

УДК 343.346.552

DOI 10.37749/2308-9636-2020-6(210)-6

**І. І. Риндюк,**

ад'юнкт кафедри поліцейського права  
Національної академії внутрішніх справ

**В. І. Варивода,**

науковий керівник,  
професор кафедри поліцейського права  
Національної академії внутрішніх справ

## КРИМІНАЛІЗАЦІЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ: ДОСВІД УКРАЇНИ

*У статті досліджуються питання притягнення водіїв до кримінальної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння та перспективи його розвитку.*

**Ключові слова:** кримінальна відповідальність, адміністративна відповідальність, водій, транспортний засіб, стан сп'яніння.

**Постановка проблеми.** Завданням Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі — КУпАП) є охорона прав і свобод громадян, власності, конституційного ладу України, прав і законних інтересів підприємств, установ і організацій, встановленого правопорядку, зміцнення законності, запобігання правопорушенням, виховання громадян у дусі точного і неухильного додержання Конституції і законів України, поваги до прав, честі і гідності інших громадян, до правил співжиття, сумлінного виконання своїх обов'язків, відповідальності перед суспільством.

Статтею 130 КУпАП встановлена адміністративна відповідальність за керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції<sup>1</sup>. Суб'єктами права законодавчої ініціативи з метою посилення відповідальності водіїв неодноразово вносилися відповідні зміни до даної статті.

При цьому на сьогодні Україна посідає одне з найперших місць у Європі за смертністю та травматизмом на дорогах, а більшість дорожньо-транспортних пригод (далі — ДТП) трапляються через перебування водіїв у нетверезому стані.

Транспортний засіб є джерелом підвищеної небезпеки, а тому на водія покладається величезна відповідальність не тільки за своє життя, а й за життя пішоходів та цілісність майна інших громадян. На жаль, у наш час водії дуже легко ставляться до своїх обов'язків, нехтуючи правилами дорожнього руху та нормами чинного законодавства, і досить часто керують транспортними засобами в стані алкогольного сп'яніння, що підтверджує вражаюча статистика кількості травмованих та загиблих осіб унаслідок вчинення ДТП.

Незважаючи на широкий суспільний резонанс, водії, які керували в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, не завжди отримують належне адміністративне покарання, що в свою чергу сприяє поширенню серед суспільства небезпечного уявлення про те,

<sup>1</sup> Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон № 8073-X від 07.12.1984 р. Дата оновлення: 07.02.2019. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.

що керування у нетверезому стані не є чимось небезпечним та аморальним, а будь-які неприємності, які можуть виникнути через таке керування, легко вирішити<sup>1</sup>.

**Аналіз останніх досліджень цієї проблеми.** Криміналізації керування транспортними засобами особами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння присвячені праці таких видатних науковців як: О. Микитчик, А. Філіпов, А. Петровський, П. Пархоменко, В. Власюк, Р. Кравець, Т. Слущка та ін.

Метою статті є визначення на законодавчому рівні поняття кримінального проступку, його складових, пов'язаних із його вчиненням кримінально-правових наслідків, а також посилення відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп'яніння.

**Виклад основного матеріалу.** Забезпечення охорони прав і свобод людини і громадянина, власності, громадського порядку та громадської безпеки, довкілля, конституційного ладу України від кримінально протиправних посягань, забезпечення миру і безпеки людства, а також швидке і повне розслідування кримінальних правопорушень, викриття винних із тим, щоб кожний, хто вчинив кримінальне правопорушення, був притягнутий до відповідальності і жоден невинний не був покараний, є завданням кримінального судочинства<sup>2</sup>.

Основними нормативно-правовими актами в даній сфері правового регулювання є Конституція України, Кодекс України про адміністративні правопорушення, Кримінальний та Кримінальний процесуальний кодекси України.

Суб'єктом правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 130 «Керування суднами

особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції» КУпАП, пропонується визнати в тому числі «особу, яка керує транспортним засобом». Однак, виходячи з назви пропонованої статті, суб'єктом передбачених у ній правопорушень може бути лише «особа, яка керує судном (судноводій)»<sup>3</sup>.

Аналогічне зауваження стосується також ч. 3 ст. 130 КУпАП, у якій йдеться про «водіїв транспортних засобів».

У свою чергу проектом у Кримінальний кодекс України (далі — КК України) пропонується внести: керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також передачу керування транспортним засобом особі, яка перебуває в такому стані, які наразі визнаються адміністративними правопорушеннями, включити до КК України та визнати кримінальними проступками (стаття 286<sup>1</sup>). Зокрема, у КУпАП проектом запропоновано викласти ст. 130 в новій редакції, виключивши з неї адміністративну відповідальність за керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також передачу керування транспортним засобом особі, яка перебуває в такому стані<sup>4</sup>.

Поступово законодавець намагається поліпшити ситуацію, яка склалася у сфері забезпечення дорожнього руху, зокрема щодо запобігання керування

<sup>1</sup> Рішення Київської міської ради № 1068/2072 від 02 березня 2017 року. URL: [http://kmr.liga.zakon.ua/SITE2/1\\_docki2.nsf/alldocWWW/FEA40DFDF31063B3C22581060068866F?OpenDocument](http://kmr.liga.zakon.ua/SITE2/1_docki2.nsf/alldocWWW/FEA40DFDF31063B3C22581060068866F?OpenDocument).

<sup>2</sup> Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року / Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. ст. 141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>.

<sup>3</sup> Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень» / Верховна Рада України. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=63928](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63928) (дата звернення: 23.05.2019).

<sup>4</sup> Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень. URL: [https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=63928](https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63928) (дата звернення: 23.05.2019) (дата звернення: 23.05.2019).

транспортними засобами у стані сп'яніння. Але увага, насамперед, зосереджена на посиленні санкцій, тоді як врегулювання потребують саме процесуальні аспекти притягнення винних до адміністративної відповідальності<sup>1</sup>.

Доцільною є криміналізація транспортними засобами у стані сп'яніння, але наразі вона створює більше проблем, ніж вирішує. Також хотілося б укотре наголосити на необхідності системного підходу до посилення адміністративних стягнень. Загальновідомо, що правові інститути адміністративної чи кримінальної відповідальності являють собою систему, а не просту сукупність норм.

Змінювати цю систему можна тільки на основі системного підходу, вносячи зміни не до однієї або кількох статей КУпАП чи до КК України, а до всіх пов'язаних з охоронюваними ними суспільними відносинами. Тільки в такому випадку правова охорона цих відносин буде максимально ефективною. Адже загрозу безпеці дорожнього руху становить не тільки керування транспортними засобами у стані сп'яніння. Не меншу загрозу становлять пов'язані з ним склади правопорушень, які можуть вчинятись одночасно<sup>2</sup>.

На підставі вищевикладеного та враховуючи думку різних науковців, можна зробити висновок. Для того щоб криміналізувати відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння, потрібно врахувати не тільки посилення санкцій, але й процесуальні аспекти притягнення винних до відповідальності та склади правопорушення, які можуть вчинятись одночасно.

**Висновки.** Посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння, перевірши його у кримінальну площину, є логічним, але не має механізму провадження у справах

про адміністративні правопорушення. Статтею 266 КУпАП та Інструкціями визначена процедура проходження огляду на стан сп'яніння на місці зупинки транспортного засобу та в медичному закладі, тобто щоб криміналізувати відповідну статтю, на нашу думку, потрібно розробити нову Інструкцію, яка буде регулювати питання проходження огляду на стан сп'яніння та дасть змогу притягти винних осіб до кримінальної відповідальності. Далі стосовно нової редакції ст. 130: керування суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння — потрібно детальніше розглянути це питання, адже на воді ризик керування судном у стані сп'яніння теж занадто великий, тому ми вважаємо, що потрібно в комплексі криміналізувати дану статтю. Ще один важливий момент: у Віденській конвенції з безпеки дорожнього руху, яка ратифікована на території України, ст. 8, яка має назву «Водії», було доповнено п. 6, який звучить у перекладі українською так: «у національному законодавстві повинні бути передбачені спеціальні положення, що стосуються керування транспортними засобами під дією алкоголю, а також допустимий законом рівень вмісту алкоголю у крові, а у відповідних випадках — повітрі, що видихається, перевищення якого є несумісним із керуванням транспортним засобом<sup>3</sup>.

У всіх випадках максимальний рівень вмісту алкоголю в крові відповідно до національного законодавства не повинен перевищувати 0,50 г чистого алкоголю на літр крові чи 0,25 мг на літр повітря, що видихається (0,25 проміле)». Кожна країна встановлює відповідну межу рівня алкоголю в крові і рівень покарання за її перевищення. Однак не лише кількість проміле є підставою для покаран-

<sup>1</sup> Петровський А. В. Удосконалення механізму притягнення до адміністративної відповідальності за керування транспортним засобом у стані сп'яніння // Науковий вісник публічного та приватного права. 2018. Випуск 2. С. 186—190. URL: <http://www.nvppp.in.ua/vip/2018/2/38.pdf>.

<sup>2</sup> Філіппов А. В. Криміналізація керування транспортними засобами у стані сп'яніння: необхідність системного підходу. Юридичний науковий електронний журнал. 2019. Вип. 3. С. 219—222. URL: [http://www.lsej.org.ua/3\\_2019/58.pdf](http://www.lsej.org.ua/3_2019/58.pdf).

<sup>3</sup> Конвенція про дорожній рух: Відень, 8 листопада 1968 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_041](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041).

ня. Наприклад, у Німеччині, якщо водій демонструє неадекватний стиль водіння або скоїв ДТП, зафіксоване на відеореєстраторі, він може бути позбавленим водійських прав на 6 місяців. При повторному перебуванні за кермом у нетверезому стані передбачено вже кримінальне покарання. Під час завершення терміну по-

збавлення водійських прав водій зобов'язаний щомісяця здавати кров на аналіз. Коли термін позбавлення водійських прав закінчується, водій отримує свої права назад лише тому, як пройде спеціальне медико-психологічне обстеження, «тест на ідіотизм»<sup>1</sup>.

### Список використаної літератури

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон № 8073-X від 07.12.1984 р. Дата оновлення: 07.02.2019. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.
2. Рішення Київської міської ради № 1068/2072 від 02 березня 2017 р. URL: [http://kmr.ligazakon.ua/SITE2/1\\_docki2.nsf/alldocWWW/FEA40DFDF31063B3C22581060068866F?OpenDocument](http://kmr.ligazakon.ua/SITE2/1_docki2.nsf/alldocWWW/FEA40DFDF31063B3C22581060068866F?OpenDocument).
3. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. ст. 141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>.
4. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень» / Верховна Рада України. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=63928](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63928) (дата звернення: 23.05.2019).
5. Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень. URL: [https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=63928](https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63928) (дата звернення: 23.05.2019).
6. Петровський А. В. Удосконалення механізму притягнення до адміністративної відповідальності за керування транспортним засобом у стані сп'яніння. Науковий вісник публічного та приватного права. 2018. Вип. 2. С. 186—190. URL: <http://www.nvppp.in.ua/vip/2018/2/38.pdf>.
7. Філіппов А. В. Криміналізація керування транспортними засобами у стані сп'яніння: необхідність системного підходу. Юридичний науковий електронний журнал. 2019. Вип. 3. С. 219—222. URL: [http://www.lsej.org.ua/3\\_2019/58.pdf](http://www.lsej.org.ua/3_2019/58.pdf).
8. Конвенція про дорожній рух: Відень, 8 листопада 1968 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_041](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041).
9. Законодавче регулювання кримінальної та адміністративної відповідальності за керування у нетверезому стані в європейських країнах. URL: <http://euinfocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/28945.pdf>.

### References

1. Code of Ukraine on Administrative Offenses: Law of 07.12.1984 № 8073-X. Date of update: 07.02.2019. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.
2. Decision of the Kyiv City Council of March 2, 2017 № 1068/2072. URL: [http://kmr.ligazakon.ua/SITE2/1\\_docki2.nsf/alldoWWW/FEA40DFDF31063B3C22581060068866F?OpenDocument](http://kmr.ligazakon.ua/SITE2/1_docki2.nsf/alldoWWW/FEA40DFDF31063B3C22581060068866F?OpenDocument).
3. The Constitution of Ukraine: adopted at the fifth session of the Verkhovna Rada of Ukraine on June 28, 1996 / The Verkhovna Rada of Ukraine. Information of the Verkhovna Rada of Ukraine. 1996. № 30. st. 141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>.
4. Explanatory note to the draft Law of Ukraine «On Amendments to Certain Legislative Acts on Simplification of Pre-trial Investigation of Certain Categories of Criminal Offenses» / Verkhovna Rada of Ukraine. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=63928](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63928) (дата звернення: 23.05.2019).

<sup>1</sup> Законодавче регулювання кримінальної та адміністративної відповідальності за керування у нетверезому стані в європейських країнах. URL: <http://euinfocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/28945.pdf>.

5. Draft Law on Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine Concerning Simplification of Pre-trial Investigation of Certain Categories of Criminal Offenses. URL: [https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=63928](https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63928) (дата звернення: 23.05.2019).

6. Petrovsky A. V. Improving the mechanism of bringing to administrative responsibility for driving while intoxicated. *Scientific Bulletin of Public and Private Law* 2018. Issue 2. P. 186—190. URL: <http://www.nvppp.in.ua/vip/2018/2/38.pdf>.

7. Filippov A. V. Criminalization of drunk driving: the need for a systematic approach. *Legal scientific electronic journal* 2019. Issue 3. P. 219—222. URL: [http://www.lsej.org.ua/3\\_2019/58.pdf](http://www.lsej.org.ua/3_2019/58.pdf).

8. Convention on Road Traffic: Vienna, 8 November 1968. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_041](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041).

9. Legislative regulation of criminal and administrative responsibility for drunk driving in European countries. URL: <http://euinfocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/28945.pdf>.

**Рындюк И. И., Варивода В. И. Криминализация ответственности за управление транспортными средствами в состоянии опьянения: опыт Украины.**

*В статье исследуются вопросы привлечения водителей к криминальной ответственности за управление транспортными средствами в состоянии опьянения и перспективы его развития.*

**Ключевые слова:** криминальная ответственность, административная ответственность, водитель, транспортное средство, состояние опьянения.

**Rindiuk I. I., Varyvoda V. I. Criminalizing drunk driving: experience of Ukraine.**

*The article explores the issue of driving drunk drivers to criminal liability and the prospects for its development. Increasing the responsibility for drunk driving by transferring it to the criminal plane is logical, but does not have a mechanism for proceedings in cases of administrative offenses. Article 266 of the Code of Administrative Offenses and the Instructions defines the procedure for examining the state of intoxication at the stop of a vehicle and in a medical institution, i.e. to criminalize the relevant article in our opinion it is necessary to develop a new Instruction. The ability to prosecute perpetrators. Further, with regard to the new version of Article 130 of the operation of vessels in a state of intoxication, drugs or other intoxication, it is necessary to consider this issue in more detail, because on water the risk of driving in a state of intoxication is also too great, so we believe that it is necessary to criminalize this article in a complex.*

*Another important point in the Vienna Convention on Road Safety, which has been ratified on the territory of Ukraine, is mentioned in Article 8 of the Vienna Convention on Road Safety, which has been ratified on the territory of Ukraine, entitled «Drivers»: «National legislation should provide for special provisions concerning the driving of vehicles under the influence of alcohol, as well as the legally permissible level of alcohol in the blood and, where appropriate, exhaled air, the excess of which is incompatible with driving».*

*In all cases, the maximum level of alcohol in the blood in accordance with national legislation shall not exceed 0.50 g of pure alcohol per liter of blood or 0.25 mg per liter of exhaled air (0.25 ppm). Each country sets an appropriate limit on blood alcohol levels and the level of penalties for exceeding them. However, not only is the number of ppm a ground for punishment, for example, in Germany, if a driver demonstrates an inappropriate driving style or commits an accident recorded on a video camera, he may be deprived of his driver's license for 6 months. However not only is the number of ppm a ground for punishment, for example? In Germany, if a driver for example, in Germany, if a driver demonstrates an inappropriate driving or commits an accident recorded on a video camera, he may be deprived of his driver's license for 6 months. When re-driving while intoxicated, criminal punishment is already provided. At the end of the period of deprivation of a driver's license, the driver is obliged to donate blood for analysis every month. When the period 3 deprivation of a driver's license expires, the driver gets his rights back only after passing a special medical and psychological examination, «test for idiocy».*

**Key words:** criminal liability, administrative liability, driver, vehicle, intoxication.