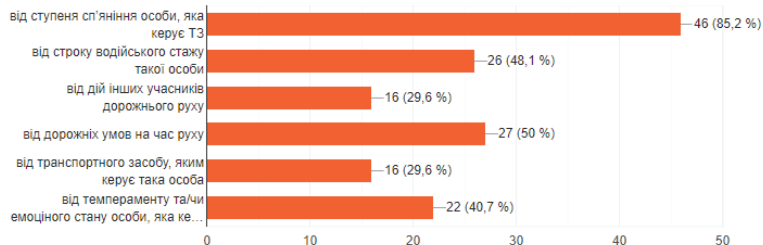




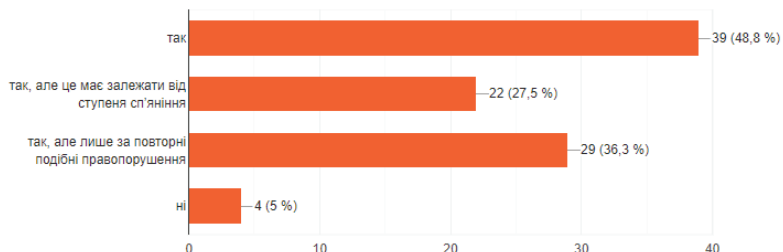
ПИТАННЯ ДЛЯ ОСІБ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ. Як Ви вважаєте, від чого залежатиме рівень безпеки керування транспортним засобом у стані сп'яніння?



ПИТАННЯ ДЛЯ ОСІБ, ЯКІ ОСОБИСТО НЕ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ. Як Ви вважаєте, від чого залежатиме рівень безпеки керування транспортним засобом у стані сп'яніння?



Чи підтримуєте Ви практику деяких інших країн світу застосовувати до осіб, які керують транспортними засобами у стані сп'яніння санкцій у вигляді позбавлення волі, наприклад, від 3 місяців до 1 року?



Наукове видання

Вітвіцький Сергій Сергійович

доктор юридичних наук, професор, заслужений юрист України

Веселов Микола Юрійович

доктор юридичних наук, професор

Пилипів Руслан Миронович

кандидат юридичних наук

**ЮРИДИЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА КЕРУВАННЯ
ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ:
ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО
РЕГУЛЮВАННЯ**

МОНОГРАФІЯ

*Підготовлено до друку ВД «Дакор»
Друкується в авторській редакції*

Підписано до друку 14.09.2022. Гарнітура Cambria. Формат 60×84 1/16.
Папір офсетний. Друк офсетний. Ум.-друк. арк. 7,24. Обкл.-вид. арк. 6,73. Наклад 300 прим.



ТОВ «ВД «Дакор»

Свід. ДК № 4349 від 05.07.2012

☎ (044) 461-85-06; ✉ vd_dakor@ukr.net 🌐 www.dakor.kiev.ua

📍 04073, м. Київ, просп. Степана Бандери, 8