Розділ II. ПРОБЛЕМИ ТЕОРІЇ ТА ПРАКТИКИ ЗАСТОСУВАННЯ ЗАКОНОДАВСТВА

DOI: 10.33766/2524-0323.91.78-88

УДК 342.95+343.14

М. Ю. Веселов,

кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри кримінально-правових дисциплін
Криворізького факультету Національного університету

«Одеська юридична академія»

(м. Кривий Ріг - м. Одеса, Україна)

e-mail: veselovndl@ukr.net

<https://orcid.org/0000-0002-3963-2764>

Р. С. Шелудяков,

кандидат юридичних наук,
доцент кафедри конституційного,
міжнародного та приватного права
Криворізького факультету Національного університету

«Одеська юридична академія»

(м. Кривий Ріг - м. Одеса, Україна)

e-mail: r.sheludiakov@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-5964-5861>

ЯКОЮ БУТИ ЮРИДИЧНИЙ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ В СТАНІ СП'ЯНІННЯ

Актуальність статті зумовлена спробою національного законодавця криміналізувати правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. У публікації досліджуються особливості правового регулювання цих суспільних відносин, які обумовлюють сучасні проблеми застосування заходів адміністративної та кримінальної відповідальності за вказані правопорушення. На підставі проведеного аналізу сформульовано пропозиції щодо оптимальної (комбінованої) форми юридичної відповідальності за правопорушення, які пов'язані з керуванням транспортними засобами в стані сп'яніння: учинені вперше – адміністративної, повторно – кримінальної.

Ключові слова: забезпечення безпеки дорожнього руху, юридична відповідальність, адміністративна відповідальність, кримінальна відповідальність, керування транспортним засобом, правопорушення, стан сп'яніння.

Постановка проблеми. Серед причин скоєння дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) із постраждалими керування транспортним засобом (далі – ТЗ) у нетверезому стані стабільно посідає п'яте місце, поступаючись лише таким найчастішим порушенням, як: перевищення безпечної швидкості; порушення правил маневрування; порушення правил проїзду перехресть; недодержання дистанції. За 12 місяців 2019 року через указану причину в ДТП загинуло 106 осіб (+21,8 % – тут і далі відсоток дається порівняно з аналогічним періодом минулого року. - *Прим. авт.*), а 1 616 чоловік (+23,7 %) – було травмовано [1].

Черговим сигналом недостатньої ефективності механізму притягнення «тіяних кермувальників» до відповідальності, став факт загибелі цілої родини (подружжя, троє дітей) у ДТП під Києвом 12.07.2020 р. через дії п'яного водія. У день аварії винуватець ДТП перебував у стані алкогольного сп'яніння, а також під дією наркотиків. У 2010 році ця особа була вже засуджена до позбавлення волі за ч. 2 ст. 286 Кримінального кодексу України (далі – КК України) за аналогічне діяння; тоді в ДТП постраждала жінка [2].

Одним із правових заходів протидії керуванню в стані сп'яніння є встановлення юридичної відповідальності за певні порушення ПДР. Так на початку своєї діяльності (у 2016 році) персоналом патрульної поліції за правопорушення, передбачені ч.ч. 1-4 ст. 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) (керування ТЗ особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, передачу керування ТЗ особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а так само відмову особи, яка керує ТЗ, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан сп'яніння тощо (далі – правопорушення, пов'язані з керуванням ТЗ у стані сп'яніння. – Прим. авт.)) в Україні було оформлено близько 45 тис. адміністративних протоколів [3]. У 2019 році кількість оформлених патрульною поліцією подібних правопорушень сягнула понад 115,7 тис [4]. Водночас цього не виявилось достатнім, щоб позитивно вплинути на сумну статистику ДТП.

22.11.2018 р. Верховна Рада України ухвалила Закон № 2617-VII «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень», серед положень якого з 01.01.2020 р. законодавець визнав за доцільне 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, одночасно виключивши з КУпАП норми, що передбачали адміністративну відповідальність. У грудні 2019 року Законом України від 03.12.2019 р. № 321-IX парламентарі пролонгували набрання законом чинності до 1 липня 2020 року. До речі, лише за період відтермінування криміналізації керування ТЗ у стані сп'яніння (точніше, за п'ять місяців 2020 року) це порушення ПДР стало причиною ще 1 664 ДТП, а також загибелі 49 та травмування 386 осіб [5]. Утім, 17.06.2020 р. Верховна Рада ухвалила інший закон, який із набранням чинності (03.07.2020 р.) за пунктом 117 мав скасувати зазначені зміни (у розділі I Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень» «у пункті 1 підпункти 2-4, 7 виключити», «у пункті 2 підпункти ..., 171, ... виключити») [6], нібито повернувши цей вид правопорушення до розряду адміністративних проступків. Водночас, на офіційному вебпорталі парламенту України «Законодавство України» останні зміни Закону України від 17.06.2020 р. № 720-IX не враховано (оскільки вони не встигли набути чинності до 01.07.2020 р.): до тепер, станом на 25.09.2020 р., КК України містить ст. 286-1 (див. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#n3629>), а норми статті 130 КУпАП жодним чином не згадують про відповідальність за керування ТЗ у стані сп'яніння чи інші пов'язані з цим правопорушення (див. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#n1082>). Попри це, персонал Національної поліції продовжує оформлювати, а суди – розглядати ці порушення ПДР за нормами КУпАП (як адміністративні проступки, передбачені

ч.ч. 1-4 ст. 130 КУпАП). За нашим власним припущенням, застосування такого підходу на практиці продиктовано більш політичною спрямованістю, а саме – урахуванням «останньої» позиції парламентарів. Крім того, за даних обставин щодо невизначеності нормативного врегулювання таких правовідносин у комплексі, це, напевно, єдиний варіант, який не призвів до миттєвого колапсу в реакції держави на подібні негативні виклики. Утім, питання залишається відкритим.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Тема юридичної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння сама собою не є новою. Намагання удосконалити окремі аспекти адміністративної відповідальності за зазначені правопорушення спостерігаємо в дисертаціях Ю. С. Коллера, П. І. Пархоменка, Р. В. Ярової. У подальшому до КУпАП неодноразово вносилися зміни щодо посилення адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху (далі – БДР). Питання адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння стали також предметом досліджень Р. С. Горбань і В. В. Доненка та деяких інших науковців. Однак доцільність трансформції відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння до галузі кримінально-правових відносин критично сприйняли О. В. Микитчик, А. В. Філіппов.

Цілком можливо, що, враховуючи негативні наслідки та тенденцію зростання кількості таких порушень ПДР, заходи щодо їх криміналізації є цілком виправданими та спроможними змінити ситуацію у сфері забезпечення БДР. Вивчення адміністративної практики поліції, а також аналіз інформації з інтернет-ресурсів наводить на думку, що на сьогодні українське суспільство більше реагує на метод «багатога», ані ж «пряника». Профілактичні заклики до дотримання вимог ПДР без жорсткого механізму реагування на їх порушення самі собою, на жаль, малоефективні. Це дуже наочно продемонстрували у двохтисячних роках так звані «партнерські відносини» між учасниками дорожнього руху й колишньою міліцією, що призвело до прогресивного зростання кількості ДТП й тяжкості їх наслідків на той період. Утім, не до кінця продумані реформи здатні завдати шкоди навіть тим недосконалим відносинам, що існують зараз, ще більше ускладнивши при цьому ситуацію.

Формулювання цілей. Метою цієї статті є аналіз сучасних проблем правозастосовної практики та удосконалення нормативних підстав юридичної відповідальності за правопорушення, які пов'язані з керуванням ТЗ у стані сп'яніння. На підставі викладеного в дослідженні аналізу планується визначити оптимальну форму юридичної відповідальності за зазначені правопорушення.

Виклад основного матеріалу. Як відомо, у багатьох державах світу водій має право керувати ТЗ, якщо концентрація алкоголю в його крові або видихуваному повітрі не перевищує законодавчо встановленого для кожної країни рівня. Спільним є те, що в цілому керування ТЗ у стані сп'яніння законодавством більшості держав визнається одним із найбільш суспільно небезпечних порушень у сфері БДР. Відповідно, санкції, що накладаються на винних у його вчиненні, характеризуються високим ступенем жорсткості. Основні види стягнень (покарань) за такі проступки – штраф, тимчасове позбавлення права керування ТЗ і навіть тюремне ув'язнення. Як правило, повторне керування ТЗ у стані сп'яніння протягом певного періоду часу тягне підвищену відповідальність порушника. Наприклад, у Швеції керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння понад 0,2 тягне накладення штрафу, позбавлення (анулювання) права керування ТЗ або позбавлення волі максимум на шість місяців. Небезпечне водіння ТЗ у стані алкогольного сп'яніння або керування ТЗ у стані сп'яніння понад 1 %

передбачають покарання у вигляді позбавлення волі до двох років [7]. У Великій Британії за правопорушення, пов'язані з керуванням ТЗ у стані алкогольного сп'яніння, відмову від проходження огляду на стан сп'яніння у встановленому порядку на винну особу можуть накласти штраф, її можуть позбавити права керування ТЗ або навіть позбавити волі до трьох чи до шести місяців (в останньому випадку – за повторне правопорушення) [8].

Звичайно, національні правові системи цих країн не містять поділу деліктів на кримінальні та адміністративні, як то властиво для держав пострадянського простору, а, відповідно, процедура їх оформлення не має суттєвих розбіжностей. Санкція за правопорушення обумовлена лише об'єктивними та суб'єктивними обставинами конкретної ситуації. Утім питання адміністративно-деліктних відносин для правової науки і в Україні викликає на сьогодні чимало дискусій, оскільки багато правопорушень, передбачених нормами Особливої частини КУпАП, за своїм змістом та суттю подібні до кримінальних. Т. О. Гуржій беззастовідно наголошує, що через історичні особливості розвитку вітчизняного адміністративно-деліктного законодавства нині саме воно (а не кримінальний закон) установлює відповідальність за помітну частину малозначних деліктів загальнокримінальної спрямованості [9, с. 157]. Межа між адміністративним та кримінальним правопорушенням виявляється в ступені суспільної небезпеки. Об'єктивно деякі проступки цілком ідентичні й відрізняються лише спричиненими наслідками або «властивостями» такого елементу, як предмет правопорушення. Ураховуючи це, внутрішній зв'язок, котрий поєднує особу правопорушника в кримінальній чи адміністративно-правовій кваліфікації, часто видається дуже близьким, а риси, що характеризують ці особистості, є надто подібними. Недостатня увага держави до детермінантів адміністративних правопорушень дуже часто призводить до вчинення подібних за характером, але більш суспільно небезпечних кримінальних правопорушень надалі [10, с. 21; 11, с. 50].

Ініціатива криміналізації дій, пов'язаних із керуванням ТЗ у стані сп'яніння, має вже тривалу історію. Лише починаючи з 2013 року, можна нарахувати щонайменше чотири подібних законопроекти. Утім, із цього приводу виникає чимало заперечень.

О. В. Микитчик вважає, що запропоноване до криміналізації діяння (ст. 286-1) за ступенем та характером суспільної небезпеки не відповідає ознакам злочину [12]. А. В. Філіппов, зіставляючи норми *Закону України від 22.11.2018 р. № 2617-VII* (у частині криміналізації керування ТЗ у стані сп'яніння) зауважує, що такі положення створюють більше проблем, ніж їх розв'язують. За словами вченого: «... *мінати цю систему можна тільки на основі системного підходу, вносячи зміни не до однієї чи кількох статей КпАП чи КК України, а до всіх, пов'язаних із охоронюваними ними суспільними відносинами*» [13, с. 165]. А. В. Петровський дуже слушно зауважує, що оформлення уповноваженою посадовою особою адміністративного матеріалу на особу, яка керує ТЗ у стані сп'яніння, ще не означає стовідсоткового притягнення її до фактичної відповідальності [14, с. 187]. Зараз існує чимало способів (які мають реальне підтвердження в судовій практиці), що, за нормами ст. 130 КУпАП, демонструють можливість уникнути адміністративної відповідальності в законний спосіб: прийняття до уваги обставин перебування правопорушника в стані крайньої необхідності (ст. 18 КУпАП); передача матеріалів про адміністративне правопорушення на розгляд громадської організації чи трудового колективу (ст. 21 КУпАП); звільнення правопорушника від адміністративної відповідальності через малозначність учиненого адміністративного правопорушення (ст. 22 КУпАП) тощо. Зви-

чайно, наведені приклади в багатьох випадках не додадуть дисциплінованості тим воїнам, які були чи мали б бути притягнуті до адміністративної відповідальності за правопорушення, пов'язані з керуванням ТЗ у стані сп'яніння.

На сьогодні практика притягнення осіб, які керують ТЗ у стані сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, відмовляються від проходження відповідно до встановленого порядку медичного освідування на стан сп'яніння і т. ін., ускладнюється ще і відсутністю остаточної визначеності виду юридичної відповідальності в законодавстві (про що зазначалося раніше). Поліція продовжує оформляти виявлені правопорушення, які пов'язані з керуванням особами ТЗ у стані сп'яніння за тими положеннями КУпАП, які були чинними до 01.07.2020 р. Суди також, у більшості випадків, приймають рішення і притягають винних осіб до адміністративної відповідальності за ст. 130 КУпАП (у редакції до 01.07.2020 р.). Касаційний кримінальний суд у складі Верховного суду у своєму листі від 03.07.2020 р. за № 370/0/158-20 зазначив, що суди мають здійснювати розгляд справ про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 130 КУпАП, які було вчинено до 01.07.2020 р., відповідно до цієї статті в редакції, чинній на час вчинення таких діянь. Проте аналіз судової практики свідчить, що такі рішення приймаються й щодо правопорушень, оформлених уже після 01.07.2020 р. Наприклад, постановою Новоукраїнського районного суду Кіровоградської області від 23.09.2020 р. (справа № 396/1285/20) особа була притягнута до адміністративної відповідальності, відповідно до ч. 1 ст. 130 КУпАП, за правопорушення, оформлене 23.08.2020 р. (водій керував з ознаками алкогольного сп'яніння, від проходження огляду на стан алкогольного сп'яніння в передбаченому законом порядку відмовився) [15]; постановою Деснянського районного суду м. Київ від 23.09.2020 р. (справа № 754/10001/20, відповідно до ч. 1 ст. 130 КУпАП, - за правопорушення, оформлене 22.07.2020 р. (водій керував з ознаками наркотичного сп'яніння, від проходження огляду на стан сп'яніння в передбаченому законом порядку відмовився) [16]; постановою Деснянського районного суду м. Київ від 23.09.2020 р. (справа № 754/ 11263/20, відповідно до ч. 3 ст. 130 КУпАП, - за правопорушення, оформлене 05.08.2020 р. (відмова від огляду на стан сп'яніння в передбаченому законом порядку особою, яка двічі протягом року піддавалася адміністративному стягненню за аналогічні правопорушення) [17] тощо.

Аналіз чинного законодавства вказує, що набуття чинності змін, які де-юре перетворили статус діянь, пов'язаних із керуванням ТЗ у стані сп'яніння, з адміністративних проступків на кримінальні, також викликало б значні проблеми під час реалізації цих норм на практиці. Окремі положення закону здатні мінімізувати виховний вплив юридичної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння, навіть якщо вона буде реалізована в межах кримінально-правових відносин. Кримінально-правова форма упорядкування цих відносин із метою покращення дисципліни осіб, що керують ТЗ, матиме позитивний ефект за умов дієвого правового механізму фактичного виконання покарань та інших заходів кримінально-правового впливу. Увагу слід звернути на застосування інституту звільнення від кримінальної відповідальності.

Відповідно до ст. 45 КК України, особа, яка вперше вчинила кримінальний проступок, звільняється від кримінальної відповідальності, якщо вона після вчинення кримінального правопорушення щиро покалася, активно сприяла розкриттю кримінального правопорушення й повністю відшкодувала завдані нею збитки або усунула заподіяну шкоду. У редакції *Закону України від 22.11.2018 р. № 2617-VIII* правопорушення,

передбачені ст. 286-1 КК України відносилися б до кримінальних проступків. Відповідно до ч. 2 ст. 286 Кримінального процесуального кодексу України (далі – КПК України), встановивши на стадії досудового розслідування підстави для звільнення від кримінальної відповідальності та отримавши згоду підозрюваного на таке звільнення, прокурор складає клопотання про звільнення від кримінальної відповідальності та без проведення досудового розслідування в повному обсязі надсилає його до суду.

Отже, цілком можна уявити, що правопорушник, який раніше не притягувався до кримінальної відповідальності й обізнаний про умови застосування інституту звільнення від кримінальної відповідальності у зв'язку з діловим каяттям у разі виявлення поліцією факту керування ним ТЗ у стані сп'яніння, буде у всьому виконувати законні вимоги правоохоронців, сприяти їм в оформленні факту цього кримінального проступку й подальшому дізнанні, визнає свою провину і виявить «щире» розкаяння – підлягатиме такому звільненню. Його навіть не буде позбавлено права керування ТЗ. Звільнення від кримінальної відповідальності не тягне судимості: скоюючи надалі ті ж самі дії, особа формально буде вважатися такою, що вчиняє це вперше [18, с. 80-81]! А це означатиме, що такі порушники на законних підставах будуть уникати будь-яких правових обмежень, необхідних для запобігання повторних правопорушень, підвищення рівня їхньої дисциплінованості та почуття відповідальності.

Основним аргументом намагання скасувати кримінальну відповідальність за означені правопорушення (з боку Національної поліції) стало те, що порядок документування кримінального проступку за процедурою є значно складним та потребує більше часу (поліцейські б витрачали 6-8 годин) у порівнянні з документуванням факту керування в нетверезому стані за процедурою адміністративного правопорушення (оформлення триває лише 2-3 години) [19]. З цим важко не погодитися, але ситуація видавалася б складнішою.

Нові зміни до законодавства пропонували затримувати особу, підозрювану у вчиненні кримінального проступку, яка перебуває в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння не більш як на три години з обов'язковим доставленням такої особи до медичного закладу для забезпечення проходження відповідного медичного освідчування (ч. 2 ст. 298-2 КПК України). Водночас, ані чинна редакція, ані з очікуваним змінами КПК України не містить поняття і порядку проведення «медичного освідчування». Передбачене ст. 241 цього Кодексу «освідчування особи» не є тим самим, що й «медичне освідчування». Медичне освідчування особи, яка вчинила кримінальний проступок, за скасованою ст. 286-1 КК України не передбачався також і підзаконними нормативно-правовими актами. Та ж Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 р. № 1103 затверджує Порядок направлення водіїв ТЗ для проведення «огляду» з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння. . . , але не «медичне освідчування», що у відносинах кримінального провадження має суттєве значення. Відповідно, правових підстав для проведення медичного освідчування осіб, які б керували ТЗ у стані сп'яніння, а відповідно, і доведення об'єктивної сторони цього кримінального проступку цього разу остаточно створено не було [20, с. 166-167]. А відтак водіїв вдалося б спочатку трохи «налякати», але з часом усі ці правові «лязівки» та колізії лише б додали роботи адвокатам, утім не забезпечили б належного впливу на порушників.

Отже, дуалізм нормативних підстав та практики (у тому числі й судової) притягнення осіб до юридичної відповідальності за правопорушення, які пов'язані з керуванням у стані сп'яніння, вимагають термінового розв'язання. З огляду на те, що зміни, які

стосувалися криміналізації названих правопорушень набули чинності до того, як іншим правовим актом вони були нібито виключені з Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень» (01.07.2020 р. – 03.07.2020 р.), з метою повернення до попереднього стану підстав та порядку притягнення осіб, які керують ТЗ до адміністративної відповідальності, на нашу думку, слід було вносити зміни вже до чинної від 01.07.2020 р. редакції норм КК України та КУпАП. Процедура провадження у справах про адміністративні правопорушення дійсно є більш економічною та простішою, причому в певних ситуаціях (залежно від ступеня суспільної небезпеки діяння) адміністративна відповідальність здатна забезпечити правомірну поведінку правопорушника та інших осіб. Ураховуючи це, вважаємо, що юридична відповідальність за правопорушення, які пов'язані з керуванням ТЗ у стані сп'яніння в Україні повинна мати комбінований характер: адміністративна відповідальність за вчинення таких діянь уперше (цілком можливо, що заходи реагування в санкціях ст. 130 КУпАП за ці правопорушення слід наблизити до тих, що згадуються в ч. 1 ст. 286-1 КК України), і кримінальна – у разі повторності. Зазначені пропозиції вимагатимуть і певних доповнень до КПК України: у частині визнання в кримінальному провадженні допустимими доказами, які були отримані в порядку, встановленому Кодексом України про адміністративні правопорушення, якщо оформлені таким чином порушення за своїм характером тягнуть за собою кримінальну відповідальність (про що зазначається в ч. 2 ст. 9 КУпАП).

Висновки. Отже, посилення юридичної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння з адміністративної на кримінальну сприятиме підвищенню рівня соціальної відповідальності учасників дорожнього руху та їхній дисциплінованості.

Нормативні підстави притягнення до юридичної відповідальності осіб, які керують ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, відмовляються від проходження медичного освідування в установленому законом порядку, вчиняють інші пов'язані з цим дії, в українському законодавстві потребують остаточного урегулювання. Задля цього необхідно внести зміни до чинних (станом на 01.07.2020 р.) редакцій ст. 130 КУпАП та 286-1 КК України, а також скасувати відповідні підпункти п. 117 Закону України від 17.06.2020 р. № 720-IX.

За нашим баченням, будь-яке порушення ПДР, пов'язане з керуванням ТЗ у стані сп'яніння, скоєне особою вперше, повинно передбачати адміністративну відповідальність. Учинення ж повторно такою особою будь-яких дій, пов'язаних із керуванням ТЗ у стані сп'яніння повинно кваліфікуватися вже як кримінальне правопорушення. У законодавстві про кримінальну відповідальність слід передбачити, що за таких обставин до правопорушника не може бути застосовано інституту звільнення особи від кримінальної відповідальності з підстав, передбачених ст. 45 КК України.

Вважаємо, що предметом наших подальших наукових розвідок має стати опрацювання процедурних питань оформлення подібних правопорушень у межах кримінального провадження.

Використані джерела:

1. Статистика ДІП в Україні за період з 01.01.2019 по 31.12.2019: ДІП 12-2019. Сайт Патрульної поліції України. URL:<http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>. (дата звернення: 23.08.2020).
2. Страшний приклад безвідповідальності водіїв. Голос України за 15.07.2020. URL:<http://www.golos.com.ua/article/333255>. (дата звернення: 16.07.2020).

3. Про надання інформації [Текст]: Лист Департаменту патрульної поліції від 01.03.2017 р. № 89зі/41/2/02-2017.

4. Керування у стані ст'ягнення: нова відповідальність? *Сайт Патрульної поліції України*. URL:<http://patrol.police.gov.ua/2020/01/02/130-ti-nova-vidpovidalnist/>. (дата звернення: 23.08.2020).

5. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2020 по 31.05.2020: ДІП 05-2020. *Сайт Патрульної поліції України*. URL:<http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>. (дата звернення: 23.08.2020).

6. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень»: Закон України від 17.06.2020 р. № 720-IX. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/720-20#Text>. (дата звернення: 25.08.2020).

7. Polisen. Rattfylleri och sjöfylleri. N. d. URL:<https://polisen.se/lagar-och-regler/trafik-och-fordon/ratt-och-sjo-fylleri/>. (дата звернення: 25.08.2020).

8. Gov.uk. Drink-driving penalties. N. d. URL:<https://www.gov.uk/drink-driving-penalties>. (дата звернення: 25.08.2020).

9. Гуржій Т. О. Перспективи розвитку адміністративно-деліктного законодавства України. *Адміністративне право і процес*. 2014. № 3(9). С. 156–168.

10. Веселов М. Ю., Мураховська Г. А. Сучасні проблеми статистичного аналізу ювенальних правопорушень в Україні. *Recht der Osteuropäischen Staaten*. 2019. № 1. С. 19–23.

11. Веселов М. Інститут адміністративної відповідальності у системі ювенальної юстиції. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. Серія. Юридичні науки*. 2019. № 5 (106). С. 49–63. DOI: 10.31617/zt.knute.2019(106)05.

12. Микитчик О. В. Щодо деяких аспектів криміналізації керування транспортними засобами особами у стані алкогольного, наркотичного та іншого ст'ягнення. Актуальні проблеми кримінального права. *Електронний репозитарій НАВС*. 2017. URL:<http://elar.naiu.kiev.ua/bitstream/123456789/3468/1/Микитчик%20О.В.%2c.pdf>. (дата звернення: 22.08.2020).

13. Філіппов А. В. Системний підхід до посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані ст'ягнення. *Правова держава*. 2017. № 25. С. 90–95.

14. Петровський А. В. Удосконалення механізму притягнення до адміністративної відповідальності за керування транспортним засобом в стані ст'ягнення. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2018. Вип. 2. С. 186–190.

15. Постанова Новоукраїнського районного суду Кіровоградської області від 23.09.2020 р. у справі № 396/1285/20. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL:<http://reyestr.court.gov.ua/Review/91727806>. (дата звернення: 25.08.2020).

16. Постанова Деснянського районного суду м. Києва від 23.09.2020 р. у справі № 754/10001/20. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL:<http://reyestr.court.gov.ua/Review/91731919>. (дата звернення: 25.08.2020).

17. Постанова Деснянського районного суду м. Києва від 23.09.2020 р. у справі Справа № 754/11263/20. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL:<http://reyestr.court.gov.ua/Review/91731923>. (дата звернення: 25.08.2020).

18. Гаврилук М. Ю., Веселов М. Ю. Звільнення від кримінальної відповідальності за керування транспортними засобами у стані ст'ягнення. *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти: матеріали XIV Міжнар. наук.-практ. конф.*, (м. Кривий Ріг, 12 лист. 2019 р.). Кривий Ріг, 2019. С. 79–82.

19. Відповідальність за керування транспортними засобами у стані ст'ягнення. *Сайт Патрульної поліції України*. URL:<http://patrol.police.gov.ua/2020/07/03/vidpovidalnist-za-keruvannya-transportnyh-zasobamy-u-stani-spyaninnya/>. (дата звернення: 20.08.2020).

20. Кравець А. С., Веселов М. Ю. Окремі питання медичного освідування осіб, що керують транспортними засобами у стані сп'яніння за новим законодавством. *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти*: матеріали XIV Міжнар. наук.-практ. конф., (м. Кривий Ріг, 12 лист. 2019 р.). Кривий Ріг, 2019. С. 165–167.

References:

1. Statystyka DTP v Ukraini za period z 01.01.2019 po 31.12.2019: DTP 12-2019. *Sait Patrulnoi politsii Ukrainy* - Patrol Police of Ukraine. (2019) URL:<http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>. [in Ukrainian].
2. Strashnyi pryklad bezvidpovidnosti vodiiv. (July, 2020). *Holos Ukrainy – Voice of Ukraine*. (2020) URL:<http://www.golos.com.ua/article/333255/>. [in Ukrainian].
3. Pro nadannia informatsii [Tekst]: Lyst Departamentu patrolnoi politsii vid 01.03. № 89zi/41/2/02-2017. (2017). *Sait Patrulnoi politsii Ukrainy*. - Patrol Police Department. [in Ukrainian].
4. Keruvannya u stani sp'ianinnia: nova vidpovidalnist? *Sait Patrulnoi politsii Ukrainy* - Patrol Police of Ukraine. (2020). URL:<http://patrol.police.gov.ua/2020/01/02/130-ti-nova-vidpovidalnist/>. [in Ukrainian].
5. Statystyka DTP v Ukraini za period z 01.01.2020 po 31.05.2020: DTP 05-2020. *Sait Patrulnoi politsii Ukrainy* - Patrol Police of Ukraine. (2020). URL:<http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>. [in Ukrainian].
6. On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine in Connection with the Adoption of the Law of Ukraine “On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine Concerning Simplification of Pre-trial Investigation of Certain Categories of Criminal Offenses”. *Law of Ukraine of June 17, 2020, 720-I*. (2020). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/720-20#Text>. [in English].
7. Polisen. Rattfylleri och sjöfylleri. N. d. N. p. URL:<https://polisen.se/lagar-och-regler/trafik-och-fordon/ratt-och-sjofylleri/>. [in Swedish].
8. Gov.uk. Drink-driving penalties. N. d. N. p. URL: <https://www.gov.uk/drink-driving-penalties>. [in English].
9. Hurzhii, T. O. (2014). Perspektyvy rozvytku administratyvno-deliktnoho zakonodavstva Ukrainy. *Administratyvne pravo i protses – Administrative law and process*, 3(9), 156–168. [in Ukrainian].
10. Veselov, M. Yu., Murakhovska, H. A. (2019). Suchasni problemy statystychnoho analizu yuvenalnykh pravoporushen v Ukraini. *Recht der Osteuropäischen Staaten*, 1, 19–23. [in Ukrainian].
11. Veselov, M. (2019). Instytut administratyvnoi vidpovidalnosti u systemi yuvenalnoi yustytzii. *Zovnishnia torhivlia: ekonomika, finansy, pravo. Seriya. Yurydychni nauky – Foreign trade: economics, finance, law. Law sciences*, 5(106), 49–63. DOI: 10.31617/zt.knute. 2019(106)05. [in Ukrainian].
12. Mykytychuk, O. V. (2017). Shchodo deiakyykh aspektiv kryminalizatsii keruvannya transportnymy zasobamy osobamy u stani alkoholnogo, narkotychno ta inshoho sp'ianinnia. *Aktualni problemy kryminalnogo prava. Elektronnyi repozytarii NAVS – Current issues of criminal law. Electronic repository of the NAIA*. URL:<http://elar.naiau.kiev.ua/bitstream/123456789/3468/1/Mykytychuk%20O.V.%2c.pdf>. [in Ukrainian].
13. Filippov, A. V. (2017). Systemnyi pidkhid do posylennia vidpovidalnosti za keruvannya transportnymy zasobamy u stani sp'ianinnia. *Pravova derzhava – Legal State*, 25, 90–95. [in Ukrainian].
14. Petrovskiy, A. V. (2018). Udoskonalennia mekhanizmu prytiakhennia do administratyvnoi vidpovidalnosti za keruvannya transportnym zasobom v stani sp'ianinnia. *Naukovyi visnyk publichnogo ta pryvatnogo prava – Scientific Bulletin of Public and Private Law*, 2, 186–190. [in Ukrainian].
15. Postanova Novoukrainskoho raionnogo sudu Kirovohradskoi oblasti vid 23.09.2020 r. u spravi № 396/1285/20. *Yedynyi derzhavnyi reiestr sudovykh rishen*. - Resolution of the Novoukrainsky District Court of the Kirovohrad Region of September 23, 2020. Case № 396/1285/20. (2020). URL:<http://reyestr.court.gov.ua/Review/91727806>. [in Ukrainian].
16. Postanova Desnianskoho raionnogo sudu m. Kyieva vid 23.09.2020 r. u spravi № 754/10001/20. *Yedynyi derzhavnyi reiestr sudovykh rishen*. - Resolution of the Desniansky District Court of Kyiv of September 23, 2020. Case № 754/10001/20. (2020) URL:<http://reyestr.court.gov.ua/Review/91731919>. [in Ukrainian].

17. Postanova Desnianskoho raionnoho sudu m. Kyieva vid 23.09.2020 r. u spravi Sprava № 754/11263/20. *Yedynyi derzhavnyi reiestr sudovykh rishen* - Unified state register of court decisions. Resolution of the Desniansky District Court of Kyiv of September 23, 2020. Case № 754/11263/20. (2020). URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/91731923>. [in Ukrainian].

18. Havryliuk, M. Yu., Veselov, M. Yu. (2019). Zvilnennia vid kriminalnoi vidpovidalnosti za keruvannia transportnymi zasobamy u stani sp'ianinnia. *Transportna bezpeka: pravovi ta orhanizatsiini aspekty. Materialy KhIV Mizhnar. nauk.-prakt. konf., (m. Kryvyi Rih, 12 lyst. 2019 r.) – Abstracts of Papers '19: Transport security: legal and organizational aspects. Materials KhIV Mizhnar. scientific-practical konf., (m. Kryvyi Rih, 12 Nov. 2019), 79–82. Kriviy Rig. [in Ukrainian].*

19. Vidpovidalnist za keruvannia transportnymi zasobamy u stani sp'ianinnia. *Sait Patrulnoi politsii Ukrainy – Patrol Police of Ukraine*. N. p. N. d. URL: <http://patrol.police.gov.ua/2020/07/03/vidpovidalnist-za-keruvannya-transportnymi-zasobamy-u-stani-sp-yaninnia>. [in Ukrainian].

20. Kravets, A. S., Veselov, M. Yu. (2019). Okremi pytannia medychnoho osvividuvannia osib, shcho keruiut transportnymi zasobamy u stani sp'ianinnia za novym zakonodavstvom. *Transportna bezpeka: pravovi ta orhanizatsiini aspekty. Materialy KhIV Mizhnar. nauk.-prakt. konf., (m. Kryvyi Rih, 12 lyst. 2019 r.) – Abstracts of Papers '19: Transport security: legal and organizational aspects. Materials KhIV Mizhnar. scientific-practical konf., (m. Kryvyi Rih, 12 Nov. 2019), 165–167. Kriviy Rig. [in Ukrainian].*

Стаття надійшла до редакції 29.08.2020

Веселов Н. Ю.,

кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин
Криворожского факультета Национального университета
«Одесская юридическая академия»
(г. Кривой Рог - г. Одесса, Украина)

Шелудяков Р. С.,

кандидат юридических наук,
доцент кафедры конституционного,
международного и частного права
Криворожского факультета Национального университета
«Одесская юридическая академия»
(г. Кривой Рог - г. Одесса, Украина)

КАКОЙ БЫТЬ ЮРИДИЧЕСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ

Актуальность статьи обусловлена попыткой национального законодателя криминализировать правонарушения, связанные с управлением транспортными средствами в состоянии алкогольного, наркотического или другого опьянения или под воздействием лекарственных препаратов, снижающих внимание и скорость реакции. В публикации исследуются особенности правового регулирования данных общественных отношений, которые обуславливают современные проблемы применения мер административной и уголовной ответственности за указанные правонарушения. Кроме того, на основании проведенного анализа оформлены предложения относительно оптимальной (комбинированной) формы юридической ответственности за правонарушения, связанные с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения: совершенные впервые – административной, повторно – уголовной.

Ключевые слова: обеспечение безопасности дорожного движения, юридическая ответственность, административная ответственность, уголовная ответственность, управление транспортным средством, правонарушение, состояние опьянения.

Veselov M.,

Associate Professor at the Department of Criminal Law
of the Kryvyi Rih faculty of the National University
"Odesa Law Academy"
(Kryvyi Rih - Odesa, Ukraine)

Sheludiakov R.,

Associate Professor at the Department
of Constitutional, International and Private Law of the
Kryvyi Rih faculty of the National University
"Odesa Law Academy"
(Kryvyi Rih - Odesa, Ukraine)

WHAT LEGAL LIABILITY SHOULD BE FOR OPERATING A VEHICLE UNDER THE INFLUENCE OF ALCOHOL

The relevance of the article is due to the attempt in Ukraine to criminalize offenses related to driving under the influence of alcohol, drugs or other intoxicants, under the influence of drugs that reduce attention and speed of reaction, refusal of the driver to pass accordingly. to the established order of medical examination for a state of alcohol, drug or other intoxication. Inconsistent repeated changes in the legislation on this issue, in order to return these violations of traffic rules to the category of administrative offenses, have led to contradictions between the legal basis and the practice of police and court proceedings for violations of drunk driving. Emphasis is placed on a certain aspect of the so-called "legal" way of avoiding any legal restrictions necessary to prevent recidivism, increase personal discipline and a sense of responsibility, in the case of criminalization of such offenses - means the institution of exemption from criminal liability. It is emphasized that within the framework of the planned reform, the proper legal grounds for conducting a medical examination of persons who would drive while intoxicated, and, accordingly, to prove the objective side of this criminal offense, were not created. In addition, on the basis of the analysis, proposals were formulated for the optimal (combined) form of legal liability for offenses related to driving while intoxicated: committed for the first time - administrative, re-committed - criminal.

Strengthening the legal responsibility for driving while intoxicated from administrative to criminal will increase the level of social responsibility of road users and their discipline.

In our view, any traffic violation related to driving while intoxicated, committed by a person for the first time, should provide for administrative liability. The re-commission by such a person of any actions related to driving while intoxicated should be qualified as a criminal offense. The legislation on criminal liability should provide that in such circumstances, the offender can not be applied to the institution of release of a person from criminal liability on the grounds provided for in Art. 45 of the Criminal Code of Ukraine.

Keywords: road safety, legal liability, administrative liability, criminal liability, driving, offenses, state of intoxication.