

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

*Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису*

РИНДЮК ІННА ІВАНІВНА

УДК 342.922:343.346.5

ДИСЕРТАЦІЯ

**АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА КЕРУВАННЯ
ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ В УКРАЇНІ ТА
ІНОЗЕМНИХ ДЕРЖАВАХ**

081 – Право

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело.

_____ **І. І. Риндюк**

Науковий керівник **Варивода Василь Іванович,**
кандидат юридичних наук, доцент

Київ – 2021

АНОТАЦІЯ

Риндюк І. І. Адміністративна відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 – Право. – Національна академія внутрішніх справ, Київ, 2021.

У дисертації комплексно досліджено теоретичні та практичні засади й основні проблемні аспекти адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп'яніння в Україні та іноземних державах, зокрема схарактеризовано основні методи, генезу, понятійний апарат, нормативно-правове забезпечення, поняття стану сп'яніння та досвід зарубіжних країн в окресленій сфері дослідження. Здійснено порівняльний аналіз, виявлено основні й відмінні ознаки відповідних адміністративно-правових норм. Розроблено теоретико-методологічні засади здійснення дослідження в порівняльно-правовому зрізі.

Акцентовано на правильному виборі методології дослідження питання адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп'яніння, оскільки підбір належних методів сприяє визначенню предмета дослідження, об'єкта й мети, а отже, допомагає виконати поставлені в роботі завдання.

Визначено поняття стану сп'яніння та його видів – алкогольного, наркотичного й токсичного. На підставі вивчення нормативно-правової бази та наукових джерел встановлено, що, крім науково-практичного коментаря до Кримінального кодексу України, на законодавчому рівні тлумачення аналізованого поняття не закріплено. З метою усунення цієї прогалини в законодавстві запропоновано до статті 16 Закону України «Про дорожній рух» внести зміни, позначивши приміткою визначення стану сп'яніння.

Розглянутий досвід іноземних держав дає підстави стверджувати, що в більшості країн за керування транспортними засобами в стані сп'яніння настає як адміністративна, так і кримінальна відповідальність залежно від градації проміле алкоголю в крові особи. Зазначене засвідчують відповідні положення законодавства Федеративної Республіки Німеччини, Республіки Хорватія, Литовської Республіки, Республіки Франції, Республіки Естонії, Республіки Польщі, Республіки Фінляндії. З огляду на такі висновки, розроблено пропозиції щодо внесення доповнень і змін до статті 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення та статті 286-1 Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп'яніння на основі досвіду іноземних держав залежно від рівня проміле алкоголю в крові водія, для чого доцільно встановити такі показники: від 0,25 до 0,5 проміле – адміністративна відповідальність, понад 0,6 – кримінальна відповідальність.

Обґрунтовано, що дієвим й ефективним заходом у протидії керуванню транспортними засобами в стані сп'яніння є запровадження «пунктів тверезості». Така практика поширена в Республіці Фінляндії, Королівстві Нідерланди та Королівстві Швеції, вона передбачає функціонування «місць обов'язкової перевірки водіїв транспортних засобів на стан сп'яніння». У дисертації аргументовано доцільність запозичення досвіду країн Європейського Союзу й запровадження мобільних точок «пунктів тверезості».

У зв'язку з тим, що в умовах сьогодення поліція не має можливості здійснювати огляд на стан наркотичного чи іншого сп'яніння, доцільно розмежувати процедури цих оглядів, а також проводити їх з використанням спеціальних технічних засобів поліцейським за умови обладнання екіпажів поліції спеціальними приладами – «наркотестерами». Зазначене унеможливить уникнення відповідальності водіями в стані наркотичного чи іншого сп'яніння, які вимагають провести огляд їх на місці виявлення, оскільки усвідомлюють, що поліція його провести не має змоги, а проведення його одразу в медичному

закладі є порушенням встановленої процедури, наслідком чого є скасування результатів, отриманих у лікарні.

Доведено, що керування річковим, морським або маломірним судном у стані сп'яніння становить серйозний ризик, тож є правопорушенням, що тягне за собою адміністративну відповідальність. У зв'язку із зазначеним необхідно вдосконалити нормативно-правову базу щодо відповідальності за керування річковими, морськими або маломірними суднами в стані сп'яніння та внести зміни до наказу Міністерства внутрішніх справ України від 07.11.2015 № 1395, а також спільного наказу Міністерства внутрішніх справ і Міністерства охорони здоров'я України від 09.11.2015 № 1452/735 і додатків до них.

У дисертаційному дослідженні запропоновано об'єднати відповідальність водіїв і судноводіїв за керування транспортними засобами або суднами в стані сп'яніння в межах однієї статті (її частин), а також замінити терміни «водій», «судноводій» на «особа», оскільки не кожна особа, яка керує транспортним засобом, є водієм згідно з Правилами дорожнього руху.

Сформульовано пропозиції з удосконалення процедури розгляду справ про адміністративні правопорушення, що стосуються керування транспортними засобами в стані сп'яніння, обґрунтовано доцільність внесення змін у певні нормативно-правові акти, які стосуються досліджуваної сфери. Ці пропозиції спрямовані на покращення процедури розгляду справ про адміністративні правопорушення, оскільки мають на меті усунення прогалин у чинному національному законодавстві.

Проаналізовано іноземний досвід регламентування відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп'яніння. Здійснено порівняльний аналіз законодавства нашої держави, Великої Британії та країн Європейського Союзу, визначено переваги й недоліки, виокремлено основні аспекти законодавства України, які потребують удосконалення.

Практичне значення результатів здійсненого дисертаційного дослідження полягає в тому, що вони є вагомим внеском у розвиток галузі адміністративного права. Їх можна використовувати в освітньому процесі під

час викладання навчальних дисциплін: «Основи адміністративно-юрисдикційної діяльності», «Основні положення Правил дорожнього руху», «Порядок складання адміністративних матеріалів за порушення Правил дорожнього руху, у тому числі з використанням логістичних пристроїв»; у практичній діяльності розроблені рекомендації допоможуть ефективніше оформлювати та розглядати справи про адміністративні правопорушення за статтею 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення; у законотворчій діяльності напрацювання можна використовувати для покращення адміністративного та кримінального законодавства; у науково-дослідній роботі – під час проведення наукових досліджень у галузі адміністративного права та процесу.

Ключові слова: транспортний засіб, стан сп'яніння, рівень проміле, іноземні держави, безпека дорожнього руху, водій, адміністративна відповідальність, провадження у справах про адміністративні правопорушення.

SUMMARY

Rindyuk I. I Administrative liability for driving while intoxicated in Ukraine and foreign countries. – Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.

The dissertation on competition of a scientific degree of the doctor of philosophy on a specialty 081 – the Law. – National Academy of Internal Affairs, Kyiv, 2021.

The dissertation comprehensively investigates theoretical and practical aspects, establishes the main problems of administrative liability for driving while intoxicated in Ukraine and foreign countries, in particular, and describes the main methods, historical aspects, conceptual apparatus, legal support, the concept of intoxication. And the experience of foreign countries in this area of research. The comparative analysis is carried out, the basic and distinctive signs of administrative - legal norms are revealed. In addition, a number of practical and theoretical questions are covered, theoretical and methodological bases of realization of research in a comparative - legal format are developed.

Considerable attention is paid to the correct choice of methodology for driving while intoxicated, the selection of appropriate methods will help determine the subject of research, and with it the object and purpose and help to fulfill the tasks in our work.

The concept of intoxication and its types - alcohol, drugs and toxic - is defined. Having studied the normative - legal base and scientific sources, it is established that except for the scientific - practical commentary to the Criminal code of Ukraine at the legislative level there is no interpretation of the specified concept. In order to eliminate this gap in the legislation, it is proposed to amend the Law of Ukraine "On Road Traffic", where marking the definition of intoxication.

The experience of foreign countries gives the understanding that in most countries for driving while intoxicated there is both administrative and criminal liability in accordance with the gradation of ppm of alcohol in the blood of a person.

The relevant provisions of the legislation of the Federal Republic of Germany, the Republic of Croatia, of the Republic of Lithuania, the Republic of France, the Republic of Estonia, the Republic of Poland, and the Republic of Finland make this clear to us. Based on this, proposals are presented to amend Article 130 of the Code of Administrative Offenses of Ukraine and Article 286-1 of the Criminal Code of Ukraine to strengthen the responsibility for driving while intoxicated based on the experience of foreign countries, taking into account the level of alcohol per thousand. Blood of the driver, having defined from 0,25 to 0,5 ppm - administrative responsibility, above 0,6 - criminal responsibility.

It is justified that the initiation of so-called "sobriety points" is an effective and efficient measure in the fight against drunk driving. This practice is common in the Republic of Finland, the Kingdom of the Netherlands and the Kingdom of Sweden and consists in the introduction of "places for mandatory testing of drivers for intoxication". In the dissertation, we propose to adopt the experience of the European Union and to introduce mobile points of "sobriety points".

Due to the impossibility to conduct a police inspection of drug or other intoxication, it is advisable to differentiate the procedures of these inspections, as well as to conduct special technical means for police officers after equipping police crews with special "drug testers". Such a proposal will make it impossible to avoid the responsibility of drivers in a state of drug or other intoxication, who require an on-site examination, because they know and understand that the police cannot conduct it, and conduct it immediately in a medical institution is a violation of procedure and as a consequence cancellation of the results obtained in the hospital.

It is proved that the management of a river or small vessel in a state of intoxication is quite important, because the risk on the water is a serious offense and entails administrative liability, so it is necessary to improve the regulatory framework for the management of river or small vessels in a state of intoxication and to amend the order of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine № 1395 of 07.11.2015, and the joint order of the Ministry of Internal Affairs and the Ministry of Health № 1452/735 of 09.11.2015 and their annexes.

The dissertation research proposes to combine the responsibility of drivers and drivers for driving vehicles or intoxicated vessels within one sex (its parts), as well as to change the term driver to a person, because not every person who drives a vehicle, is a driver according to the Rules of the Road.

It is indicated that there are proposals to improve the consideration of cases of administrative offenses related to driving while intoxicated, and it is proposed to amend certain regulations relating to this area of research. These proposals have the opportunity to significantly improve the procedure for reviewing cases of administrative offenses, as they are aimed at bridging and eliminating gaps in the current legislation of our state.

Foreign experience in driving while intoxicated is highlighted. The comparative analysis of our legislation, Great Britain and the countries of the European Union is carried out, the positive and negative sides are noted, the basic aspects for improvement of the legislation of Ukraine are allocated.

The practical significance of the results of the dissertation research is that they are a significant contribution to the development of administrative law and the possibility of their use in the educational process in teaching disciplines: "Fundamentals of administrative - jurisdictional activities", "Basic provisions of traffic rules", " The procedure for compiling administrative materials for violations of traffic rules, including the use of logistics devices ", in practice - guidelines will help to more effectively draw up and consider cases of administrative offenses under Article 130 of the Code of Administrative Offenses, in lawmaking - to improve administrative and criminal law, in research work - during research in the field of administrative law and process.

Key words: vehicle, intoxication, ppm, foreign countries, traffic safety, driver, administrative liability, proceedings in cases of administrative offenses.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Риндюк І. І. Розвиток законодавства України та іноземних держав щодо відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння. *Юридична Україна*. 2019. Вип. 5. С.10–15.

2. Риндюк І. І. Допустимий рівень алкоголю в крові водія та медико-правовий аналіз впливу алкоголю щодо керування транспортними засобами у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах. *Юридична Україна*. 2019. Вип. 6. С.4–8.

3. Риндюк І. І. Керування суднами у стані сп'яніння: досвід України. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2020. Вип. 2. Р. 161–164.

4. Риндюк І. І., Варивода В. І. Особливості притягнення осіб до адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами за допомогою автопілоту. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. Вип. 2 С. 196 – 198.

5. Риндюк І. І. Криміналізація відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: досвід України. *Юридична Україна*. 2020. Вип. 6. С. 50–54.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

6. Риндюк І. І. Аналіз правопорушень за статтею 130 КУпАП: станом на 2014-2018 роки. *Роль юридичної науки в забезпеченні правоохоронної діяльності*: матеріали підсумкової наук.-практ. конф. (Київ, 25 квіт. 2019 рок.). Київ, 2019. С. 340–344.

7. Риндюк І. І., Яковлева О. Ю. Допустимий рівень алкоголю в крові: зарубіжний досвід. *Правова система держави: сучасні тенденції та фактори*

розвитку: матеріали наук.-практ. конф. (Івано-Франківськ, 5-6 квіт. 2019 р.). Івано-Франківськ, 2019. С. 72–75.

8. Риндюк І. І., Яковлева О. Ю. Медико-правовий аналіз впливу алкоголю щодо безпеки керування водієм транспортними засобами у стані сп'яніння. *Весняні наукові читання 2019*: матеріали ХХІХ міжнародної наук.-практ. інтернет конф. (Вінниця, 15 квіт. 2019 рок.). Вінниця, 2019. С. 59–63.

9. Риндюк І. І. Криміналізація відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння. *Наука та освіта: вітчизняний та зарубіжний досвід 2020*: ХХVІ міжнародна наукова-практична інтернет-конференція (Львів, 07 лют. 2020 р.). Львів, 2020. С. 56–59.

10. Риндюк І. І. Безпека дорожнього руху: статистичні дані. *Сучасний рух науки*: Х Міжнародна науково-практична інтернет конференція (Дніпро 2-3 квіт. 2020 р.). Дніпро, 2020. С. 323–325.

11. Риндюк І. І. Уровень промилле алкоголя в крови у участников дорожного движения: проблематика Украины. The world during a pandemic: new challenges and threats. Abstracts of VII International Scientific and Practical Conference (Canada, Vancouver 18-19, August 2020). Canada, Vancouver, 2020. С. 75–77.

12. Риндюк І. І. Керування особами транспортними засобами із застосуванням комп'ютерної програми (автопілоту) з урахуванням досвіду іноземних держав. *Роль науки в забезпеченні правоохоронної діяльності*: матеріали підсумкової наук.-практ. конф. (Київ, 14 квіт. 2021 рок.). Київ, 2021. С. 223–226.

Наукові праці, які додатково відображають наукові результати дисертації:

13. Оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 130 КУпАП: навч. посіб. / [В. І. Варивода, В. А. Куліков, І. І. Риндюк та ін.]. Київ, 2019. 32 с.

14. Забезпечення Національною поліцією безпеки дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: метод. рекомендації / [В. І. Варивода, Д. А. Євдокимов, І. І. Риндюк та ін.]. Київ, 2019. 110 с.

15. Збірник ситуативних завдань для слухачів первинної професійної підготовки поліцейських, яких вперше прийнято на службу в поліції: збірник / [В. І. Варивода, О. В. Хуторянський, І. І. Риндюк, та ін.]. Київ, 2020. 149 с.

16. Організаційно-правові основи діяльності Національної поліції: навч. посіб. / [В. О. Басс, В. І. Варивода, І. І. Риндюк та ін.; за ред. В. А. Кулікова]. Київ, Нац. академія внутрішніх справ, 2020. 293 с.

17. Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліцейських: навч. посіб. / [В. О. Басс, В. І. Варивода, І. І. Риндюк та ін.; за ред. В. А. Кулікова]. Київ, Нац. академія внутрішніх справ, 2020. 287 с.

18. Поліцейська діяльність: навч. посіб. / [В. О. Басс, В. І. Варивода, І. І. Риндюк та ін.; за ред. В. А. Кулікова]. Київ, Нац. академія внутрішніх справ, 2021. 510 с.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ	14
ВСТУП	15
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ В УКРАЇНІ ТА ІНОЗЕМНИХ ДЕРЖАВАХ	25
1.1. Методологія дослідження адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння.....	25
1.2. Історія розвитку законодавства України та іноземних держав щодо адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння.....	35
1.3. Поняття та ознаки адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах.....	50
Висновки до першого розділу.....	65
РОЗДІЛ 2. ДОСВІД ІНОЗЕМНИХ ДЕРЖАВ ЩОДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ	68
2.1. Аналіз національного законодавства та законодавства іноземних держав щодо відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння.....	68
2.2. Досвід України та іноземних держав щодо протидії явищу керування транспортними засобами у стані сп'яніння.....	87
2.3. Особливості притягнення до відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах.....	100
Висновки до другого розділу.....	117

РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА ЩОДО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ.....	119
3.1. Напрями вдосконалення механізму документування (фіксації) правопорушень за керування транспортними засобами у стані сп'яніння на основі досвіду іноземних держав.....	119
3.2. Шляхи оптимізації процедури прийняття рішень у справах про адміністративні правопорушення пов'язані із керування транспортними засобами у стані сп'яніння з урахуванням досвіду іноземних держав.....	132
3.3. Пріоритетні напрями удосконалення відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння.....	146
Висновки до третього розділу.....	159
ВИСНОВКИ.....	161
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	166
ДОДАТКИ.....	187

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ЗУ – Закон України

ВРУ – Верховна Рада України

МВС – Міністерство внутрішніх справ

МОЗ – Міністерство охорони здоров'я

КМУ – Кабінет Міністрів України

ДТП – дорожньо-транспортна пригода

КК України – Кримінальний кодекс України

КУпАП – Кодекс України про адміністративні правопорушення

ПДР – правила дорожнього руху

ТЗ – транспортний засіб

НПУ – Національна поліція України

ч. – частина

ст. – стаття

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. В умовах сьогодення в нашій державі катастрофічною є ситуація у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Ця проблема є надскладним викликом для країни, адже лише за 2020 рік, згідно з даними Департаменту патрульної поліції, було зафіксовано 168 107 дорожньо-транспортних пригод (ДТП), у яких загинуло 3541 особа, і 26 140 ДТП – з травмованими, 31 974 – за яких люди дістали травм; ДТП, учинених в стані сп'яніння, – 4522, у яких загинуло 103 особи, а 1554 – дістали травми [173].

Для посилення безпеки дорожнього руху 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 Правил дорожнього руху (ПДР).

Вибір теми наукового дослідження та її актуальність зумовлені важливим практичним значенням для вдосконалення діяльності поліції та попередження фактів керування транспортним засобом (ТЗ) у стані сп'яніння, а внаслідок цього – і зниження рівня аварійності у зв'язку із цією причиною, що характеризується недостатнім ступенем наукового розроблення широкого кола проблемних питань.

Тема дисертаційного дослідження є актуальною у зв'язку з тим, що з моменту прийняття та впровадження Закону України «Про Національну поліцію» було внесено значну кількість новел до законів і нормативно-правових актів, які стосуються відповідальності осіб за керування ТЗ у стані сп'яніння, що мають різновекторне спрямування з позицій невідворотності покарання та посилення відповідальності. У зв'язку із цим постає нагальна потреба здійснити порівняльно-правовий аналіз адміністративної

відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння в Україні й іноземних державах, а також дослідити його результати для розроблення пропозицій з удосконалення практичних норм щодо притягнення винних осіб до відповідальності.

Одним з ефективних методів боротьби із численними щоденними порушеннями ПДР є посилення відповідальності за такі протиправні діяння. Щодня порушники завдають збитків на мільйони гривень і призводять до загибелі чи травмування сотень людей. Така ситуація не може бути допустимою в сучасній державі та повинна бути врегульована на законодавчому рівні.

Науково-теоретичне підґрунтя дослідження становлять наукові праці представників науки адміністративного права, серед яких: В. Б. Авер'янов, М. І. Ануфрієв, О. М. Бандурка, Ю. П. Битяк, Д. Л. Бойко, В. І. Варивода, М. Ю. Веселов, А. В. Гаркуша, В. В. Гаркуша, С. С. Гнатюк, О. М. Григоришин, Г. К. Голубєва, Т. О. Гуржій, С. М. Гусаров, Є. В. Додін, М. М. Долгополова, О. В. Домашенко, В. В. Доненко, О. Ю. Дрозд, В. В. Єгупенко, О. В. Запотоцька, Є. М. Ключєва, Ю. С. Коллер, В. К. Колпаков, Т. О. Коломоєць, С. Ф. Константінов, О. В. Копан, В. А. Куліков, Ю. О. Лівер, М. В. Лошицький, Д. М. Лук'янець, М. А. Микитюк, В. В. Новіков, І. Д. Пастух, В. М. Плугатир, А. М. Подоляка, С. В. Прийма, О. Ю. Салманова, М. М. Стоцька, Р. Є. Строцький, Я. І. Собакарь, А. В. Філіппов, В. К. Червінчук, А. В. Шкарупа, В. М. Шурдіков, Х. П. Ярмакі, Р. В. Ярова та ін.

Крім цього, питанням безпеки дорожнього руху, зокрема щодо керування ТЗ в стані сп'яніння, присвячено такі дисертаційні дослідження: С. В. Міловідова «Попередження та протидія адміністративним правопорушенням в Україні» (Київ, 2016) [87]; Є. П. Калугін «Виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення дорожнього руху» (Дніпро, 2017) [59]; Р. С. Козюренко «Діяльність судів загальної юрисдикції щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення» (Київ, 2017) [66]; Р. Ю. Молчанов «Адміністративно-юрисдикційна діяльність патрульної поліції

у сфері безпеки дорожнього руху» (Дніпро, 2018) [89]; В. І. Приходько «Адміністративно-правова профілактика дорожньо-транспортних пригод в Україні» (Київ, 2020) [122]; Ю. С. Коллер та А. О. Собакарь «Адміністративна відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» (монографічне дослідження) (Київ, 2015) [10].

Зазначені вчені зробили вагомий внесок у розвиток адміністративного законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, їхні напрацювання вирізняються різними науковими підходами до висвітлення проблематики дисертаційного дослідження (зокрема, правильне оформлення справ про адміністративне правопорушення, посилення відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху, криміналізація деяких норм адміністративного законодавства тощо). Перелік зазначених вище умов передбачає виокремлення, уточнення, узагальнення та вирішення питань, які постали в національному законодавстві й стосуються сфери керування ТЗ у стані сп'яніння.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами. Дисертаційне дослідження спрямовано на реалізацію основних положень розпоряджень Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 року № 1360-р «Про схвалення Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху в Україні до 2024 року», від 4 березня 2015 року № 213-р «Про затвердження плану заходів з виконання Програми діяльності Кабінету Міністрів України, Стратегії сталого розвитку «Україна–2020», Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21 грудня 2020 року № 1287.

Дисертаційне дослідження виконано відповідно до Тематики наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок на 2020–2024 роки, затвердженої наказом Міністерства внутрішніх справ (МВС) України від 11 червня 2020 року № 454, Стратегічного плану розвитку Національної академії внутрішніх справ на 2018–2024 роки, затвердженого рішенням Вченої ради Національної академії внутрішніх справ від 27 лютого 2018 року, і Напрямів наукових досліджень Національної академії внутрішніх

справ на 2016–2020 роки. Тему дисертації затверджено на засіданні Вченої ради Національної академії внутрішніх справ від 30 жовтня 2018 року (протокол № 17).

Мета і завдання дослідження. *Мета* роботи полягає в дослідженні результатів порівняльно-правового аналізу результатів визначення сутності адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння в Україні й іноземних державах.

Досягнення поставленої мети потребує вирішення таких *задач*:

- обґрунтувати методологічні передумови здійснення дослідження адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння в порівняльно-правовому зрізі;
- узагальнити історичний розвиток адміністративної відповідальності за керування ТЗ як в Україні, так й іноземних державах;
- встановити сутність й удосконалити дефініцію поняття, окреслити ознаки адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння;
- здійснити аналіз національного законодавства й законодавства іноземних держав щодо відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння;
- дослідити адміністративно-правову протидію керуванню ТЗ у стані сп'яніння за досвідом України й іноземних держав;
- з'ясувати особливості притягнення до відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння в Україні й іноземних державах;
- окреслити основні напрями вдосконалення механізму документування (фіксації) правопорушень за керування ТЗ у стані сп'яніння на підставі досвіду іноземних держав;
- запропонувати шляхи оптимізації процедури прийняття рішень у справах про адміністративні правопорушення, пов'язані з керуванням ТЗ у стані сп'яніння, ураховуючи досвід іноземних держав;
- визначити основні напрями вдосконалення законодавства про адміністративну відповідальність за керування ТЗ у стані сп'яніння.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, які виникають під час керування ТЗ у стані сп'яніння у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Предметом дослідження є адміністративна відповідальність за керування ТЗ у стані сп'яніння в Україні й іноземних державах.

Методи дослідження. У процесі дослідження використано діалектичний, порівняльно-правовий, історико-правовий, статистичний, опитування, системно-структурний методи, а також моделювання, системного аналізу й синтезу тощо.

Методологічною основою дисертаційного дослідження є порівняльно-правовий, або ж компаративістичний, метод наукового пізнання соціально-правових явищ, а також спеціальні й загальнонаукові методи, зокрема, історико-правовий – під час дослідження стану наукових досліджень проблем керування ТЗ у стані сп'яніння як в Україні, так і в іноземних державах, які належать до романо-германської та англосаксонської правових сімей (підрозділ 1.2); формально-логічний – для з'ясування структурних елементів керування ТЗ у стані сп'яніння (розділ 1); порівняльно-правовий – під час аналізу позицій науковців з досліджуваної проблематики, наукових категорій, визначень і підходів (підрозділи 1.2, 1.3, розділ 2, підрозділи 3.1, 3.2); догматичний – для тлумачення юридичних категорій, поглиблення й уточнення понятійного апарату (розділ 1, підрозділи 2.2, 2.3); методи аналізу й синтезу – під час дослідження основних ознак стану сп'яніння (підрозділ 1.3), формулювання висновків з питань, які висвітлено в дисертації; статистичний – для вивчення й узагальнення емпіричної бази (дослідження інформації адміністративних проваджень, результатів анкетування) (розділи 1–3); соціологічні – для підтвердження наукових висновків результатами анкетування та інтерв'ювання працівників правоохоронних органів (розділи 1–3).

Основні висновки, положення та результати дисертаційної роботи ґрунтуються на аналізі Конституції України, чинного адміністративного законодавства, відповідного досвіду країн Європейського Союзу та інших

провідних країн світу, а також аналітичних матеріалів у сфері розгляду справ про адміністративні правопорушення патрульною поліцією України.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що дисертація є одним з перших комплексних досліджень з питань адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння в Україні й іноземних державах. За результатами здійсненого дослідження сформульовано низку нових наукових положень і висновків, основні з них такі:

вперше:

– запропоновано запровадити до законодавства градацію проміле алкоголю в крові як кваліфікуючу ознаку за ст. 130 КУпАП і ст. 286-1 КК України, відповідно до якої вміст алкоголю в крові особи на рівні від 0,25 до 0,5 буде тягнути за собою адміністративну відповідальність, а від 0,6 – кримінальну;

– обґрунтовано доцільність об'єднання відповідальності водіїв та судноводіїв за керування ТЗ або суднами в стані сп'яніння в межах однієї статті (її частин), а також запровадження відповідальності як водіїв, так й осіб, позбавлених права керування ТЗ, які не є водіями згідно з ПДР;

– підходи до періодизації розвитку законодавства України й іноземних держав до адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння;

удосконалено:

– визначення поняття та схарактеризовано сутність стану сп'яніння, запропоновано закріпити його на законодавчому рівні в ст. 16 ЗУ «Про дорожній рух», позначивши приміткою, з таким формулюванням: стан сп'яніння – це стан здоров'я особи, обумовлений вживанням алкоголю, наркотичних засобів або лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і виявляється в порушенні чи зміні психічних або фізичних реакцій та функцій, поведінці, що не відповідає обстановці, сповільненій або, навпаки, підвищеній жвавості чи рухливості ходи й незрозумілій мові;

– способи систематизації міжнародно-правових актів у сфері адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння в Україні й

іноземних державах, які охоплюють ключові аспекти, механізми їхньої реалізації та особливостей застосування заходів адміністративного примусу;

– підходи до процедури огляду на стан сп'яніння, визначені ст. 266 КУпАП: замінити поняття «огляд водія (судноводія), який керує ТЗ, річковим, морським або маломірним судном», на «огляд особи, яка керує ТЗ, річковим, морським або маломірним судном» на стан алкогольного сп'яніння проводиться поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів. Під час проведення огляду осіб поліцейський застосовує технічні засоби відеозапису, а в разі неможливості застосування таких засобів огляд проводиться в присутності двох свідків. Матеріали відеозапису обов'язково долучаються до протоколу про адміністративне правопорушення. Замінити поняття «огляд водія (судноводія), який керує ТЗ, річковим, морським або маломірним судном», на «огляд особи, яка керує ТЗ, річковим, морським або маломірним судном» на стан наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, здійснюється в закладах охорони здоров'я»;

– форми процесуальних документів, передбачених Інструкцією з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі (затверджена наказом МВС України від 7 листопада 2015 року № 1395), а саме протоколу про адміністративне правопорушення, і тимчасового дозволу на право керування ТЗ;

дістало подальший розвиток:

– науково-теоретичні підходи до визначення адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння в Україні й іноземних державах, об'єктивно обумовлених історичними, політичними, правовими, соціальними й іншими відповідними чинниками;

– характеристика іноземного досвіду окремих країн у сфері адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння в Україні й

іноземних державах з метою запозичення певних юридичних положень, які можуть бути використані у відповідному законодавстві України.

Практичне значення отриманих результатів зумовлена їх практичною та науковою цінністю, а також використанням у:

– *практичній діяльності* – у діяльності Національної поліції України, Департаменту патрульної поліції Управління патрульної поліції у Київській області Департаменту патрульної поліції тощо (акт впровадження Управління патрульної поліції у Київській області Департаменту патрульної поліції від 16 січня 2019 року);

– *освітньому процесі* – для підготовки навчальних посібників, науково-практичних коментарів до чинного законодавства, у яких розглядають окремі аспекти застосування поліцейських заходів; під час розроблення навчально-методичних матеріалів, які використовують для підготовки, перепідготовки й підвищення кваліфікації працівників поліції; у процесі викладання таких навчальних дисциплін, як: «Основи адміністративно-юрисдикційної діяльності», «Алгоритм дій патрульних поліцейських у різних ситуаціях службової діяльності (сценарії)», «Оформлення дорожньо-транспортної пригоди», «Порядок складання адміністративних матеріалів за порушення правил дорожнього руху», «Адміністративне право», «Публічне адміністрування», «Організаційно-правові основи діяльності підрозділу», «Основні положення Правил дорожнього руху», «Правові підстави затримання», «Організаційно-правові основи діяльності поліції» (акт Національної академії внутрішніх справ від 25 березня 2021 року);

– *законодавчій діяльності* – для вдосконалення законодавства під час розроблення нових, а також під час підготовки змін і доповнень до чинних законодавчих та підзаконних нормативно-правових актів щодо керування ТЗ у стані сп'яніння як в адміністративному, так і кримінальному законодавстві (акт впровадження Комітету з питань правоохоронної діяльності Верховної Ради України від 10 лютого 2021 року).

Особистий внесок здобувача. В опублікованих працях власні теоретичні напрацювання дисертанта становлять наукову новизну одержаних результатів дослідження. Наукові ідеї та розробки, що належать співавторам опублікованих робіт, у дисертації не використано. У методичних рекомендаціях особистий внесок дисертанта становить 35 %, у статтях – 50 %. Під час обґрунтування окремих положень дослідження використано фундаментальні та прикладні праці вчених з відповідними посиланнями.

Апробація результатів дослідження. Одержані узагальнення та висновки було оприлюднено на таких науково-практичних конференціях: «Роль юридичної науки в забезпеченні правоохоронної діяльності» (м. Київ, 25 квітня 2019 року); «Правова система України: сучасні тенденції та фактори розвитку» (м. Запоріжжя, 22–23 березня 2019 року); «Правова система держави: сучасні тенденції та фактори розвитку» (м. Івано-Франківськ, 5–6 квітня 2019 року); «Весняні наукові читання – 2019» (м. Вінниця, 15 квітня 2019 року); «Наука та освіта: вітчизняний та зарубіжний досвід» (м. Львів, 07 лютого 2020 року); «Сучасний рух науки» (м. Дніпро, 2–3 квітня 2020 року); «The world during a pandemic: new challenges and threats» (Canada, Vancouver, 18–19 August 2020); «Роль науки в забезпеченні правоохоронної діяльності» (м. Київ, 14 квітня 2021 року).

Публікації. Основні висновки та положення, висвітлені в дисертаційному дослідженні, відображено у 18 наукових публікаціях, серед яких чотири – статті в наукових фахових виданнях, визначених МОН України як фахові з юридичних наук, одна стаття – в іноземному юридичному виданні (Словацька Республіка), сім тез доповідей, оприлюднених на науково-практичних конференціях, методичні рекомендації, навчально-методичний посібник, збірник ситуативних завдань і три навчальні посібники.

Структура та обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, які містять 9 підрозділів, висновків, списку використаних джерел (200 найменувань на 21 сторінках) і додатків (на 42 сторінках). Загальний обсяг

дисертаційного дослідження становить 227 сторінок, з яких основного тексту – 165 сторінок.

РОЗДІЛ І
ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ
АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КЕРУВАННЯ
ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ В УКРАЇНІ ТА
ІНОЗЕМНИХ ДЕРЖАВАХ

1.1. Методологія дослідження адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння

Основною ознакою ефективності та успішності наукової роботи є аналіз методології та методів у галузі адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах. Правильність вибору методології сприятиме змістовному викладенню матеріалу, дотримуючись послідовності та хронологічної структури, що допоможе нам зробити певні висновки та покаже правильність обраних підходів до вивчення вказаного питання.

Незнання вимагає від людства необхідного та вкрай надважливого пошуку нових маршрутів для зростання світогляду та пізнання світу. Розвинутій людині, потрібна потужна зброя, дієві та точні інструменти для систематизування та одержання нових знань. Філософська методологія вивчає розроблення цих інструментів, а після неї і методологія науки [194].

Метою методології наукових досліджень є аналіз та вивчення тих засобів, прийомів та методів науковості, завдяки яким суб'єкт пізнання отримує нові знання та навички про дійсність в реальному часі та завчасно для досягнення поставлених цілей виконує певні дії, які можуть бути, як теоретичними, так і пізнавальними, практичними [193, с. 22].

Дослідження методології є однією з найбільш важливих для будь – якої науки проблем. В рамках адміністративного права на сьогодні вона набуває особливої значущості, оскільки без належного методологічного забезпечення

неможливо вирішувати завдання побудови правової держави. Порівняння та складність адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах приводить до необхідності та потреби її вивчення за різними критеріями методології наукового дослідження.

Структура дисертаційного дослідження і логічна схема будуються на поглядах, переконаннях та цінностях, які дають змогу зрозуміти правильний та логічний вибір роботи і включає теоретичний аналіз сукупності методів, принципів пов'язаних із певною галуззю знань. В цілому методологія не теж саме, що і метод, тому що не призначена для вирішення різного роду понять, а замість цього пропонує теоретичну перспективу для розуміння, який метод чи досвід можна використати до того чи іншого питання нашого дисертаційного дослідження.

Методологія – це деяка сукупність філософських методів пізнання, що охоплює індуктивний метод Ф. Бекона, раціоналістичний метод Р. Декарта, діалектичний метод Сократа, Г. Гегеля, К. Маркса, феноменологічний метод Е. Гуссерля, системний метод Л. Берталанфі, У. Ешбі, Т. Парсонса та ін. До вершин філософської методології в цьому разі зводиться методологія, а з неї виключаються певні методи і прийоми та величезний пласт проблем [84, с. 7].

Термін «методологія» походить від двох грецьких слів: «methodos» – пізнання та «logos» – вчення, у буквальному розумінні – це вчення про пізнання. Сьогодні з точки зору змістового навантаження, методологія виступає, як вчення про принципи і свободи організації наукової діяльності; наукове пізнання; про сукупність методів, що застосовуються у науці чи науковому дослідженні; про сукупність способів та принципів побудови і приналежності до теоретичної та практичної діяльності, а також як теорія про всю цю систему. Таким чином, методологія – це: по – перше, перетворення дійсності та вчення про методи пізнання; та по – друге, сукупність прийомів дослідження у кожній окремій науці [71, с. 10].

Слово «методологія» – термін, що означає «діяльність», який обов'язково передбачає вживання другого терміну. По суті, коли вживають слово

«методологія», то завжди мають на увазі саме методологію діяльності. На це звертав увагу ще Е. Юдін, який зазначав, що «методологія, яка трактується в широкому розумінні, як вчення про логічну організацію, структуру, засоби і методи діяльності. У такому розумінні остання стає предметом усвідомлення, навчання і раціоналізації, оскільки методологія утворює необхідний компонент всякої діяльності» [197, с. 31].

Методологія зводиться до змісту, методів і мети дослідження. Такий підхід пропонують В. Шейко і Н. Кушнарєнко: «... методологія – це концептуальний виклад змісту, мети, методів дослідження, які забезпечують отримання максимально об'єктивної, точної, систематизованої інформації про процеси і явища» [195, с. 56]. З таким підходом не можна погодитися, оскільки у такому випадку відбувається невиправдане ототожнення філософської і фундаментальної методології, а також розкриваються та вказані не всі її складові елементи.

В. Є. Юринець під методологією наукового дослідження розуміє комплекс методів і форм асоціації принципів, засобів, та проведення наукового пізнання проблеми, яка постає. Методологія наділена апаратом дослідження, до якого відносять: різні способи, методи наукового дослідження для його приведення; принципи та організації; категоріально – понятійну основу дослідження, зокрема: актуальність, проблематика, об'єкт, предмет, мета, завдання, наукова новизна, евристична цінність [199, с. 13].

Методологія виконує такі функції: передбачає та направляє на особливий шлях, завдяки якому досягається певна науково – дослідницька мета; визначає способи здобуття наукових знань, які відображають динамічні явища та процеси; створює систему наукової інформації, яка базується на об'єктивних фактах, і має на своїй меті логіко – аналітичний інструмент наукового пізнання; забезпечує всебічність отримання інформації щодо процесу чи явища, що вивчається; допомагає введенню нової інформації до фонду теорії науки [79, с.14].

Ці ознаки поняття «методологія», що визначають її функції в науці, дають змогу зробити такий висновок: методологія – це концептуальний виклад змісту, мети, методів дослідження, які забезпечують отримання максимально точної, об'єктивної, систематизованої інформації про явища та процеси [79, с.15].

За ієрархічною драбиною методологію досліджують, як багаторівневе формування, де верхню сходинку посідає філософська методологія, наступний ступінь займає загальнонаукова методологія, а нижні – міжгалузеві (методології двох або більше галузей науки, наприклад економічно-правова і психологічно-педагогічна методології), а також галузеві наукові методології (методологія певної галузі науки, наприклад методології економічних, правових, психологічних, педагогічних наук). Зазначену категорію можна висвітлити в контексті виокремлення її рівнів відповідно до ступеня й змісту поєднання її елементів (принципів, законів, категорій тощо) та їхньої участі. У цьому середовищі ієрархічна методологічна система матиме такий вигляд:

- 1) принципи філософії, до яких входять принципи взаємозв'язку, розвитку, цілісності, системності, детермінізму, принципової пізнаваності світу тощо;
- 2) категорії й закони діалектики та логіки, які реалізують теорію пізнання та методологічну функцію;
- 3) принципи загальнонаукові, до яких приєднують принципи об'єктивності, обґрунтованості наукових висновків, обов'язковості доведень розуму тощо;
- 4) загальнонаукові методи, серед яких аналітичний, історичний, порівняльний, структурний та ін.;
- 5) міждисциплінарні та дисциплінарні методи, зокрема тестування, анкетування, спектральний аналіз, юридично-догматичний, трасологічний методи тощо;
- 6) закони, категорії, поняття окремих наук, які виконують методологічну функцію і є інструментом дослідження. Серед них: закони І. Ньютона, теорія ймовірності А. Ейнштейна, категорії «право», «правопорушення», «стратифікація», «відчуття», «сприйняття», «мислення» та інші [192, с. 27].

Розпочнемо розглядати методи наукового дослідження, які будемо використовувати у нашому дисертаційному дослідженні.

Так Ф. Бекон, порівнював метод зі світильником, що висвітлює дорожньому дорогу в темряві, і вважав, що не можна розраховувати на успіх у вивченні якого-небудь питання, йдучи хибним шляхом. Таким методом він вважав індукцію, яка вимагає від науки виходити з спостереження і експерименту та емпіричного аналізу, щоб на цій основі пізнати закони і причини [23, с.19].

Р. Декарт методом називав «точні і прості правила», дотримання дозволяє відрізнити помилкове від істинного та сприяє збільшенню отримання знання. Він говорив, що вже краще не думати про відшукування яких би то не було істин, ніж робити це без дедуктивно – раціоналістичного методу [23, с.19].

Метод порівняння, як зазначав Гегель, порівняти – це показати відмінне у спільному і спільне відмінному. Отже можна допустити, що варіантами станів певної системи в умовах експерименту є різні об'єкти того самого явища [58, с. 87].

Порівняння – це пізнавальна діяльність, щодо схожості чи відмінності об'єктів, яка узагальнює умовиводи. За допомогою порівняння виявляють кількісні та якісні характеристики предметів. У сьогоденному світі наукові дослідження й наука мають відмінності й тотожності. При цьому порівняння має предмети одного класу лише у сукупності та однорідності. Воно є вихідним підґрунтям та пунктом порівняльно – історичного методу та такого логічного прийому, як аналогія. Останній є таким, за допомогою якого шляхом порівняння виявляється особливе і загальне в історичних та інших явищах, досягається пізнання різних ступенів розвитку існуючих явищ або одного того ж явища. Цей метод дозволяє співставити і виявити періоди у розвитку явища, що вивчається, тенденції розвитку, а також ті зміни, що відбулися [120, с. 28].

Отже, можемо зазначити, що порівняльний метод – це вивчення шляхом аналізу та зіставлення систем, правових інститутів, правових принципів та правових норм.

Одним з найдавніших методів дослідження є порівняльно – правовий метод, французький просвітник XVIII століття Шарль Луї Монтеск'є є засновником порівняльного правознавства, як окремої галузі юриспруденції. Товариства та асоціації компаративістики в європейських країнах виникли у XIX столітті, у 1900 році в Парижі відбувся Перший Міжнародний конгрес порівняльного права, а в 1924 році в Гаазі була створена Міжнародна академія порівняльного правознавства [14].

Порівняльне правознавство покликане здійснити вироблення нового міжнародного і національного права та зіграти велику роль в оновленні юридичної науки, що відповідає сучасним умовам. Об'єктивними чинниками, що зумовлюють і підкреслюють важливу роль і необхідність розвитку порівняльного правознавства, є: розвиток правових взаємозв'язків і розширення міжнародних, економічних, політичних, культурних та інших зв'язків між державами; діяльність міжнародних організацій на основі міжнародного права з урахуванням особливостей національних систем права; різноманіття правових систем сучасності; поява на правовій карті світу правових систем нових незалежних держав [14].

Історико – правовий метод дозволяє кожний окремий елемент та кожен проблему в галузі адміністративного судочинства розглянути в його історичному розвитку, прослідкувати її складові елементи та генезис проблеми. Такий підхід дозволяє витримувати обраний напрямок дослідження у діяхронічному розрізі та виявити чинники, які впливають на розвиток даної сфери в умовах сучасності і не проводити окремого історичного дослідження проблематики [83, с. 42].

Вказаний метод дає можливість побачити та прослідкувати генезис адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння, як в Українській державі так і в іноземних країнах. Побачити як розвивалось вітчизняне адміністративне законодавство та виявити основні етапи його становлення і розвитку.

Так, Д. Шигаль у контексті дослідження проблем теорії історико – правового порівняльного методу звертає увагу, що особливість історико – правового підходу в методології дослідження полягає у дворівневій опосередкованості історичного і правового знання, в якому перший рівень пізнання належить відтворенню історичної дійсності, а другий – розумінню цієї дійсності через перебудову правової реальності – системи юридичних норм, які окреслюють основні та додаткові особливості існування держави та необхідності. Серед іншого, науковець доводить, що тільки об'єднання «історичного» і «правового» методів наукового пізнання в юриспруденції може вирішити основні та нагальні проблеми історико – правової матерії [196, с. 828].

Погоджуючись із вищевказаною думкою автора та звертаючи увагу на сутнісні аспектах історико – правового підходу, науковець М. Дамірлі намагається визначити спеціальні принципи дослідження правової дійсності в історичній контексті, а саме він виділяє такі:

1. Принцип меж правової реальності. Тобто принцип обмеженості об'єкту пізнання в історичному процесі та послідовної зумовленості.

2. Принцип відносної структурності процесів розвитку об'єкту пізнання та завершеності. Тобто як відносно закінчений процес, завжди розглядається об'єкт пізнання, в якому вирізняють наслідки як основні частини пізнання, форми вираження, причини, структуру функціонування.

3. Принцип аберації – результат відносного спотворення даних під час порівняння процесів минулого і сьогодення та типових явищ.

4. Принцип відповідності об'єкта дослідження соціально – історичному та культурному контексту.

5. Принцип антропологічної орієнтованості історико – правового дослідження. Тобто виклик правових явищ та процесів природою людини як родової істоти, соціально – психологічними механізмами соціального контролю факторами, індивідуальною, масовою свідомістю та поведінкою тощо [37, с. 417].

Розглянемо метод спостереження, тобто активний пізнавальний процес, що спирається насамперед на роботу органів чуттів людини та предметну матеріальну діяльність. У повсякденній науці і діяльності спостереження повинні приводити до результатів, що не залежать від бажань та волі суб'єктів: вони мають інформувати нас про об'єктивні властивості і відношення реально існуючих предметів і явищ, щоб стати основою наступних теоретичних і практичних дій. Спостереження має задовольняти низку вимог для того, щоб бути плідним методом пізнання, найважливішими з яких є: цілеспрямованість, планомірність, систематичність і активність. Спостереження, як засіб пізнання дає про світ первинну інформацію [176, с. 53].

Спостереження – це метод психологічного дослідження, який полягає у оформленні та роз'ясненні психологічних фактів і пильності за об'єктом дослідження. Безпосереднім баченням явищ і процесів у їхній обґрунтованості і напрямі характеризується метод спостереження [92].

Спостереження проводиться, як метод психологічного дослідження з дотриманням певних запитів і досить відрізняється від звичайного спостереження завчасним плануванням. Зокрема, воно передбачає етап прийняття рішення про природу і сутність явища, що вивчається, виділенням і перевіркою припущення. Спостереження встановлюється використанням технічних засобів та проводиться за відповідним планом. Використання цього методу потребує особливих здібностей того хто розуміє, як помічати характерні якості людини. Недоліками цього методу є значний вплив на висновки спостереження, рівень компетентності та індивідуально – психологічні характеристики спостерігача, його відношення до об'єкта спостереження, не підвладність досліджуваного об'єкта, довгий діапазон цього методу дослідження, іншими словами – відсутність вимогливості до досліджуваного об'єкта. Як осередок життя лише спостереженню психіка відкриває себе у її єдності й змістовності. Передбачуваною рисою спостереження є також те, що під час цього методу зберігається оригінальний хід психологічних явищ, а недоліком є довге очікування явища, яке його

стосується. Варіантом спостереження є самоспостереження (інтроспекція) – вивчення характеристик власного внутрішнього світу дослідником. Пізнаючи певний психічний стан, він в той же час стежить за собою, за своїми уявленнями, порівнює з подібними даними, що доводяться до відома. Цей метод має ще більше недоліків, ніж спостереження, проте й особливу цінність, адже це безпосередній шлях людини до самопізнання [92].

Опитування – метод збору соціальної інформації про досліджуваний об'єкт під час інтерв'ю чи опосередкованого анкетування соціально – психологічного спілкування респондента і соціолога шляхом реєстрації відповіді респондентів на сформульовані соціологом питання, які впливають з цілей і завдань дослідження. Завдяки йому можна одержати інформацію, не завжди відображену в документальних джерелах чи доступну прямому спостереженню. До опитування прибігають, коли необхідним, а часто і єдиним джерелом інформації є людина – безпосередній учасник, представник, носій досліджуваних явища чи процесу. Вербальна (словесна) інформація, одержана завдяки опитуванню, значно надійніша і багатша, ніж невербальна. Її набагато простіше піддати кількісному опрацюванню й аналізу, що дає змогу широко використовувати для цього обчислювальну техніку. Універсальність є найбільшим достоїнством методу опитування. Вона полягає в тому, що при опитуванні реєструють мотиви і результати діяльності індивідів. Все зазначене забезпечує методів опитування переваги, не властиві ні методів спостереження, ні методів аналізу документів [171].

Моделювання – це метод дослідження загальних і дійсних об'єктів на умовних об'єктах, схемах, образах, що відрізняються від моделі, але подібні йому за будовою чи типом поведінки, із застосуванням теорії подібності й теорії обробки даних експерименту, методів схожості. Метод моделювання має свої особливості, тобто за його напрямом об'єкт вивчається за допомогою іншого об'єкта, який подібний першому в певних аспектах, а не в даний час. Тобто, використання методу моделювання характеризується тим, що між об'єктом і суб'єктом існує прототип – проміжкова ланка пізнання. Екземпляр

може бути засобом пізнання, а саме давати нові знання та уявлення про нього в тому випадку, коли вона є свого роду засобом, який з'єднує дослідження з об'єктом пізнання [80].

Цей метод дає можливість за допомогою певних моделей виявити явища, процеси, ознаки, в зв'язку з цим ми його використали у створенні змін та доповнень до чинного адміністративного законодавства України.

Бібліометрія – метод кількісного дослідження друківаних документів у вигляді матеріальних бібліографічних одиниць або об'єктів, а також тих чи інших заміників. Бібліометрія дає змогу простежити динаміку окремих об'єктів науки: публікації авторів, їх розподіл за рубриками наукових журналів, країнами, рівень цитування та інші [192]. Завдяки даному методу наукового дослідження нами були вивчені публікації різних вітчизняних та зарубіжних науковців, зважаючи на хронологію їх видань, які стосуються тематики нашого дослідження.

Статистично – математичний метод дає можливість обробки й отримання кількісних показників державно – правових процесів і явищ. Найчастіше вони застосовуються для виявлення динаміки вчинення правопорушень, тобто характеристики масових явищ, що відрізняються повторюваністю. Методи математичної статистики широко застосовуються для аналізу інформації – офіційно документованих відомостей, що дають кількісну характеристику масовим подіям і явищам: злочинність, адміністративні правопорушення тощо. Правова статистика дозволяє отримати безперечні докази відсутності або наявності зв'язків між аналізованими правовими явищами, провести аналіз факторів, що впливають на вказане на основі кількісних даних [29, с. 3].

Досліджуючи адміністративну відповідальність за керування ТЗ у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах ми використовуємо статистику, яка дає нам можливість побачити кількість справ про адміністративні правопорушення за ст. 130 КУпАП оформлених поліцейськими та кількість справ, які порушено, закрито, повернено на доопрацювання судом та притягнуто винних осіб до адміністративної відповідальності з позбавленням

права керування ТЗ або без такого. Так, наприклад, за статистикою з єдиного державного реєстру судових рішень за період 2018 року всього було справ – 131092, з них закрито – 39586, повернено на доопрацювання 15616, притягнуто осіб до відповідальності – 65894 на противагу 2019 року всього було справ – 122028, з них закрито – 33216, повернено на доопрацювання 13972, притягнуто осіб до відповідальності – 58887.

На підставі вищевикладеного можемо стверджувати той факт, що основним, перспективним методом дослідження адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння виступає порівняльно-правовий метод. Використання вказаного методу є необхідним у ході вивчення законодавства іноземних держав в рамках адміністративних явищ праворозуміння. Метод актуальний під час розвитку та проведення правових реформ, тому що одним із завдань адміністративного права, як науки є встановлення та виявлення особливого і загального щодо розвитку правових систем. Щоб досягти певного результату потрібно зіставити та порівняти адміністративно-правовий устрій різних держав. Цей метод спрощує роль та досвід кожної держави у розвитку адміністративного права. Наука адміністративного права має змогу напрацювати рекомендації з практики адміністративного законодавства певної держави. Гнучкість і динамічність порівняльно-правового методу показують на потенціал, який формується та встановлює альтернативні підходи для дослідження адміністративно-правових явищ оснований на нових ідеях.

1.2. Історія розвитку законодавства України та іноземних держав щодо адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння

Станом на сьогодні, Україна знаходиться у постійному процесі змін, як інституціональних, так і світоглядних. Нові виклики часу, зміна моделі економіки з переходом до ліберальної ринкової, та розлучення з радянським

минулим вимагає від України більш результативніших та ефективніших дій. Законодавство, яке визначало відповідальність особи за керування ТЗ у стані сп'яніння, нам залишилось у спадок від Радянського союзу, і фактично, зміни до нього вносилися із запізненням від необхідного моменту їх прийняття. Для розуміння вказаного питання, було досліджено історію становлення законодавства, яке регулює відповідальність щодо керування ТЗ у стані сп'яніння, у Великій Британії, як засновниці вказаного права, Сполучених штатів Америки, Федеративної Республіки Німеччини, Республіки Польщі – як сусідньої країни, яка має подібну систему управління та спільне історичне минуле з Україною [170, с. 1].

Погоджуючись із думкою С. Стеценка, що загальна історія становлення адміністративного права виділяє такі етапи:

Перший етап – на початок XVIII століття припадає виникнення такої науки, як камералістики основний розвиток якої відбувався у Німеччині. Головними чинниками вивчення вказаної науки були: утримання війська, держави, чиновників, для того щоб утримати державу потрібні фінанси. Саме наука камералістика забезпечувала управління державним майном та цей фактор свідчить про зв'язок із сучасним адміністративним правом.

Другий етап – виник у середині XVIII століття та здійснив поділ камералістики на «стару», яка займалась вивченням питань економіки та фінансів та «нову», яка вивчала питання поліцейської та мануфактурної діяльності. Питаннями держави, саме публічного адміністрування займалась «нова» камералістика, водночас розуміючи та сприймаючи поліцію, як управління містом.

Третій етап – засновником цього етапу слід вважати французького вченого Ніколаса Даламара, який у 1722 році у своїй праці «Трактат про поліцію» виділив предмет поліцейського права того часу, а також зазначив групи суспільних відносин, об'єднані поліцейською діяльністю. До них входили охорона здоров'я, релігія, торгівля, громадський порядок та інші. Отже, як слушно зазначив С. Стеценко поліцейське право виникло із «нової»

камералістики, яка значним чином впливала на суспільні відносини у різних сферах державного управління.

Четвертий етап – започатковано у другій половині XIX століття в часи переходу до адміністративного права під час Французької революції 1789 року, коли права та свободи людини були протиставлені всемогутності держави. Методи прямого примусу, що використовувалися поліцейським правом, було модифіковано на підставах верховенства права, ідей про те, що адміністрування повинно базуватися на вимогах закону з обов'язковим урахуванням прав і свобод громадян, що публічне адміністрування не може здійснюватися на власний розсуд чиновників.

П'ятий етап отримав назву освітнього, оскільки він характеризується кардинальним переглядом суті, змісту та призначення адміністративного права, переходом від адміністративного права до громадянина, як основного суб'єкта адміністративно-правових відносин та призначення державних органів на створення необхідних умов для реалізації та захисту його прав, свобод та інтересів [73, с. 13].

На думку Пухтецької А. А. європейське та національне адміністративне право відрізняються наступним чином: по – перше, будується на єдиному органі влади національне адміністративне право, а європейська адміністрація виділяє два головні органи – Європейську Раду та Європейську Комісію та має змішану структуру, що складається з національних адміністрацій та європейської адміністрації; по – друге, характеризується двосторонніми відносинами між особою і адміністрацією національне адміністративне право, а європейське адміністративне право – тресторонніми відносинами між особою, національними суб'єктами публічної адміністрації та Європейською Комісією; по – третє, окрема галузь права – національне адміністративне право, національна адміністрація може прямо забезпечувати та координувати виконання своїх рішень, європейське адміністративне право зобов'язує до Європейського суду з прав людини звертатися Європейську Комісію з метою забезпечення виконання відповідних рішень [157].

Результати ретроспективного погляду в далеке минуле дозволяють стверджувати, що такі законодавчі старожитності, як Закони Ману, кодекс Хамурапі містили правові норми, що регулювали державно-управлінські відносини. Особливе місце серед правових пам'яток Стародавнього світу займає Закон XII таблиць, кодифіковані правила якого поділялися на норми публічного й приватного права і діяли на території Римської імперії, починаючи з середини V віку до нашої ери [22, с. 11-32].

Як відзначає професор К.С. Бельський, розвиток і появу галузі адміністративного права обумовили три фактори: потреба в реалізації державного управління; необхідність регламентувати охорону громадського порядку у великих містах; забезпечення реалізації суб'єктивних прав громадян [22, с. 15]. Звідси випливає, що поліцейське право є праобразом сучасного адміністративного права.

На теренах сучасної української держави перші поліцейські структури були утворені Петром I, і протягом XVIII століття їх діяльність була поширена на всі міста країни. В поліцейське законодавство були об'єднані нормативні акти державної адміністрації та поліції. На основі цього законодавства з'явилися перші праці з поліцейського права, норми якого мали завдання регулювати суспільні відносини щодо забезпечення публічного і громадського порядку, майнових та особистих благ [43, с. 16].

Варто зазначити що, більшість праць, які видані за кордоном присвячені проблематиці історії законодавства, що вказує на недостатню досвідченість цього питання в Україні. Саме тому існує дана проблема.

В Уставі благочиння 1782 року в ст. 214 взагалі було заборонено пиятику. В ч. 1 ст. 256 встановлена відповідальність за появу у стані повного сп'яніння на вулиці чи іншому публічному місці, коли особа була п'яною до нестями. За вчинення такого діяння особу добу утримували на хлібі та воді. Крім того, в ч. 2 ст. 256 було встановлено відповідальність за такі діяння:

- 1) доведення себе до стану сп'яніння, коли особа знає про свою схильність вчиняти різного роду правопорушення в такому стані;

2) за безперервну п'ятику;

3) за перебування особи в стані сп'яніння більшу частину року.

Устав у ч. 3 ст. 256 проводив різницю між станом сп'яніння, коли особа мала намір згодом вчинити злочин в такому стані, та сп'янінням без такого наміру [172, с. 377, 175].

Визнання злочином появу в сп'янілому вигляді в громадських місцях дістало найбільш чітке юридичне закріплення у Постанові Ради Народних Комісарів Російської Радянської Федеративної Соціалістичної Республіки від 19 грудня 1919 року «Про заборону на території Російської Радянської Федеративної Соціалістичної Республіки виготовлення та продажу спирту, міцних напоїв та речовин, що містять спирт, але які не відносяться до напоїв». У ст. 11 цієї постанови було встановлено: «за появу в публічному місці в стані сп'яніння до винних застосовується позбавлення волі з примусовими роботами на строк не менше як один рік» [35, с. 24]. Згодом і на території України була прийнята аналогічна постанова. Так Постановою Ради Народних Комісарів від 20 серпня 1920 року «Про заборону на території Української Радянської Соціалістичної Республіки виготовлення та продаж спирту, міцних напоїв та речовин, що містять спирт, але які не відносяться до напоїв» була встановлена заборона виготовлення (без дозволу), продаж, передача, придбання, зберігання, пронесення та перевезення незаконно виготовленого спирту. Крім того, відповідно до пункту 11 за розпиття незаконно виготовлених та незаконно отриманих міцних напоїв у громадських місцях, в будь-яких установах, а також за допущення такого розпиття та за появу в громадських місцях у стані сп'яніння, було передбачено покарання у вигляді позбавлення волі з примусовими роботами на строк не менше як один рік [86, с. 190-193, 175].

А. О. Габіані та І. І. Горелік вважають, що хоч керівні начала 1919 року нічого не вказували про стан сп'яніння, але оскільки вже сама поява в громадському місці в сп'янілому вигляді визнавалася злочином, то тим більше і вчинення злочину в стані сп'яніння, на думку вчених, також повинно тягти за

собою кримінальну відповідальність, при цьому стан сп'яніння повинен враховуватися як обтяжуюча обставина [86, с. 24, 31 с. 62, 175].

У 1927 році був прийнятий адміністративний кодекс Української Соціалістичної Радянської Республіки, яким округові виконавчі комітети та міські ради тих міст, що є округові центри, мають право видавати обов'язкові постанови в справах: боротьби з пияцтвом і незаконним гульництвом [62].

КУпАП, який був прийнятий у 1984 році закріплює поняття у ст. 9 адміністративного правопорушення та ст. 10 і ст. 11 вчинення правопорушення умисно і з необережності, передбачає дію та бездіяльність тобто діяння, які визначаються адміністративними деліктами. На думку А. В. Колпакова історичний досвід свідчить, що виникнення ідеї, що таке «адміністративний проступок» зв'язано із намаганням поліпшити кримінальне законодавство за напрямком розподілу кримінальних вчинків за ступенем суспільної небезпеки [67, с. 23].

Найбільш вдало такий розподіл було реалізовано у французькому Кодексі 1795 року. У ньому виокремлюють:

а) злочини – діяння, тобто дія або бездіяльність за які наставали тілесні покарання;

б) проступки або делікти – діяння, а через деякий проміжок часу такий розподіл стає авторитетним у багатьох країнах Європи. В Росії вона дістає практичного і нормативного значення із впровадженням у 1845 році Уложення «про покарання кримінальні і виправні». У цьому нормативно-правовому акті значення «злочин» і «проступок» отримали статус юридичних понять і стали означати різні за ступенем суспільної небезпеки діяння. Через деякий час такі проступки розпочали визначати як адміністративні. Таке висвітлення було поєднано з процесуальними особливостями використання покарань за кримінальним законодавством Російської імперії. Згідно з загальними правилами каральна влада у Росії була зосереджена в судах. Справи про малозначні злочини або проступки розглядали спеціально для цього створені мирові суди. У 1889 році інститут мирових судів відміняється, а функції щодо

розгляду справ про проступки починають розглядати адміністративні органи. З того часу малозначні злочини, або кримінальні проступки, розпочали іменувати як «адміністративні проступки» [67, с. 23].

На думку А. В. Колпакова таким чином, було помічено позицію законодавця щодо відповідності понять «адміністративне правопорушення» та «адміністративний проступок». Без жодних змін така структура перейшла до КУпАП 1984 року. Відповідно до цього ми також будемо використовувати ці поняття як синоніми, які завбачали покарання виправного характеру [67, с. 24].

Розвиток Українського законодавства щодо керування ТЗ в стані сп'яніння, розпочався з прийняття Верховною Радою Української Радянської Соціалістичної Республіки Постанови № 8074-10 від 07.12.1984 року, якою було прийнято кодекс Української Радянської Соціалістичної Республіки про адміністративні правопорушення, та був введений в дію 1 червня 1985 року. Указом Президії Верховної Ради Української Радянської Соціалістичної Республіки від 20 травня 1985 року «Про заходи по посиленню боротьби проти пияцтва і алкоголізму, викоріненню самогоноваріння» до ст. 130 кодексу Української Радянської Соціалістичної Республіки були внесені зміни у санкцію, а саме посилено відповідальність до ста карбованців та збільшено термін від одного до трьох років [101].

Відповідно до Указу Президії Верховної Ради Союзу Радянських Соціалістичних Республік від 6 лютого 1989 року «Про внесення змін і доповнень до законодавчих актів Союзу Радянських Соціалістичних Республік про відповідальність за порушення правил дорожнього руху» та з метою подальшого вдосконалення законодавства Української Радянської Соціалістичної Республіки про адміністративні правопорушення було змінено назву ст. 130, а саме:

Керування ТЗ або суднами особами, які перебувають у стані сп'яніння, та з'явились чотири частини [148].

З прийняттям Україною незалежності у 1991 році з метою посилення відповідальності за порушення правил дорожнього руху, норм та стандартів,

що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, і подальшого вдосконалення законодавства України до санкції ст. 130 КУпАП, були внесені зміни, замість двохсот карбованців з'явилося від двохсот до чотирьохсот, в частині другій замість двохсот – від двохсот до п'ятисот карбованців [151].

У зв'язку з прийняттям ЗУ «Про дорожній рух» у 1993 році було змінено санкцію частини першої ст. 130 КУпАП від трьох до п'яти мінімальних розмірів заробітної плати [132].

У 1997 році було прийнято ЗУ «Про внесення змін до КУпАП щодо посилення адміністративної відповідальності у вигляді штрафу, у ст. 130 «від трьох до п'яти мінімальних розмірів заробітної плати» замінили словами «від п'ятнадцяти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян» [129]. З вказаного вище запроваджують таку суму грошового стягнення, як штраф, який вимірюється у неоподаткованих мінімумах доходів громадян на рівні 17 гривень, така сума дійсна до теперішнього часу і залишається незмінною.

2008 рік повністю змінив назву ст. 130, зокрема конкретизовано стан сп'яніння, визначено додаткове правопорушення, а саме передача керування ТЗ, а також посилилась відповідальність від 150 до 200 неоподаткованих мінімумів доходів громадян [125].

У 2013 році знову посилили відповідальність від двохсот до трьохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, позбавлення права керування ТЗ на строк від одного до двох років, або адміністративний арешт на строк від семи до десяти діб і на інших осіб – накладення штрафу від двохсот до трьохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або адміністративний арешт на термін від семи до десяти діб [131].

Коли Україна оголосила незалежність, почали говорити про спроби реформування з міліції в поліцію, але наважились щось робити тільки у 2014 році. Хоча деякі спроби були ще у 2012 році, але вони не досягли успіху, влада того часу не мала бажання та мети перетворити міліцію у так звану сервісну службу, яка виконувала та працювала задля задоволення потреб населення.

У ВРУ у липні 2012 року був представлений законопроект № 10688 «Про поліцію». Незважаючи на те, що законопроект був рекомендований і підготовлений правлячою більшістю, яка була на той час, вказаний проект закону залишився на етапі розгляду та не був прийнятий. Реформа НПУ стала величезним проектом національного масштабу, в якому поєдналися нова кваліфікована команда, розпочалися розмови відносно початку проведення реформ в силовому блоці. Після проведення виборів нової влади та створення складу законодавчих та виконавчих органів почався етап складних реформ, метою яких було ліквідація корупції та викорінення свавілля з судової та правоохоронної систем.

2 липня 2015 року ВРУ проголосувала в другому читанні та в цілому за законопроект 2822 «Проект Закону про Національну поліцію». Цей законопроект окреслює правові засади організації та діяльності НПУ, статус поліцейських, а також порядок проходження служби в НПУ [55].

Відповідно були прийняті нові законодавчі акти. Раніше діяв наказ МВС № 950 від 04.10.2013 «Про питання щодо застосування адміністративного законодавства України органами внутрішніх справ», який встановлював певний порядок оформлення в органах внутрішніх справ матеріалів про адміністративні правопорушення, порядок розгляду справ про адміністративні правопорушення, а також визначає порядок контролю за дотриманням законодавства під час оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення [150]. На зміну прийшов новий наказ МВС № 1376 від 06.11.2015. Наказ МВС № 842 від 10.07.2015 «Про затвердження інструкції з оформлення працівниками патрульної служби МВС матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», який визначав процедуру оформлення працівниками патрульної служби МВС матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [139], було замінено наказом МВС № 1395 від 07.11.2015.

У 2015 році у зв'язку з прийняттям ЗУ «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» знову внесли зміни у санкцію ст. 130 КУпАП, від двохсот до трьохсот п'ятдесяти замінили «у розмірі двохсот», а «від двохсот до трьохсот п'ятдесяти» – «в розмірі двохсот» [126].

У 2016 році прийняли ЗУ «Про внесення змін до КУпАП щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції» було посилено відповідальність у розмірі шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк один рік і на інших осіб – накладення штрафу в розмірі шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [130].

У 2018 році був прийнятий ЗУ «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень», яким ст. 130 КУпАП виклали в новій редакції: «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» [127]. Вказаним ЗУ з 01 липня 2020 року керування ТЗ у стані сп'яніння переходило у кримінальну площину.

3 липня 2020 року набув чинності ЗУ № 2695 від 17.06.2020, яким було скасовано кримінальну та фактично відновлено адміністративну відповідальність за керування ТЗ у стані сп'яніння [124].

У лютому місяці 2021 року ВРУ прийняла законопроект № 1231-ІХ, яким посилила відповідальність за керування ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння. Відновлюється і збільшується відповідальність за керування авто напідпитку від 17 тисяч гривень за перший випадок до 51 тисячі гривень з позбавленням права керування на 10 років за третій випадок з конфіскацією ТЗ [154].

Потрібно звернути увагу на наказ МВС № 33 від 01.03.2010 «Про затвердження Переліку технічних засобів, що використовуються в підрозділах Державтоінспекції МВС для виявлення та фіксування порушень правил дорожнього руху», відповідно до якого встановлювався перелік спеціальних технічних засобів для проведення огляду на стан сп'яніння, такі як: «Alcotest 6510», «Alcotest 6810», «Alcotest 7410 Plus com» та прилад призначений для визначення концентрації парів етанолу в повітрі, що видихається «Алконт 01» [142].

У 2018 році вказаний наказ втратив чинність та на даний час прилад для проведення огляду на стан сп'яніння «Alcotest 6820».

Отже, можемо проаналізувати, як змінювалась відповідальність за керування ТЗ у стані сп'яніння у різні історичні періоди і до сьогодні. Вказану норму права намагалась криміналізувати, але у зв'язку з тим, що не було налагодженого механізму документування у справах про кримінальні проступки таку норму скасували та повернули. У 2021 році знову поверну у кримінальну площину.

Історичний розвиток законодавства іноземних держав ще розпочався із Великої Британії, яка у 1872 році своїм парламентом прийняла «Licensing Act», главою 12 якого, було визначено відповідальність за керування у п'яному стані будь-якою повозкою, ТЗ із паровим двигуном, конем чи іншими тваринами. Перший в світі, збережений в джерелах, випадок покарання водія за керування автомобілем у нетверезому стані мав місце 10 вересня 1897 року. Тоді, за повідомленням газети «The Morning Post», лондонський таксист Джордж Сміт не впорався з управлінням автомобіля і врізався у будинок. Водій зізнався поліцейському, що перед аварією випив «два або три кухолі пива». За своє порушення останній був оштрафований на 20 шилінгів [9, с. 1].

У 1925 році поняття відповідальності розширюють за керування будь-яким ТЗ у стані сп'яніння. Водночас конкретної межі стану сп'яніння встановлено не було, і рішення приймалось на розсуд поліцейського, який зупиняв автомобіль, або оформлював ДТП. З прийняття у 1962 році «Road

Traffic Act» у Великобританії з'явилась можливість використовувати аналіз крові, сечі або дихання для встановлення рівня стану сп'яніння. Однак не вважалося правопорушенням, якщо водій відмовлявся від подання зразка дихання, крові чи сечі з поважної на те причини [7, с. 3].

«The Road Safety Act», який був прийнятий у 1967 році у Великобританії впровадив першу межу для визначення рівня алкоголю в крові з максимальною концентрацією алкоголю, 80 мг алкоголю на 100 мл крові або 107 міліграмів алкоголю на 100 мілілітрів сечі. Стало правопорушенням керування, або спроба керування автомобілем із концентрацією алкоголю в крові, що перевищувало максимально встановлений законодавчий бар'єр. Якщо особа відмовлялась надавати зразок, це вважалося злочином. 1967 рік також побачив дієприказний акт, міністр транспорту «Barbara Castle» представив «breathalyzers», як спосіб перевірки концентрації алкоголю в крові людини на дорозі [3, с. 7].

У 1968 році компанією «Dräger Ltd» був розроблений «Alcotest 80» для виявлення алкоголю в організмі. Номер 80 з назвою відноситься до ліміту ВАС (концентрація алкоголю в крові) [3, с. 10].

Впровадження дихальних апаратів у Великобританії разом із великою рекламною кампанією, що проводилася урядом, дозволило зменшити частку ДТП, де кількість алкоголю в перший рік становила 25% -15%. Це призвело до того, що стало менше важких травм та менше легких травм, завданих ДТП. «Transport Act» 1981 року зазначив, що автомобілісти, які проводили випробування на дихання до 50 мікрограмів алкоголю на 100 мілілітрів дихання або менше, могли мати право на встановлений законом спосіб забезпечити зразок крові або сечі. Законодавчий акт був введений, щоб допомогти втілити впевненість у надійності та точності випробувальних машин, які перевіряли дихання [7, с. 12].

У 1983 році побачив вступ, схвалення типу та впровадження «Lion Intoximeter 3000». «Lion Intoximeter 3000» є доказовою машиною для перевірки дихання, яка давала набагато точніші та надійніші результати, ніж портативні ручні пристрої, які міліція використовувала на дорозі для попереднього

тестування дихання. Результати цих машин могли бути використані, як основа для судового переслідування та твердих доказів у суді. Впровадження цих доказових машин для перевірки дихання викликало суперечки щодо того, наскільки точні були фактичні показання. Проте показання, зроблені ними, були науково доведені, що вони дуже точні і доказові випробування на подих, до цих пір залишаються основним засобом тестування водіїв, щоб допомогти забезпечити безпечне поведіння з водієм у суді. 1983 рік також ознаменувався запровадженням схеми «Високого ризику правопорушника», призначеної для управління винними водіями, які можуть мати проблеми з алкоголем. Це досягається шляхом відвідування медичного відділу «DVLA», яка включає в себе здачу аналізу крові [56].

«The Road Traffic Act» 1991 році запровадив новий вид правопорушення «Загроза смерті під час руху під дією алкоголю або наркотиків», яке мало обов'язковий вирок на строк до п'яти років та вніс положення про винесення вироку судів, щоб відкликати тих, хто був дискваліфікований за вчинення драматичних вчинків, до схвалених навчальних курсів реабілітації. Головна мета цих курсів полягає у вихованні правопорушників, щоб запобігти повторному вчиненню злочину [3, с. 10].

У 2000 році Конгрес Великобританії прийняв 08 проміле, як національний незаконний ліміт для людей з обмеженим рухом. У 2004 році максимальний розмір штрафу за водіння автомобілем під впливом алкоголю або наркотиків, що призвело до смерті осіб, був збільшений до 14 років. Департамент транспорту у 2008 році фінансував кожну поліцейську службу в Англії та Уельсі для придбання приладів тестування на подих. Ці скринінгові пристрої здатні збирати та зберігати дані в електронному вигляді, які потім можуть бути передані в центральну базу даних. Дані, які вони можуть зберігати, включають вік та стать будь-якого водія, необхідного для попереднього випробування на подих разом із датою та часом, причина для тесту та результат тесту. Вперше в історії збираються вичерпні статистичні дані

про водіїв, які знаходяться нижче встановленої межі та залучені до будь-якої аварії [56].

Уряд ухвалив та запровадив нове законодавство, спеціально орієнтоване на водіїв-споживачів напоїв, які класифікуються як «високопоставлені злочинці». Нове законодавство набуло чинності з 1 червня 2013 року. Нью-Йорк став першим містом, яке у 1910 році прийняло закон про боротьбу з питтям і водінням в нетверезому стані. Цей ранній закон не просто забороняв їхати в стані сп'яніння, але було також встановлено визначення того, який рівень інтоксикації кваліфікується як водіння в нетверезому стані. Доктор Харгер, професор токсикології та біохімії університету штату Індіана у 1933 році запатентував «Drunkometer». Пристрій був подібним до повітряної кулі, і люди вдихували в нього, щоб визначити інтоксикацію. Колір повітря, коли його змішували з хімічним розчином, визначав кількість інтоксикації [3, с. 5].

Роберт Боркенштейн, колишній капітан міліції та професор університету, винайшов Бензогенератор у 1953 році. Ця машина використовувала хімічне окислення та фотометрію для визначення концентрації алкоголю. Все, що людина повинна була зробити – це потрапити в машину, і він вимірятиме запах спирту на диханні. Це буде показувати рівень алкоголю в крові. Бензогенератор був простішим у використанні та більш точним, ніж «Drunkometer», що зробило його ідеальним випробуванням для співробітників міліції, які використовували при визначенні того, чи хтось занадто багато пив. Завдяки дослідженням Американської медичної асоціації та Національної ради з питань безпеки, у 1938 році було визначено 0,15 відсотка, які стали першою загальноприйнятою легальною межею концентрації алкоголю в крові. У 1984 році Національний закон про мінімальний вік вживання спиртних напоїв вимагав від штатів прийняття індивідуального законодавства, що підвищило питний вік до 21 року. У 2012 році Алабама стала останньою державою в США, щоб передавати та виконувати закони про замикання запалювання для тих, хто був заарештований та або засуджений за порушення правил водіння [4, с. 2].

Після об'єднання Федеративної Республіки Німеччина та Німецької Демократичної Республіки 03 жовтня 1990 року, канцлер Гельмут Коль пообіцяв, що трансформації, які відбуваються тимчасові, та гірше чим раніше не буде, одна сфера яка може потрапити під відповідальний експеримент – це безпека дорожнього руху. До об'єднання у двох країнах були різні закони і ліміти концентрації алкоголю у крові за керування ТЗ у нетверезому стані. Закони Західної Німеччини були складними, відображали різні рівні небезпечного водіння та санкції. Сам по собі закон говорив, що не може особа керувати ТЗ під дією алкоголю 0,08 проміле та вище, на правопорушників буде накладений штраф та залишать без ліцензії від одного до шести місяців. Що стосується Південної Німеччини, рівень 0,00 проміле, штраф та залишення без ліцензії на термін до чотирьох тижнів. Після об'єднання у 1990 році закон залишався в силі та вступив в дію тільки у 1993 році. Важко оцінити потенційний вплив нового закону, звичайно класична теорія отримання передбачає, що посилення лібералізації нового закону має понизити ефект у Південній Німеччині та призведе до збільшення кількості аварій пов'язаних із вживанням алкоголю. Але у Скандинавії схожі тенденції до лібералізації та раціоналізації за водіння у нетверезому стані не привели до негативних наслідків. Проведений аналіз у Норвегії та Швеції показав, що відміна тюремного ув'язнення позитивно вплинула на зменшення рівня смертності у ДТП [30].

Польський закон також передбачає гранично допустиму межу в алкоголі водія на рівні 0,2 проміле та штраф за її перевищення розміром від 145 євро. Крім того, навіть низький рівень алкоголю в крові може потягнути за собою позбавлення водійських прав строком від 6 місяців до трьох років та навіть до одного місяця ув'язнення. Якщо рівень алкоголю в крові перевищує 0,5 проміле, водій може опинитися у в'язниці терміном до двох років чи позбутися прав на строк до 10 років. Крім цього, у правопорушника в цій країні також можуть конфіскувати ТЗ. Кримінальна відповідальність за водіння в нетверезому стані покликана зменшити кількість ДТП в країні, значна кількість

яких відбувається за участі водіїв, які перебувають з ознаками сп'яніння [47, с. 5].

Проаналізувавши, як змінювалось законодавство України та іноземних держав, щодо керування ТЗ у нетверезому стані, можна зробити висновок, що є як позитивний так і негативний досвід законотворення сьогодення так і тодішній поколінь та які потрібно врахувати у подальшому державотворенні. Він певним чином спрямований на перспективні напрями удосконалення та розвитку норм чинного адміністративного законодавства. У законодавстві іноземних держав була дефініція правопорушення з деякими варіаціями, а також гуманізовані адміністративні стягнення. В більшій мірі національними законодавцями був узятий напрямок на удосконалення, деталізацію, криміналізацію та розширення норм.

1.3. Поняття та ознаки адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах

Не існує такого періоду в історії людства, де не згадувалось би про вживання людьми не тільки алкогольних напоїв, а і різних одурманюючих та наркотичних речовин, які призводять до тяжкого стану. Багато різних іноземних держав звертали значну увагу на алкогольні напої та наркотичні засоби, навіть під дією яких керували ТЗ, незалежно від культури та традицій. Щодо країн Європи, то для них характерна увага саме алкогольним напоям, оскільки саме вживання алкоголю тягне за собою збільшення кількості ДТП.

Вчення про адміністративну відповідальність за керування ТЗ особами у стані сп'яніння, що вчинили правопорушення, карається штрафом з позбавленням права керування ТЗ та базується на загальних принципах. Ця велика проблема не втратила своєї актуальності протягом тривалого проміжку часу та досліджується науковцями для посилення відповідальності і внесення змін у чинне законодавство. Науковці досі не дійшли до єдиної позиції,

оскільки тут є момент розмежування притягнення до адміністративної чи кримінальної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння. З вищевказаного, потрібно детально розглянути поняття «стан сп'яніння», охарактеризувати та з'ясувати правове значення і види такого стану у чинному адміністративному законодавстві.

У ст. 266 КУпАП йде мова про те, що особи, які керують ТЗ, річковими, морськими або маломірними суднами і щодо яких є підстави вважати, що вони перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції підлягають відстороненню та проходженню оглядові на стан такого сп'яніння [65].

На підставі спільного наказу МВС та МОЗ України «Інструкція 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» №1452/735 від 09.11.2015, огляду на стан сп'яніння підлягають водії ТЗ, щодо яких у поліцейського уповноваженого підрозділу НПУ є підстави вважати, що вони перебувають у стані такого сп'яніння згідно з ознаками [141].

Згідно з п. 3,4 розділу I вказаної Інструкції ознаками алкогольного сп'яніння є:

1. запах алкоголю з порожнини рота;
2. порушення координації рухів;
3. порушення мови;
4. виражене тремтіння пальців рук;
5. різка зміна забарвлення шкірного покриву обличчя;
6. поведінка, що не відповідає обстановці.

Ознаками наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, є:

1. наявність однієї чи декількох ознак стану алкогольного сп'яніння (крім запаху алкоголю з порожнини рота);

2. звужені чи дуже розширені зіниці, які не реагують на світло;
3. сповільненість або навпаки підвищена жвавість чи рухливість ходи, мови;
4. почервоніння обличчя або неприродна блідість [141].

Також у ст. 21 КК України розглядається стан сп'яніння як родове поняття, оскільки особа, яка вчинила кримінальне правопорушення у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції підлягає кримінальній відповідальності [78].

Відповідно до п. 2.9 (а) ПДР водієві забороняється керувати ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебувати під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції [118].

М.І. Мельник та М.І. Хавронюк зазначають, що стан сп'яніння – це психічний стан особи в момент вчинення злочину, викликаний вживанням алкогольних напоїв, наркотичних засобів або інших одурманюючих речовин, який за загальним правилом не виключає осудності, який характеризується послабленням інтелектуальної і вольової сфери психічної діяльності людини і тому може бути ознакою діяння та особи винного, яка значно підвищує ступінь суспільної небезпеки вчиненого і посилює відповідальність цієї особи [82 с. 67 - 68].

Стан сп'яніння залежно від речовини, яка вживається поділяють на:

1. алкогольне;
2. наркотичне;
3. токсичне.

Алкогольне сп'яніння – це стан людини, який виникає внаслідок вживання надмірного вживання алкогольних напоїв (алкогольної інтоксикації), що призводить до фізіологічних, психічних, вегетативних і неврологічних розладів [82].

Розрізняють три ступені алкогольного сп'яніння – легкий, середній чи тяжкий. Тяжке сп'яніння може призвести 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 визначають за вмістом алкоголю у крові:

- менше 0,3 – відсутність впливу алкоголю;
- від 0,3 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 настати смерть;
- від 5,0 до 6,0 – смертельне отруєння [191].

Від 0,5 до 0,8 проміле – відстань визначається неправильно. При зміні освітлення очі гірше пристосовуються до цього. Дуже сильно послаблюється сприйняття червоного кольору, а саме можливість реакції та уваги, порушена рівновага. Найважче сприймається червоний сигнал світлофора, сигнали гальма і зупинки (інших автомобілів), огорожі на небезпечних ділянках дороги особою, яка керує ТЗ. Щодо пристосування до різних умов освітлення теж виникає гостра проблема. Наприклад, відстань визначається неправильно, коли водій перемикає дальнє світло на ближнє. Від 0,8 до 1,2 проміле – людина в такому стані часто переоцінює свої можливості, розслабляється. Змінюється сприйняття предмету, зменшується точка зору, відстань оцінюється невірно. У водіїв погіршується зір після перемикання світла фар з ближнього на дальній, спостерігається ризикований стиль водіння, пішоходи, велосипедисти, транспортні засоби, які знаходяться обабіч дороги або проїзної частини вулиці помічаються пізно. Від 1,2 до 2,4 проміле – неможливо їхати, увага людини помітно погіршується, очі все більше втрачають свою здатність. Дуже сильне розслаблення і самовпевненість, порушується реакція, втрачається рівновага, стиль водіння стає ризикованим. Великі проблеми приносить орієнтування в просторі. При керуванні допускаються помилки, тобто людина замість педалі гальма може натиснути газ тощо [191].

Вважається, що при алкогольному сп'янінні зберігається здатність людини усвідомлювати свої дії і свідомо керувати ними, хоча і в дещо обмеженому вигляді. Тому таких осіб судді мають право визнати осудними. Патологічне сп'яніння має якісно відмінну характеристику від алкогольного, що за своєю природою належить до психічного розладу, пов'язаного зі сп'янінням. Як зазначає професор П.Л. Фріс, «патологічне сп'яніння – це не просто ступінь якого-небудь фізіологічного сп'яніння, але тимчасовий психічний розлад, що виключає осудність. Суб'єкт, що вчинив злочин у стані патологічного сп'яніння, втрачає здатність усвідомлювати фактичний характер та суспільну небезпеку своїх дій або керувати ними. На цій підставі судово-психіатричною експертизою він може бути визнаний неосудним і в цьому випадку не підлягає кримінальній відповідальності» [188, с.118].

Отрута універсальної дії – алкоголь у будь-якому вигляді. Етиловий спирт різко порушує всі процеси в організмі потрапляючи в кров через шлунково-кишковий тракт: людина починає частіше дихати, прискорюється пульс, з'являється почуття відчуженості. Усі ознаки сп'яніння наявні при частому і безконтрольному прийомі: п'яний втрачає контроль над ситуацією, у нього порушена орієнтація, переоцінює свої можливості. З досліджень фізіологічного впливу алкоголю на центральну нервову систему відомо, що він її засмучує та завдає розлади основних нервових процесів умовно-рефлекторної діяльності людини – збудження та гальмування [20].

Рух і важкість сп'яніння залежать від кількості вжитого алкоголю, практичних особливостей вищих структур головного мозку та загального стану організму. Деякою мірою співставляють із вмістом алкоголю в крові клінічні прояви ступенів сп'яніння. При легкому ступені цей вміст становить до 0,5-1,5, при середньому – 1,5-2,5, при тяжкому – до 6 проміле [189, с. 11].

В більшості випадків від кількості вжитих спиртних напоїв та їх міцності залежить ступінь алкогольного сп'яніння особи. Також на цей стан впливає вік, вага, стать водія, загальний стан його організму та навіть їжа, спожита під час чи до вживання алкоголю. Концентрація алкоголю в крові людини зростає

набагато швидше на порожній шлунок і досягає максимуму приблизно через 30-80 хвилин, на повний шлунок процеси всмоктування спирту протікають повільніше – максимум алкоголю в крові спостерігається через 90-180 хвилин [189, с. 1].

Наркотичне сп'яніння – це психічний стан людини, викликаний вживанням наркотичних засобів або інших одурманюючих речовин. Постійне вживання цих засобів викликає фізичну залежність людського організму від наркотику, в основі якої лежить абстинентний синдром – комплекс розладів, що виникають у споживачів наркотиків після раптового і повного припинення вживання наркотичних засобів і часто є внутрішніми детермінантами вчинення злочинів, насамперед насильницьких. Залежно від виду наркоманії абстиненція проявляється по-різному, але завжди пов'язана з відхиленнями у психічній діяльності людини [82].

Ще одним видом сп'яніння є токсичне сп'яніння – тобто психічний стан людини, викликаний вживанням психотропних та інших одурманюючих речовин (окрім алкогольних напоїв і наркотичних засобів). Під іншими одурманюючими речовинами слід розуміти психоактивні лікарські засоби або речовини, які не відносяться ні до алкоголю, ні до групи наркотиків, тобто снодійні препарати, психостимулятори, транквілізатори та інші, які використовуються в медичній практиці, а також ароматичні летючі речовини, вживані в промисловості і побуті – ацетон, бензин, хлороформ та інші. Ці речовини об'єднані назвою «токсичні», а отже, їх вживання викликає токсичне сп'яніння [82].

На нашу думку, стан сп'яніння – це стан здоров'я особи, який обумовлений вживанням алкоголю, наркотичних засобів або лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції та проявляється в порушенні або зміні психічних або фізичних реакцій і функцій, поведінці, що не відповідає обстановці та сповільнені або навпаки підвищеній жвавості чи рухливості ходи та незрозумілій мові.

Допустимий рівень алкоголю у крові для водіїв в Україні не повинен перевищувати 0,2 проміле [141]. Згідно КУпАП передбачено, що керування ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також передача керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом лікарських препаратів, караються штрафом 17 000 грн з позбавленням права керування транспортними засобами на строк 1 рік та на інших осіб штраф у сумі 17 000 грн. Якщо такі дії вчинено повторно, то штраф становитиме 34 000 грн з позбавленням права керування транспортними засобами на строк три роки з оплатним вилученням ТЗ чи без такого. Особою, яка двічі протягом року піддавалась адміністративному стягненню карається штрафом у розмірі 51000 грн. з позбавленням права керування ТЗ на строк 10 років та з конфіскацією ТЗ, який є у приватній власності порушника або адміністративний арешт [65].

Огляд водія на стан алкогольного сп'яніння може проводитися поліцейськими безпосередньо на місці зупинки ТЗ з використанням спеціальних технічних засобів. В такому випадку огляд водія зазвичай проводять за допомогою приладу «Drager Alcotest 6820». Якщо особа відмовляється пройти огляд на стан сп'яніння на місці зупинки ТЗ та у медичному закладі тоді вважається, що вона керувала автомобілем у стані сп'яніння. Далі буде складання адміністративного протоколу за ст. 130 КУпАП, притягнення до відповідальності, накладення стягнення та позбавлення права керування ТЗ. Алкотестер – прилад, який використовується, щоб визначити рівень алкоголю в крові у особи, тобто прилад який допомагає визначити скільки концентрації алкоголю в крові людини шляхом аналізу видихуваного повітря [61, с. 12].

Технічний засіб для встановлення стану алкогольного сп'яніння «Алкотестер», який не застосовується відразу ж після вживання алкогольних напоїв, необхідно, щоб пройшло не менше ніж 15-20 хвилин, оскільки покази будуть невірними. Безпосередньо після прийняття будь-якого спиртного напою

в ротовій порожнині знаходиться велика кількість парів алкоголю, і якщо зробити аналіз видихаємого повітря, то його результат буде значно вищим, ніж концентрація алкоголю в крові. Так само існує небезпека дати велике навантаження на датчик, що може призвести до псування самого приладу. Для того, щоб аналіз був вірним, він проводиться через певний проміжок часу, коли алкоголь встиг потрапити у кров. Полоскання ротової порожнини водою або безалкогольними напоями не може змінити необхідного часового проміжку перед проведенням тестування. Перед тестуванням особа повинна дихати нормально. Необхідно уникати бистрих вдихів-видихів через рот. Особа, яка тестується, повинна забезпечити необхідний мінімальний об'єм повітря – 1,2 (заводські налаштування). Потік повітря, що видихається, повинен бути постійним протягом заданого мінімального проміжку часу. Для проведення тесту необхідно встановити елементи живлення та мундштук, а потім натиснути та утримувати протягом 1 секунду кнопку «ОК», яка розташована на корпусі приладу. Запуститься діагностування, після закінчення якого на екрані з'явиться напис «ГОТОВО» – це означає, що можна приступати до тестування. Особа, яка тестується, повинна зробити глибокий вдих та розпочати продування повітря. Під час забору проби (якщо воно проходить успішно) горить зелений індикатор та звучить безперервний звуковий сигнал. При цьому на дисплеї виводиться напис «ДУЙТЕ». Після того, як прилад визначить, що отримав достатньо повітря для визначення тесту, зелений індикатор погасне, сигнал припиниться та прослідують клацання. Подальше продування можна припинити. Залишається почекати від 5 до 25 секунд (в залежності від температури видиху та концентрації в ньому етанолу) та отримати результати, при цьому на дисплеї буде напис «ЧЕКАЙТЕ». Після цього результати можна роздрукувати на відповідному принтері приладу. Час підготовки приладу до наступного тесту складає до 6 секунд [25].

Керування ТЗ в стані сп'яніння є однією з головних причин скоєння ДТП, тобто адміністративного правопорушення передбаченого ст. 124 КУпАП або призводить до вчинення злочину передбаченого ст. 268 КК України та тягне за

собою адміністративну відповідальність за ст. 130 КУпАП. Вказаному питанню приділяється досить багато уваги, оскільки стан навіть найлегшого ступеня сп'яніння може бути однією з причин ДТП. Учасникам дорожнього руху необхідно досить серйозно ставитися до дотримання ПДР, кожен повинен розуміти, до чого призводить грубе їх порушення, а особливо керування ТЗ у стані сп'яніння. З вини п'яних водіїв страждають невинні люди, серед яких досить часто є діти, а винуватці аварій залишаються живі та неушкоджені [118].

Організація проведення токсикологічних досліджень біологічного матеріалу з метою виявлення стану сп'яніння, має свої специфічні особливості, які визначаються юридичними наслідками висновків. При здійсненні цих досліджень необхідно врахувати не тільки складність самої аналітичної задачі, але і необхідність строгої регламентації всього процесу від відбору, консервування, маркірування, упаковки, транспортування зразків до міста проведення досліджень, організації самих досліджень до оформлення отриманих результатів. Результати досліджень біологічних зразків, а, відповідно і юридичні наслідки, в значній мірі залежить від можливості маніпулювання цими зразками як особами, що проходять огляд, також і особами, які беруть участь на різних етапах їх дослідження. Це може бути розбавлення, заміна його на «чистий» від алкоголю та наркотиків зразок або додавання до нього речовин, які перешкоджають правильній інтерпретації отриманих результатів. Вище наведене, виводить на перше місце, з точки зору отримання адекватної та юридично незаперечної інформації про пацієнта проблему організації аналітичної служби [99].

Виявлення та визначення алкоголю, наркотиків та деяких лікарських речовин, що знижують увагу та швидкість реакцій, в зразках біологічних рідин (слині, крові, сечі) застосовується в наступних випадках:

1. При проведенні огляду на стан сп'яніння водіїв, судноводіїв та інших осіб, які керують ТЗ, річковими, морськими і маломірними суднами з ознаками сп'яніння, а так само зазначених осіб, незалежно від наявності ознак сп'яніння – учасників ДТП, в наслідок яких постраждали громадяни;

2. За постановою слідчого, прокурора або суду при порушенні кримінального провадження (наприклад, по факту ДТП або кримінального правопорушення) та виникненні необхідності в ретроспективній оцінці;

3. На запит роботодавця, фонду соціального страхування від нещасних випадків на виробництві та професійних захворювань, при розслідуванні нещасного випадку на виробництві;

4. На запит Держгірпром наглядом (інспекції з охорони праці);

5. За клінічними показами;

6. За власним бажанням (при письмовому зверненні до чергового лікаря).

У першому випадку (при проведенні огляду на стан алкогольного та іншого сп'яніння водіїв, судноводіїв та інших осіб, які керують ТЗ, річковими, морськими та маломірними суднами з ознаками сп'яніння, а так само зазначених осіб, незалежно від наявності ознак сп'яніння, - учасників ДТП, внаслідок яких постраждали громадяни) організаційні питання огляду та направлення на дослідження зразків біологічного матеріалу вказаних категорій осіб обумовленні. Результати лабораторного дослідження зразків біологічного матеріалу на наявність речовин, що контролюються, є насамперед не юридичним доказом, а зразок біологічного матеріалу в якому проводилось вимірювання, - речовим доказом. Для забезпечення юридичної сили результату вимірювання вимоги до відбору зразків біологічного матеріалу, його маркірування, документального супроводження, транспортування, зберігання, проведення вимірювання, оформлення результатів вимірювання, вилучення чи передачі досліджуваного біологічного матеріалу для проведення незалежного судово-токсикологічного дослідження, а також знищення біологічного матеріалу мають відповідати вимогам Кримінально-процесуального кодексу України. У клінічній практиці виникають ситуації, коли виявлення наркотичних речовин, лікарських препаратів та визначення концентрації алкоголю в крові необхідно провести за життєвими показниками (диференціація коматозного стану пацієнта та ін.). У зв'язку з непередбачуваністю подальшого можливого

застосування результатів дослідження вимог до відбору зразків біологічного матеріалу, його маркування, документального супроводження, транспортування, зберігання, проведення вимірювання, оформлення результатів дослідження, вилучення чи передачі досліджуваного біологічного матеріалу для проведення незалежного судово-експертного дослідження, а також знищення біологічного матеріалу, також повинні відповідати даному порядку [99].

Дороги не повинні бути місцем загибелі людей або отримання ними тілесних ушкоджень, а ТЗ не повинен бути об'єктом підвищеної небезпеки. Для формування культури та повноцінного усвідомлення відповідальності майбутніх та нинішніх водіїв слід наділити знаннями, які дозволять реально оцінювати небезпеку керування ТЗ під впливом алкоголю [175].

Наприклад азіатські країни взагалі проявляють мало терпіння до п'яних водіїв і багато з них приймають правило так званої нульової толерантності. Навіть ті країни у яких більш м'які закони не допускають перевищення 0,05 проміле. Покарання відрізняються в залежності від регіону, але більшість з них слідує стандартній моделі штрафних санкцій, відсторонення та тюремне ув'язнення.

Європейські санкції відрізняються у кожній країні окремо, враховується рівень проміле та кількість вчинених правопорушень. Вживання алкоголю є невід'ємною частиною європейської культури, але такі країни як Чеська Республіка, Угорщина не терплять жодного сліду алкоголю у крові особи.

Коста-Ріка та Сальвадор накладають сурові міри на будь-кого, хто вирішить керувати автомобілем в нетверезому стані. Костариканцям загрожує штраф у розмірі 500 доларів, дворічне призупинення дії ліцензії, а також тюремне ув'язнення. Сальвадор допускає нульовий показник проміле.

У Північній Африці діють суворі закони щодо керування ТЗ у нетверезому стані. У країні більше 45 відсотків всіх смертей являються результатом керування у стані сп'яніння. У той час, як правопорушення пересікається з покаранням та аналогічними санкціями, як в Сполучених

Штатах Америки (призупинення дії ліцензії та грошове покарання), а також є ризик провести шість років у тюрмі.

Саудівська Аравія, яка повністю забороняє вживання алкоголю, карає позбавленням волі на строк до десяти років. В більшості інших країн є аналогічні суворі покарання. Наприклад в Об'єднаних Арабських Еміратах чоловік із Абу-Дабі був приговорений до 80 ударів пліткою та штрафом на суму 7000 доларів після того, як у нього після ДТП був виявлений алкоголь у крові.

Штрафи в Австралії розрізняються в різних штатах і територіях. Використовуються контрольні-пропускні пункти і полові тести на виявлення стану сп'яніння. В той час як рівень алкоголю у крові становить 0,5 проміле, ліцензовані оператори комерційних автомобілів, а також особи у віці 25 років мають дотримуватись нульової політики країни. Австралійським правопорушникам закону загрожує призупинення дії ліцензії на шість місяців, а також анулювання без права відновлення. Особі може бути висунуто звинувачення на протязі трьох годин після керування ТЗ.

Штраф і пеня розрізняються у Канаді, Мексиці та Сполучених Штатах Америки, установлений рівень залишається незмінним 0,8 проміле, Штати застосовують нульову політику до неповнолітніх і хоча є розбіжності, вимагають пройти тест на стан сп'яніння, який тягне за собою додаткові штрафи за не виконання. Призупинення дії ліцензії та тюремне ув'язнення застосовуються у всіх країн Північної Америки не залежно від кількості вчинених правопорушень.

Південноамериканські закони досить схожі на закони Північної Америки, за виключенням політики абсолютної нетерпимості в Парагваї і Колумбії. За керування ТЗ у стані сп'яніння накладають штраф, громадські роботи і призупиняють дію ліцензії всього за 0,2 проміле алкоголю [19].

Водночас у Німеччині законодавцем визначено градацію відповідальності проміле у крові в залежності від ступеня сп'яніння водія. Так у випадку наявності від 0,3 до 1,0 проміле алкоголю останній може відбутися штрафом у

розмірі 500-700 євро, натомість у випадку перевищення 1,0 проміле, водієві загрожує позбавлення свободи та посвідчення водія на 5 років. У законодавстві Франції аналогічно Німецькому, визначено альтернативну відповідальність. У випадку встановлення більше 0,5 проміле, водієві загрожує штраф від 135 євро, понад 0,8 проміле – штраф у сумі 4500 євро чи ув'язнення на термін до двох років. У цій країні також діє система штрафних пунктів для водіїв-резидентів Франції. Для водіїв – новачків протягом трьох років з моменту отримання водійського посвідчення граничну межу знижено до 0,2 проміле [6].

Скандинавські країни вважаються лідерами за розмірами штрафів для автомобілістів у Європі. У Швеції, як і в Україні, відносно низька гранична межа допустимого алкоголю в крові – 0,2 проміле. Але, передбачені покарання куди серйозніші. У цій країні немає чітко встановлених розмірів штрафів за водіння ТЗ у нетверезому стані. Від доходів правопорушника залежить сума штрафу. Мінімальний штраф передбачено на рівні доходу водія за 40 днів. Також законодавство Швеції передбачає можливість позбавлення волі водія терміном до шести місяців. У випадку з вмістом алкоголю в крові на рівні понад 1,0 проміле водієві вже загрожує позбавлення волі на строк до двох років. Слід зауважити, що вказані законодавчі норми розповсюджуються й на осіб, які керують плавальними засобами, приміром, човном, що в свою чергу дає змогу провести паралелі між законодавством України та Швеції у сфері протидії негативним наслідкам керування ТЗ у стані сп'яніння [21].

Якщо в Італії помітили водія напідпитку, а в його крові вміст алкоголю від 0,8 до 1,5 проміле, буде змушений заплатити штраф у розмірі від 800 до 3200 євро. Крім того буде позбавлений водійських прав строком від шести до дванадцяти місяців, а також є ймовірність позбавлення волі строком на пів року. Якщо вміст алкоголю буде перевищувати 1,5 проміле – водій сяде за ґрати терміном до 2 років, заплатить штраф у розмірі до 6 тисяч євро, а також позбудеться посвідчення водія на 2 роки [198].

У Сінгапурі, якщо водій керує ТЗ у стані сп'яніння та вперше попався на очі поліцейському, то його можуть позбавити посвідчення водія на рік та

застосувати стягнення у вигляді штрафу у розмірі 5000 доларів або перебування у в'язниці строком на пів року. Якщо п'яного водія спіймали вдруге то він може розраховувати на ще більший штраф і три роки ув'язнення. При вчиненні ДТП за участю п'яного водія, коли є постраждалі люди, до дуже тривалого ув'язнення додається шість ротангових ударів палицею. Довічне ув'язнення може отримати водій, який керував ТЗ у стані сп'яніння та збив людину [2].

У Китаї закон особливо суворий. До смертної кари засудили водія, який влаштував ДТП з летальним результатом. Якщо ж автолюбителя просто спійманий в п'яному вигляді і учасником неприємних дорожніх ситуацій ще не став, то відповідальність все одно буде кримінальна – на строк від одного до шести місяців та передбачено позбавлення посвідчення водія на три роки. Водії у Великобританії не порушують закону, якщо перебувають за кермом із рівнем алкоголю в крові до 0,8 проміле (лише в Шотландії граничну межу знижено до 0,5 проміле). Якщо перевищено граничну межу, водієві загрожує позбавлення посвідчення водія щонайменше на один рік, а в окремих випадках – навіть до шести місяців ув'язнення. Якщо у Білорусії водій перевищив норму 0,4 проміле в перший раз, то заплатить до 12500 доларів штрафу і позбудеться посвідчення водія на три роки. За рецидив передбачена кримінальна відповідальність і можуть відправити до в'язниці. В Японії п'яному водієві (більше 0,3 проміле) загрожує серйозний штраф і позбавлення посвідчення водія на довгий термін. Якщо нетверезий винуватець аварії зник з місця ДТП, то посвідчення водія відберуть на десять років. Країна карає не тільки самих п'яних водіїв, але і пасажирів, які сіли до них в автомобіль [6].

Алкоголь, наркотичні засоби і одурманюючі речовини можуть не тільки послаблювати, але й бути стимулятором інтелектуальної і вольової сфери діяльності людини. Проте, слід зазначити, що поряд із підвищенням вольової сфери психічної діяльності, в стані сп'яніння в людини порушуються контрольні-вольові функції. Все це призводить до зниження самоконтролю та самооцінки дій людини. Більшість іноземних держав не забороняє керування транспортним засобом під дією алкоголю, а лише обмежується кількісним

рівнем або ступенем концентрації алкоголю в крові водія. Вплив різних доз алкоголю на водійські здатності людини і, як наслідок, на ймовірність здійснення ДТП. Це надало підставу для широкої підтримки ідеї в тому, що максимально допустимий рівень вмісту алкоголю не повинен перевищувати 0,5г в розрахунку на 1 літр крові. Проводячи аналіз законодавства України та іноземних держав щодо відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння можна прийти до висновку, що Україна, як держава, на даний час має досить лояльні стягнення, для осіб, які керують ТЗ у стані сп'яніння. В той же час для усунення цих негативних наслідків слід звернути увагу на досвід інших, в тому числі сусідніх, держав щодо посилення відповідальності, яке б передбачало продуманий, позитивний та актуальний викликам часу підхід визначення як розміру так і характеру стягнення, що застосовується до правопорушника [168].

Висновки до першого розділу

Вивчивши та дослідивши теоретико-правові засади дослідження адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах, можна дійти до наступного:

1. Деталізовані та детально розглянуті методологічні передумови та методологічне забезпечення адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах, які є досить ефективним та дієвим підґрунтям для належного, змістовного та результативного проведення дисертаційного дослідження. Правильний, змістовний та належний вибір методів дослідження є одним з важливих підходів до поставлених задач, які стоять перед нами, а також доцільне застосування прийомів та способів за допомогою яких буде його здійснено. В основі дисертації лежить порівняльно – правовий метод, а разом з ним додатково будемо використовувати: метод опитування, статистичний, моделювання, бібліометрія, спостереження, діалектика, дедуктивний, опитування та інші, які дадуть змогу гуманізовано розкрити сутність, мету, завдання та досягти поставленої цілі.

2. Історичний розвиток норм адміністративної відповідальності бере свій початок ще з появи алкоголізму та пияцтва, а згодом переходить до відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння, який відбувався на різних етапах становлення, розпочинаючи ще з прийняття кодексу про адміністративні правопорушення у 1927 році за часів радянського союзу, а потім у 1984 році і до сьогодення. На розвитку різних історичних етапів дослідження керування автомобілем у стані сп'яніння були, як спади так і підйоми хоча у санкціях кожного наступного адміністративно-правового акту вносились зміни та посилювалась відповідальність. Дослідження історичного розвитку показує нам, що постійно вносились зміни до нормативно-правових актів щодо посилення відповідальності, хоча не менш проблематичним є провадження у справах про адміністративні правопорушення за керування ТЗ у стані сп'яніння. Історичні аспекти законодавства іноземних держав дають розуміння

того, що в Україні найменший показник рівня проміле алкоголю у крові водія зафіксованого на рівні 0,2 проміле. У більшості країн Європейського союзу прослідковується градація проміле алкоголю в крові водія та існує поділ на адміністративні і кримінальну відповідальність за вчинення вказаного правопорушення. Пропонуємо внести зміни до КУпАП та до КК України, де зазначити градацію проміле та відповідно здійснити поділ на кримінальну та адміністративну відповідальність.

3. Надано визначення самому стану сп'яніння, а також його видам, зокрема алкогольному, наркотичному, токсичному та виділено основні і відмінні ознаки такого стану. Також слушно зазначено різними вченими-науковцями щодо закріплення стану сп'яніння на законодавчому рівні, зокрема вважаємо, що потрібно внести зміни до ст. 16 ЗУ «Про Дорожній Рух», позначивши приміткою визначення стану сп'яніння.

4. Запропоновано авторське визначення стану сп'яніння у такому форматі: стан сп'яніння – це стан здоров'я особи, який обумовлений вживанням алкоголю, наркотичних засобів або лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції та проявляється в порушенні або зміні психічних або фізичних реакцій і функцій, поведінці, що не відповідає обстановці та сповільнені або навпаки підвищеній жвавості чи рухливості ходи та незрозумілій мові.

5. Проводячи аналіз законодавства України та іноземних держав щодо відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння для подолання негативних наслідків, які назрівають у законодавстві України потрібно зосередити значну увагу на досвід інших, у тому числі сусідніх держав, щодо посилення відповідальності, яке мало на меті диференційований та актуальний викликам часу підхід визначення, як розміру так і характеру стягнення, що застосовується до правопорушника.

6. Більшість іноземних держав не забороняє керування ТЗ під дією алкоголю, а лише обмежується кількісним рівнем або ступенем концентрації алкоголю в крові водія. Вплив різних доз алкоголю на водійські здатності

людини і, як наслідок, на ймовірність здійснення ДТП. Це надало підставу для широкої підтримки ідеї в тому, що максимально допустимий рівень вмісту алкоголю не повинен перевищувати 0,5 г в розрахунку на 1 літр крові.

РОЗДІЛ 2

ДОСВІД ІНОЗЕМНИХ ДЕРЖАВ ЩОДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ

2.1. Аналіз національного законодавства та законодавства іноземних держав щодо відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння

На протязі останніх років в Україні та іноземних державах можна спостерігати збільшення кількості ТЗ на дорогах та безвідповідальних водіїв, які керують ними, що призводить до великої кількості ДТП, зокрема вчинених у стані сп'яніння та з потерпілими. Коли будь – яка особа свідомо сідає за кермо у стані сп'яніння вона не розуміє, що є велика можливість вчинити найбільш суворе правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, яке буде визначатись певними діями та ступенем суспільної небезпеки.

Найнебезпечніша особа на дорозі – водій, який керує ТЗ у стані сп'яніння. Він є потенційною загрозою іншим учасникам дорожнього руху, а саме водіям, пішоходам, велосипедистам, а також самому собі. Керування ТЗ у стані сп'яніння – велика проблема, яка потребує детального дослідження та внесення певних змін у чинне законодавство України.

Погоджуємось з думкою О. Г. Юшкевич, що потрібно внести зміни: до КУпАП щодо встановлення нижньої та верхньої меж адміністративного стягнення в санкції ст. 130 КУпАП задля врахування при винесенні рішення визначення ступеня вини особи, характеру вчиненого правопорушення, особи правопорушника, його майнового стану, обставин, що пом'якшують чи обтяжують покарання, до КУпАП та кодексу адміністративного судочинства України про притягнення до дисциплінарної відповідальності за неявку до суду та проведення службових перевірок у разі визнання судом факту

неправомірного складення протоколу про адміністративне правопорушення, п. 2.1 ПДР, щодо розширення переліку документів, які повинен мати при собі водій механічного транспортного засобу, зокрема, на право керування чужим ТЗ для встановлення факту передачі керування ТЗ особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння, до спільного наказу МВС та МОЗ, «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» від 09.11.2015 № 1452/735 щодо усунення можливості водію, який при проведенні огляду поліцейським погодився із результатами огляду поліцейськими, через певний час самостійно проходити огляд на стан сп'яніння в медичній установі та представляють суду акт огляду. Окремо, слід запропонувати МВС видати наказ про затвердження Переліку технічних засобів, що використовуються в НПУ для виявлення та фіксування порушень ПДР для усунення непорозумінь у законності застосування поліцією спеціальних технічних засобів, за допомогою яких у водіїв ТЗ виявляють ознаки алкогольного сп'яніння [200].

Слід зазначити, що нетверезі водіїв керують ТЗ та не зважають на адміністративну відповідальність та значно підвищені санкції. У адміністративному законодавстві досить багато прогалин і це призводить до порушення процедури порядку проведення освідування на стан сп'яніння працівниками НПУ. Для цього потрібно досить детально дослідити нормативно – правову базу з вказаного питання.

Законодавчі акти, які регулюють питання керування ТЗ у стані сп'яніння України наступні:

1. Основний ЗУ – Конституція України, зокрема ст. 3 передбачає, що «людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю. Права і свободи людини та їх гарантії визначають зміст і спрямованість діяльності держави» [72].

2. Віденська Конвенція «Про дорожній рух», яка ратифікована на території України, зокрема ст. 8 має назву «Водії», було доповнено пунктом

шість, який звучить у перекладі на українську так: «у національному законодавстві повинні бути передбачені спеціальні положення, що стосуються керування ТЗ під дією алкоголю, а також допустимий законом рівень вмісту алкоголю у крові, а у відповідних випадках – повітрі, що видихається, перевищення якого є не сумісним із керуванням ТЗ. У всіх випадках максимальний рівень вмісту алкоголю у крові у відповідності із національним законодавством 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 у крові і рівень покарання за її перевищення [70].

3. ЗУ «Про Національну поліцію», відповідно до ст. 35 визначено десять підстав зупинки ТЗ, а саме поліцейський може зупиняти транспортні засоби у разі, якщо водій порушив ПДР [149].

4. ЗУ «Про дорожній рух» у ст. 16 зазначено «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 лікарських препаратів» [132].

5. Основним нормативно–правовим актом в Україні є КУпАП, який зазначає притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності, які керували ТЗ у стані сп'яніння з відповідною ст. 130 «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» [65].

6. Постанова КМУ «Про Правила дорожнього руху» від 10.10.2001 № 1306, п. 2.5 «водій повинен на вимогу поліцейського пройти в установленому порядку медичний огляд з метою встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції», п. 2.9 а «керувати ТЗ у стані алкогольного сп'яніння або перебуваючи під впливом наркотичних чи

токсичних речовин» та 2.9 г «передавати керування ТЗ особам, які перебувають у стані алкогольного сп'яніння, під впливом наркотичних чи токсичних речовин, у хворобливому стані, у стані стомлення або під впливом лікарських препаратів, що знижують швидкість реакції і увагу» [118].

7. Постанова КМУ «Про затвердження порядку направлення водіїв ТЗ для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду» від 17.12.2008 № 1103 «огляду підлягають водії ТЗ, щодо яких у поліцейського є підстави вважати, що вони перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, згідно з ознаками такого стану, установленими МОЗ і МВС» [100].

8. Постанова КМУ «Про затвердження Порядку тимчасового вилучення посвідчення водія на ТЗ та його повернення» від 17.12.2008 № 1086 «у разі вчинення правопорушення, за яке передбачено накладення адміністративного стягнення у вигляді позбавлення права керування ТЗ, складається протокол про адміністративне правопорушення у двох примірниках і тимчасово вилучається посвідчення водія, про що робиться запис у протоколі» [146].

9. Постанова КМУ «Про затвердження Порядку ТЗ працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції транспортних засобів та їх зберігання» від 17.12.2008, № 1102 «тимчасове затримання ТЗ проводиться поліцейським у разі наявності в нього підстав вважати, що водієм вчинено порушення, передбачені частинами першою - четвертою, шостою і сьомою статті 121, частинами третьою - п'ятою статті 122 (у частині порушення правил зупинки, стоянки, що створюють перешкоди дорожньому руху або загрозу безпеці руху, порушення правил зупинки чи стоянки на місцях, що позначені відповідними дорожніми знаками або дорожньою розміткою, на яких дозволено зупинку чи стоянку лише ТЗ, якими керують водії з інвалідністю або водії, які

первозять осіб з інвалідністю), ст.ст. 122-5, 124, 126, 130, ст.ст. 132-1, 206 КУпАП» [147].

10. Наказ МВС, МОЗ України «Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв ТЗ ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції» від 09.11.2015 № 1452/735 «Інструкція визначає процедуру проведення огляду водіїв ТЗ на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, та оформлення результатів такого огляду» [141].

11. Наказ МВС "Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі" від 07.11.2015 № 1395 «водії, стосовно яких у поліцейських є достатні підстави вважати, що вони перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, підлягають відстороненню від керування цими ТЗ та огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції. Обов'язковому огляду підлягають водії ТЗ – учасники ДТП, унаслідок якої є особи, які отримали тілесні ушкодження. Направлення водіїв ТЗ для проведення огляду на стан сп'яніння і проведення такого огляду здійснюються відповідно до Порядку направлення водіїв ТЗ для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду, затвердженого постановою КМУ від 17 грудня 2008 року № 1103. Огляд на стан алкогольного сп'яніння проводиться поліцейським на місці зупинки ТЗ в присутності двох свідків відповідно до чинного законодавства. Результати огляду зазначаються в акті огляду на стан алкогольного сп'яніння з використанням спеціальних технічних засобів. Акт огляду на стан алкогольного сп'яніння з використанням

спеціальних технічних засобів складається у двох примірниках, один з яких вручається особі, щодо якої проводився цей огляд. У разі виявлення стану алкогольного сп'яніння в результаті проведення огляду з використанням спеціальних технічних засобів складається протокол про адміністративне правопорушення, до якого долучаються акт огляду на стан сп'яніння та роздруківка із результатом огляду з використанням спеціального технічного засобу. У разі проведення огляду на стан сп'яніння в закладах охорони здоров'я висновок про його результати долучається до протоколу про адміністративне правопорушення. У разі відмови водія ТЗ від проведення огляду в закладі охорони здоров'я поліцейський в присутності двох свідків складає протокол про адміністративне правопорушення, у якому зазначає ознаки сп'яніння і дії водія щодо ухилення від огляду. Не можуть бути залучені як свідки поліцейські або особи, щодо неупередженості яких є сумніви [137].

Коллер Ю. С. та Собакарь А. О, вважають, що одним із засобів забезпечення безпеки дорожнього руху є дієвий та справедливий механізм притягнення до адміністративної відповідальності правопорушників транспортної дисципліни. Удосконалення національного законодавства можливе лише після детального вивчення й аналізу відповідного зарубіжного законодавства, виявлення в ньому переваг та недоліків. Необхідно розглянути зарубіжний досвід застосування заходів адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху тих країн, правові системи яких найбільш схожі з системою права України [10, с. 70].

У країнах Європи кримінальна та адміністративна відповідальність за керування ТЗ у нетверезому стані, на законодавчому рівні, передбачає більш суворіші санкції. За керування або за відмову від проходження огляду на стан сп'яніння передбачена адміністративна відповідальність у вигляді таких стягнень, як адміністративний штраф, позбавлення водійських прав, вилучення ТЗ. В рамках кримінального провадження є обтяжуючою обставиною, вчинення злочину, у тому числі й завдання шкоди життю і здоров'ю в ДТП, перебування у стані алкогольного сп'яніння. У відповідних законах кожної країни

прописаний рівень відповідальності, яку несе водій у нетверезому сп'яніння. Допустимий рівень алкоголю у своєму законодавстві, відповідно до Віденської конвенції 1968 року про дорожній рух кожна країна, яка є учасницею договору встановлює самостійно. Але нульова толерантність до алкоголю має важливе значення у ряді східноєвропейських країн. Правоохоронні органи таких країн покарають водія якщо результат буде відмінний від нульового. У Чехії, Угорщині, та Румунії діє така толерантність. Штраф у розмірі від 200 до 470 євро загрожує водієві ТЗ, якщо він порушить законодавство вказаних країн. Схожі заходи застосовували у Хорватії, однак вимушені були його змінити, тому що значний тиск спричинили туристичні компанії. На даний час гранично допустимий рівень алкоголю у цій країні складає 0,5 проміле. Принцип нульової толерантності працює тоді коли водій у нетверезому стані порушить ПДР або вчинить ДТП. Рівень алкоголю у крові і рівень покарання кожна країна встановлює самостійно [53].

Варто детально дослідити законодавчі акти іноземних держав та провести порівняльний аналіз.

Основним законодавчим актом, який регулює питання щодо керування особами ТЗ у стані сп'яніння у Словацькій Республіці є: «Закон Про Дорожній рух» [45]. Щодо відповідальності за керування ТЗ особами у такому стані варто зазначити, що водієві забороняється вживати алкоголь або будь-яку речовину іншого походження, що викликає залежність. Керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння може розглядатись як проступок або як кримінальне правопорушення. Допустимий рівень алкоголю в крові становить 0,0 проміле, тобто не має визначеного діапазону [45].

У разі застосування «Закону Про Злочини», передбачається:

1. Стягування штрафу від 300 до 1300 євро і заборона керування ТЗ на період від 1 до 5 років за відмову водія у проходженні огляду на стан сп'яніння, якщо водій керував автомобілем в нетверезому стані та спричинив ДТП.

2. Стягування штрафу у розмірі від 200 до 1000 євро та заборона керування ТЗ на період 5 років, якщо водій вживає інші наркотичні речовини; ТЗ перебуває у вимкненому стані.

3. Штраф у розмірі від 150 до 800 євро та заборона керування ТЗ протягом 3 років, якщо водій під час керування автомобілем вживає алкоголь, або сів за кермо після вживання алкоголю [47].

Згідно з ст. 289 Кримінального Кодексу Словацької Республіки злочин, вчинений під дією наркотичних речовин є кримінальним злочином та карається позбавленням волі від 1 до 5 років. Також слід звернути увагу на те, що застосовуються і наступні види покарань: заборона керування ТЗ на максимальний термін 10 років, позбавлення волі, штраф [46].

Для здійснення перевірки водія на вживання алкоголю, поліцейський уповноважений зупинити автомобіль. Конкретні підстави щодо зупинки транспортного засобу у «Законі Про Дорожній рух» не прописано. Чітко визначені повноваження поліцейського, серед яких є і здійснення огляду водія на вживання алкоголю або інших наркотичних речовин та лікарських засобів, які можуть погіршити його здатність безпечно керувати ТЗ. Є серйозним порушенням ПДР, відмова водія пройти огляд на стан сп'яніння. Обов'язок водія «перебуваючи у ТЗ, покласти руки на кермо, тримаючи їх у полі зору поліцейського, та не виходити з нього без дозволу поліцейського; неухильно виконувати вимоги або розпорядження», «пасажир зобов'язаний під час зупинки ТЗ на вимогу поліцейського перебувати на своєму місці або на вимогу поліцейського вийти з ТЗ...» [44].

Основним правовим актом Естонської Республіки, що регулює сферу дорожнього руху є «Закон Про Дорожній рух» [49].

Відповідно до законодавства у галузі відповідальності за керування ТЗ особами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння – забороняється керувати ТЗ, якщо рівень алкоголю у крові водія перевищує 0,2 проміле.

Згідно із «Законом Про Дорожній рух» за керування ТЗ при перевищенні допустимого рівня алкоголю у крові, який становить 0,2 проміле, передбачається:

1. Штраф до 100 штрафних одиниць за керування ТЗ особою, в якій рівень алкоголю в крові становить 0,2 -0,5 проміле або заборона на керування ТЗ на строк до 6 місяців.

2. Штраф до 300 штрафних одиниць за керування ТЗ особою, в якій рівень алкоголю в крові становить 0,5-1,5 проміле, затримання чи заборона на керування ТЗ на строк до 12 місяців.

3. За перелічені правопорушення суд може накладати як додаткове покарання вилучення права керувати ТЗ на термін: від 3 до 9 місяців, якщо особа не була раніше покарана за вищевказаний злочин або від 3 до 12 місяців, якщо особа раніше була покарана за вищевказаний злочин.

Отже, передбачається штраф від 180 до 380 євро. Суддя має право засудити до позбавлення волі п'яного водія, який спровокував ДТП, або повторно був упійманий за кермом у нетверезому стані. Якщо рівень алкоголю в крові водія становить або перевищує 1,5 проміле – це вважається кримінальним злочином та карається штрафом або ув'язненням строком на 3 роки [174].

Законні підстави щодо зупинення ТЗ поліцейським, зокрема для проведення огляду водія з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів не конкретизовані «Законом Про Дорожній рух». Поліцейський уповноважений зупиняти ТЗ з метою підтримки безпеки дорожнього руху. Обов'язок водія «перебуваючи у ТЗ, покласти руки на кермо, тримаючи їх у полі зору поліцейського, та не виходити з нього без дозволу поліцейського; неухильно виконувати вимоги або розпорядження поліцейського», «пасажир зобов'язаний під час зупинки ТЗ на вимогу поліцейського перебувати на своєму місці або на вимогу поліцейського вийти з ТЗ...» [44].

Відповідно до вимог «Закону Про Дорожній рух» Естонської Республіки під час зупинки поліцейським ТЗ, водій повинен надати документи для перевірки, не виходячи з автомобіля, передаючи їх через відкрите бокове скло. Водій та пасажир повинні залишатись на своєму місці і можуть залишити ТЗ лише тоді, коли наказав або дозволив поліцейський.

До законодавчих актів у галузі регулювання керування ТЗ у стані сп'яніння у Польщі належать:

1. Віденська Конвенція про дорожній рух [70];
2. Закон «Про Дорожній рух», який визначає основні права та обов'язки учасників дорожнього руху [51];
3. Кримінальний кодекс Польщі ст. 178 а [50].

Низка розпоряджень міністра інфраструктури:

1. Розпорядження стосовно технічних вимог до автомобілів;
2. Розпорядження стосовно дорожніх знаків та сигналів;

Розпорядження стосовно контролю дорожнього руху та покарання за порушення правил дорожнього руху. Відповідальність за керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння [113].

Відповідальність за керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння залежить від рівня алкоголю в крові. У Польському законодавстві виділено два рівня концентрації алкоголю в крові, за які водій буде покараний: стан після вживання алкоголю – концентрація алкоголю в крові становить 0,2 - 0,5 проміле. Згідно зі ст. 87 Кодексу Правопорушень Польської Республіки керування автомобілем в стані алкогольного сп'яніння є правопорушенням/проступком [63].

За керування ТЗ після вживання алкоголю або подібно діючої речовини, водій підлягає покаранню у вигляді арешту від 5 до 30 днів або штрафу в розмірі не менше ніж 50 злотих. При вчиненні правопорушення повторно – позбавлення права керування автомобілем від 6 місяців до 3 років.

Нетверезий стан – рівень алкоголю в крові більше 0,5 проміле. Відповідно до Кримінального Кодексу Польщі, керування автомобілем в стані сп'яніння є злочином, і підлягає суворішій відповідальності.

За керування ТЗ у нетверезому стані або подібно діючої речовини, водій підлягає покаранню у вигляді обмеження волі або позбавлення волі строком до 2 років. Якщо злочин вчинено повторно – позбавлення волі від 3 місяців до 5 років. Додатково суд видає заборону на керування будь-яким ТЗ або транспортом конкретного виду на термін не менше ніж 3 роки та не більше 15 років.

«Законом Про Дорожній рух» підкріплено підстави щодо зупинення ТЗ поліцейським, зокрема для проведення огляду водія з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів. Спираючись на «Закон Про Дорожній рух» поліцейський з метою виконання своїх обов'язків має право перевірити водія на вміст алкоголю в організмі або подібно діючих речовин. В законі не конкретизовано, що дані дії є підставою для зупинки, однак у ПДР зазначено, що поліцейський має право зупинити автомобіль з метою перевірки стану водія. Обов'язок водія «перебуваючи у ТЗ, покласти руки на кермо, тримаючи їх у полі зору поліцейського, та не виходити з нього без дозволу поліцейського; неухильно виконувати вимоги або розпорядження поліцейського», «пасажир зобов'язаний під час зупинки ТЗ на вимогу поліцейського перебувати на своєму місці або на вимогу поліцейського вийти з ТЗ...» [44].

Натомість, «Закон Про Дорожній рух» не конкретизує положення щодо такого обов'язку водія та пасажирів. Згідно з Розпорядженням МВС та адміністрації з 18 липня 2008 року стосовно контролю дорожнього руху водій, у разі зупинки ТЗ поліцейським, зобов'язаний тримати руки на кермі та не виходити з автомобіля без згоди та наказу поліцейського. Наказ покинути авто поширюється також на його пасажирів. Поліцейський уповноважений зупинити та здійснити контроль водія тільки в населеному пункті.

Основним правовим актом, що регулює сферу дорожнього руху Федеративної Республіки Німеччина є «Закон Про Дорожній рух»[48] та «Правила дорожнього руху»[114].

Якщо водій з досвідом перевищує ліміт в 0,5 проміле, штраф залежить від частоти порушень: перший раз: штраф – 500 євро, два пункти до реєстру у Фленсбурзі, заборона керування – 1 місяць; другий раз: штраф – 1000 євро, два пункти до реєстру у Фленсбурзі, заборона керування – 2 місяці; третій раз: штраф – 1500 євро, два пункти до реєстру у Фленсбурзі, заборона керування – 3 місяці [114].

Якщо водій своєю поведінкою або небезпечними діями призвів до створення небезпечної ситуації на дорозі, ДТП, навіть при рівні алкоголю в крові, починаючи від 0,3 проміле, правопорушення вже є кримінальним злочином і тягне за собою високі штрафи та позбавлення прав строком щонайменше шість або дванадцять місяців. Розмір грошового штрафу напряду залежить від фінансової ситуації правопорушника, у випадку повторного правопорушення водієві загрожує навіть ув'язнення. Поліція має право здійснювати довільне тестування алкоголю на водіїв, підозрюваних у водінні під впливом алкоголю. У разі відмови від тестування на дихання, особа буде доставлена у відділ поліції для проведення аналізу крові або медичного обстеження. Обов'язок водія «перебуваючи у ТЗ, покласти руки на кермо, тримаючи їх у полі зору поліцейського, та не виходити з нього без дозволу поліцейського; неухильно виконувати вимоги або розпорядження поліцейського», «пасажир зобов'язаний під час зупинки ТЗ на вимогу поліцейського перебувати на своєму місці або на вимогу поліцейського вийти з автомобіля...» Дане твердження не конкретизовано у «Законі Про Дорожній рух» [44].

Щодо Французької Республіки слід звернути увагу, що основним правовим актом, що регулює сферу дорожнього руху виступає Кодекс Про Дорожній рух [117].

Відповідальність за керування ТЗ особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння передбачено при перевищенні допустимого рівня алкоголю в крові: 0,5 проміле – звичайні водії; 0,2 проміле – недосвідчені водії (мають водійське посвідчення менше 3 років або менше 2 років, якщо водій крім того, що пройшов 20 годин практичного водіння з інструктором, проїхав щонайменше 3000 км мінімум за 2 роки у супроводі досвідченого водія перед тим, як пройти тест на водіння); 0,5 проміле – професія водія (для водіїв автобусів та водіїв інструкторів – 0,2 проміле). Під час визначення рівня відповідальності розрізняють порушення та злочин. За порушення стягується штраф, знімаються пункти та накладається заборона на керування автомобілем. Керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння вважається злочином при перевищенні рівня алкоголю в крові від 0,8 проміле та карається позбавленням водійських прав. Якщо в крові водія встановлено вищий рівень алкоголю, йому загрожує штраф від 135 євро. Понад 0,8 проміле алкоголю в крові вже загрожують водієві штрафом у 4500 євро або навіть ув'язненням на термін до 2 років, до 30 тисяч євро, якщо трапилось ДТП. Якщо до цього додається вплив наркотиків, передбачений штраф на рівні 9 тисяч євро та до 3 років в'язниці, при тяжких наслідках – 150 тисяч євро і 10 років в'язниці [34].

Всі автомобілісти Франції зобов'язані возити з собою набір для перевірки водія на вміст алкоголю в крові. Відсутність при собі такого набору тягне штраф. Працівники поліції мають право проводити огляд водіїв на наявність алкоголю в крові, при відмові проходження перевірки накладається штраф та позбавлення волі строком до 3 місяців. Обов'язок водія «перебуваючи у ТЗ, покласти руки на кермо, тримаючи їх у полі зору поліцейського, та не виходити з нього без дозволу поліцейського; неухильно виконувати вимоги або розпорядження поліцейського», «пасажир зобов'язаний під час зупинки ТЗ на вимогу поліцейського перебувати на своєму місці або на вимогу поліцейського вийти з автомобіля...» Конкретного положення в Дорожньому Кодексі не виявлено [44].

Проаналізувавши законодавство України та Німецької, Французької, Польської, Естонської та Словацької Республік слід зазначити, що в більшості країн за керування ТЗ нетверезому стані настає, як адміністративна так і кримінальна відповідальність, в залежності від вмісту алкоголю у крові водія. Щодо зупинки ТЗ, то достатньою є підстава, якщо водій керує ТЗ у стані сп'яніння, а в законодавстві про дорожній рух чітких підстав для зупинки ТЗ не прописано, а також поліція може здійснювати довільне тестування водіїв на вміст алкоголю у крові. У Французькій Республіці водій може отримати штраф, якщо не буде мати при собі набір для проходження огляду на стан сп'яніння.

Молчанов Р. Ю. у своєму дисертаційному дослідженні вважав, що ст. 130 КУпАП та ст. 286-1 КК України потрібно викласти у наступних редакціях:

«Керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного сп'яніння»:

Керування транспортними засобами особами вміст алкоголю у крові яких становить від 0,3 до 0,5 проміле, а також передача керування транспортним засобом такій особі, -

тягнуть за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк один рік і на інших осіб накладення штрафу в розмірі шестисот неоподаткованих мінімумів доходів громадян.

Вживання водієм транспортного засобу після дорожньо-транспортної пригоди за його участю алкоголю, наркотиків, 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, -

тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі однієї тисячі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або адміністративний арешт на строк п'ятнадцять діб, з позбавленням права керування транспортними засобами на строк три роки.

Керування річковими або маломірними суднами судноводіями вміст алкоголю у крові яких становить від 0,3 до 0,5 проміле, а також передача керування судном такій особі, -

тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі ста п'ятдесяти неоподаткованих мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування всіма видами плавучих засобів на строк від одного до трьох років або громадські роботи на строк від сорока до шістдесяти годин або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб.

Дії, передбачені частиною третьою цієї статті, вчиненні особами, які не мають права керування річковими або маломірними суднами, -

тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі ста п'ятдесяти неоподаткованих мінімумів доходів громадян або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб.

Стаття 286-1 КК України. 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, такого змісту

Керування транспортними засобами особами вміст алкоголю у крові яких становить від 0,6 проміле, а також в наркотичному чи іншому сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також відмова особи, яка керує транспортним засобом від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, -

Карається виправними роботами на строк до двох років, або арештом на строк від шести місяців з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк два роки.

Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частиною першою цієї статті, -

Карається обмеженням волі на строк до трьох років, з позбавленням права керувати транспортним засобом на строк три роки.

Дії передбачені частиною першою цієї статті, вчинені особою, яка двічі протягом року притягалась до кримінальної відповідальності за керування у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, за відмову від проходження відповідно до встановленого порядку на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, -

Караються позбавленням волі на строк від одного до трьох років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк десять років з конфіскацією транспортного засобу.

Керування річковими або маломірними суднами судноводіями вміст алкоголю у крові яких становить від 0,6 проміле, а також в наркотичному чи іншому сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також відмова осіб, які керують річковими або маломірними суднами від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, -

Карається від двохсот до п'ятисот неоподаткованих мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років з позбавленням права керування всіма видами плавучих засобів на строк від одного до трьох років [89, с. 68].

Беручи до уваги досвід іноземних держав, думку Молчанова Р. Ю. пропонуємо викласти ст. 130 КУпАП та ст. 286-1 КК України в наступних редакціях:

Стаття 130 КУпАП. Керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції

Керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами особами вміст алкоголю у крові яких становить від 0,25 до 0,5 проміле в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також передача керування транспортним засобом, річковим, морським або маломірним судном особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а так само відмова особи, яка керує транспортним засобом, річковим, морським або маломірним судном, 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, -

тягнуть за собою накладення штрафу на осіб у розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк один рік і на інших осіб - накладення штрафу в розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частиною першою цієї статті, -

тягне за собою накладення штрафу на осіб у розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк три роки та з оплатним вилученням транспортного засобу,

річкового, морського або маломірного судна чи без такого і на інших осіб - накладення штрафу у розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з оплатним вилученням транспортного засобу, річкового, морського або маломірного судна чи без такого.

Дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені особою, яка двічі протягом року піддавалася адміністративному стягненню за керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами у стані алкогольного, наркотичного чи 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,-

тягнуть за собою накладення штрафу на осіб у розмірі трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк десять років та з конфіскацією транспортного засобу, річкового, морського або маломірного судна, який є у приватній власності порушника, і на інших осіб - накладення штрафу у розмірі трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з конфіскацією транспортного засобу, річкового, морського або маломірного судна, який є у приватній власності порушника.

Вживання особою, яка керувала транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами після дорожньо-транспортної пригоди за її участю, алкоголю, наркотиків, 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, річкове, морське або маломірне судно було зупинено 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, -

тягне за собою накладення штрафу на осіб у розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк три роки і на інших осіб - накладення штрафу у розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Стаття 286-1 КК України. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами в стані сп'яніння

1. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, річковим, морським або маломірним судном у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, або керування транспортним засобом, річковим, морським або маломірним судном особами вміст алкоголю у крові яких становить від 0,6 проміле в стані алкогольного сп'яніння, або систематичне ухилення 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

караються позбавленням волі на строк до трьох років з позбавленням права керувати транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк від трьох до п'яти років.

2. Ті самі діяння, вчинені в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, якщо вони заподіяли потерпілому тяжке тілесне ушкодження,-

караються позбавленням волі на строк від трьох до восьми років з позбавленням права керувати транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк від п'яти до восьми років.

3. Діяння, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, якщо вони спричинили смерть потерпілого, -

караються позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років з позбавленням права керувати транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк від п'яти до десяти років.

4. Діяння, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, якщо вони спричинили загибель кількох осіб, -

караються позбавленням волі на строк від семи до дванадцяти років з позбавленням права транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк від семи до десяти років.

2.2. Досвід України та іноземних держав щодо протидії явищу керування транспортними засобами у стані сп'яніння

Проблема нетверезих водіїв є, мабуть, однією з найбільш гострих проблем безпеки дорожнього руху не тільки в Україні, а й у багатьох інших країнах світу. Найчастіше ДТП за участю водіїв, які перебувають у стані сп'яніння, призводять до страшних наслідків із загибеллю людей і травматизмом. Незважаючи на посилення боротьби держави з пияцтвом за кермом, ця проблема, як і раніше залишається надзвичайно актуальною та важливою.

Згідно з даними з Інформаційного порталу НПУ на тлі зниження загальної кількості ДТП намітилася негативна тенденція зростання числа загиблих з вини водіїв, які перебувають у стані сп'яніння, а також відмовилися від проходження

медичного обстеження на стан сп'яніння. Наприклад, у 2018 році через керування ТЗ водіями в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння на території держави складено 110 443 протоколів, у 2019 році – 115 711, а за шість місяців 2020 року – 67 692, що свідчить про зростання з кожним роком кількості осіб, які сідають в нетверезому стані за кермо [39].

Може сформуватися оманливе враження, що зазначені цифри не становлять небезпеки і знаходяться в допустимих межах. Однак, ДТП, спровоковані водіями в нетверезому стані, тягнуть найбільш важкі наслідки – загибель людей або травмування, яке призводить до інвалідності.

Багато в чому керуючись саме цим, законодавець вніс відповідні зміни до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Закон передбачає створення безпечних умов для учасників дорожнього руху задля збереження життя і здоров'я громадян [52]. Досить відповідальним кроком стало внесення змін до КК України, а саме доповнення його статтею 286-1 «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння» [78], яка набула чинності 17 березня 2021 року, згідно з якою:

Порушення правил безпеки дорожнього руху у стані сп'яніння, що спричинило тілесне ушкодження середньої тяжкості, карається позбавленням волі на строк до трьох років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від трьох до п'яти років.

Ті самі діяння, якщо вони заподіяли потерпілому тяжке тілесне ушкодження, караються позбавленням волі на строк від трьох до восьми років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від п'яти до восьми років.

Аналогічні порушення, що спричинили смерть потерпілого, караються позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від п'яти до десяти років.

Якщо внаслідок порушення загинуло декілька людей, то це карається позбавленням волі на строк від семи до 12 років із позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від семи до десяти років [78].

Подібні нововведення мають осіб, які повністю підтримують їх, так і тих, які виступають проти. Однак, реалії сьогодення спонукають і підштовхують до повернення кримінальної відповідальності за керування в нетверезому вигляді, у більш досконалішій формі, з урахуванням багатого досвіду зарубіжних країн.

У КК України стан сп'яніння є конструктивною ознакою ряду складів злочинів у галузі безпеки дорожнього руху. Але проблема управління ТЗ в нетверезому стані характерна не тільки для українського суспільства, з подібними вадами стикаються в більшості інших країн. При цьому способи і методи боротьби з вказаною категорією злочинів в різних країнах світу характеризуються специфічним і витонченим характером, щоб знайти найбільш дієві заходи протидії цьому негативному явищу.

В умовах інтеграції досвіду нормотворчості іноземних держав у кримінальне законодавство України актуальним є вивчення питань притягнення до кримінальної відповідальності осіб, які вчинили злочин у стані сп'яніння, в зарубіжному законодавстві. Як зазначає В. Н. Додонов, «Порівняльне кримінальне право є складовою частиною науки порівняльного права і являє собою сукупність знань про кримінально-правові системи сучасності, їх історії і закономірності розвитку. Крім чисто пізнавальних завдань, порівняльне кримінальне право переслідує цілком певні практичні цілі – сприяти гармонізації та вдосконаленню національних кримінальних законодавств, полегшувати взаємодію органів різних держав у боротьбі зі злочинністю» [40]. Розглянемо кримінальну відповідальність за керування транспортом у стані алкогольного або іншого виду сп'яніння у деяких зарубіжних країнах.

Дуже цікавим є самотутній метод, застосовуваний в американському штаті Флорида, де жителі одного з районів, викриті в управлінні ТЗ у стані сп'яніння, згідно з чинним законодавством зобов'язані про те, що трапилося проінформувати населення за допомогою публікації відповідної статті у

місцевій газеті. Однією з особливостей є необхідність поряд з викладом інформації про допущене порушення публічно вибачитися перед жителями штату, крім того, у зазначеній статті публікується фотографія порушника. Перша подібна публікація була такого змісту: «Перед усіма місцевими жителями прошу вибачення за керування автомобілем по вулицях «Індіан Рівер» в розслабленому стані». Іншими слова DUI, правопорушення по законодавству Флориди, яке підтверджується порушенням «нормальних здібностей» або незаконним вмістом алкоголю в крові на рівні 0,8 проміле або вище.

Особа, яка вперше вчинила правопорушення у Флориді, карається накладенням штрафу у розмірі від 500 до 2000 доларів. Якщо рівень алкоголю в крові 0,15 та вище і в автомобілі знаходиться неповнолітня особа розмір штрафу відразу збільшується у двічі та становить від 2000 до 4000 тисяч доларів. Також застосовуються громадські роботи на 50 годин і додатковий штраф 10 доларів за кожну годину громадських робіт, встановлюється випробувальний термін та позбавлення волі до одного року. Важливо пам'ятати, що у штаті Флорида судимість залишається в історії на протязі 75 років [54].

У свою чергу дорожня поліція Шотландії до боротьби з пияцтвом за кермом привертає широку громадськість. Державна програма, здійснювана під гаслом «Побачив за кермом п'яного водія – зателефонуй у поліцію» реалізується за допомогою роботи безкоштовної «гарячої лінії», на яку надходять дзвінки від населення і на підставі отриманої інформації проводяться відповідні заходи правоохоронними органами.

Наприклад, в Іспанії діє Кримінальний кодекс Іспанії 1995 р. Це виключно національний кримінальний закон, що відображає власне іспанські підходи до ряду інститутів кримінального права, наприклад до побудови кодексу, класифікації кримінально караних діянь. Ст. 21 Кримінального кодексу Іспанії містить в собі підстави звільнення від кримінальної відповідальності і встановлює, що їй не підлягає той, хто під час скоєння злочину знаходився в

стані сильного алкогольного отруєння, під дією токсичних або одурманюючих наркотичних засобів, психотропних та інших речовин, і не мав наміру вчинити злочин або не передбачав і не повинен був передбачити можливість його вчинення, а також перебував під впливом синдрому абстиненції через вплив таких речовин, що перешкоджало розумінню їм протиправності діяння або керування своїми діями [180]. Також звільняються від кримінальної відповідальності особи, які в момент вчинення кримінального діяння не могли усвідомлювати протиправність скоєного вчинку або керувати своїми діями через будь-яке психічне відхилення. Однак тимчасовий психічний розлад, спровокований самим суб'єктом з метою вчинити злочин, не є підставою звільнення від покарання.

Глава III, ст. 22 Кримінального кодексу Іспанії містить в собі перелік обставин, пом'якшуючих кримінальну відповідальність. Так, вплив глибокої пристрасті до алкогольних напоїв, токсичних, одурманюючих, наркотичних чи психотропних речовин суб'єкта в момент вчинення злочину значно зменшує межі його покарання. У розділі XVIII Кримінального кодексу Іспанії глава IV регламентує відповідальність за злочини проти безпеки на транспорті. Згідно ст. 379 цього Кодексу особа, яка керує автомобілем або мотоциклом, при цьому знаходиться в стані токсичного, наркотичного або алкогольного сп'яніння карається арештом на строк від восьми до дванадцяти вихідних днів або штрафом на суму від трьох до восьми місячних заробітних плат і позбавленням права водити автомобіль і мотоцикл на термін від одного до чотирьох років. У разі відмови водія від проходження законно встановленого огляду, він визнається винним в опорі посадовій особі і карається позбавленням волі. Ст. 384 Кримінального кодексу Іспанії передбачає покарання у вигляді тюремного ув'язнення і позбавлення права керувати ТЗ тим особам, хто з свідомим нехтуванням ставить в небезпеку життя і здоров'я людей при управлінні автомобілем або мотоциклом у стані сп'яніння. Суд і трибунал Іспанії залишають за собою право оцінити тільки діяння, за яке накладається більш тяжке покарання, якщо, крім передбаченого ризику, винним буде завдано шкоди

незалежно від його тяжкості. Крім того, в кримінальному законодавстві Іспанії закріплено норму, яка говорить, що особа, яка страждає на алкоголізм, наркоманію, за постановою суду поміщається в закриту установу для проходження курсу лікування, якщо це призводить до вчинення ним нового злочину, пов'язаного з такою залежністю [180].

Кримінальний кодекс Іспанії звільняє від кримінальної відповідальності осіб, які перебувають під час скоєння злочину в стані сильного алкогольного отруєння або під дією токсичних або одурманюючих речовин. Крім того, обставина глибокої пристрасті до алкогольних напоїв, наркотичних, токсичних і психотропних речовин визнається іспанським законодавцем пом'якшуючою покарання. На особливу увагу заслуговує наявність в законодавстві країн, що входять до складу романо-германської правової сім'ї, норм про обов'язкове приміщенні осіб, які страждають алкоголізмом або наркоманією, в спеціалізований лікувальний заклад.

Справедливо виділити законодавство Німеччини, яке представлено Кримінальним кодексом, прийнятим в 1871 р., і кримінальними законами кожної з земель, що входять до складу республіки. На сьогоднішній день Кримінальний кодекс Німеччини мало що зберіг від своєї первісної редакції, і в цій області діє так зване додаткове кримінальне право.

Відповідно до глави 323 а Кримінального кодексу Німеччини:

«1) Той, хто свідомо чи необережно приводить себе в стан абсолютного сп'яніння шляхом споживання алкогольних напоїв або інших одурманюючих засобів, - карається позбавленням волі на строк до п'яти років або грошовим штрафом, якщо він в цьому стані вчиняє протиправне діяння і не може бути покараний за це тому, що він внаслідок сп'яніння був несамовитий або його неосудність не виключена.

2) Покарання не може бути важче, ніж покарання, передбачене за діяння, вчинене в стані сп'яніння.

3) Діяння підлягає кримінальному переслідуванню тільки за клопотанням, по повноваженням або вимозі кримінального переслідування, якщо вчинене у

стані сп'яніння діяння підлягає кримінальному переслідуванню тільки за клопотанням, по повноваженням або вимозі кримінального переслідування» [179].

Область порушення правил безпеки дорожнього руху регулює в Німеччині глава 315 с Кримінального кодексу Німеччини, який передбачає покарання у вигляді позбавлення волі на строк до п'яти років або у вигляді грошового штрафу для учасника дорожнього руху, яка керує ТЗ незважаючи на те, що він вживав алкогольні напої або інші одурманюючі засоби. Відповідно до глави 64 Кримінального кодексу Німеччини «поміщення в установу ізоляції» особи, визнані неосудними і зловживають алкоголем або іншими одурманюючими речовинами, поміщаються в медичний заклад тільки в тому випадку, якщо амбулаторне лікування прогнозується бути продуктивним [178].

Існує неоднозначний підхід залучення до кримінальної відповідальності осіб, які вчинили злочин у стані сп'яніння. Наприклад, Кримінальний кодекс Німеччини визнає кримінально караним сам стан сп'яніння при порушенні правил безпеки дорожнього руху.

У Фінляндії за керування ТЗ у стані сп'яніння існує виключно кримінальна відповідальність. І так, главою 23 Кримінального кодексу Фінляндії, зокрема п. 3 «водіння ТЗ у стані алкогольного сп'яніння», 4 «водіння в стані сильного алкогольного сп'яніння» та 8 «передача ТЗ особі у стані алкогольного сп'яніння» визначено, що особа, яка керує ТЗ після вживання алкоголю моторним транспортним засобом або трамваєм після вживання алкоголю так щоб її рівень алкоголю в крові був не менше 0,5 проміле або становить 0, 22 міліграма алкоголю на літр повітря під час чи після водіння, підлягає покаранню у вигляді штрафу або ув'язнення на строк не більше шести місяців. Крім того особа, яка керує ТЗ або трамваєм після вживання наркотичних засобів може бути засудженим за водіння в нетверезому стані. Це діє, якщо особа пройшла освідування в медичному закладі. Крім того особа, яка керує механічним ТЗ або трамваєм після вживання одурманюючої речовини окремо від алкоголю або разом з алкоголем має бути покарана за водіння в нетверезому стані. Якщо особа

у Фінляндії керує ТЗ у стані сп'яніння та рівень проміле алкоголю в крові становить не менше 1,2 проміле або не менше 0, 53 міліграма алкоголю ні літр повітря або здатність правопорушника виконувати роботу у відношенні з вимогами значно порушена або правопорушник вжив інтоксикант і алкоголь разом так, що його можливості стали обмежені і правопорушення створює загрозу для безпеки інших, правопорушник має бути покараний за водіння в стані сильного алкогольного сп'яніння до 60 денного штрафу або до тюремного ув'язнення на термін до двох років [185].

Застосовувана в деяких країнах конфіскація ТЗ відноситься до більш суворих видів кримінального покарання. У кримінальному законодавстві Республіки Білорусь передбачено кримінальну відповідальність за повторне керування ТЗ у стані сп'яніння статтею 317-1 Кримінального кодексу Білорусі. Крім жорсткості запровадженої раніше адміністративною відповідальністю законодавець передбачив конфіскацію ТЗ, причому надавши їй правовий статус не покарання, а спеціальної конфіскації, внівши відповідні зміни до Кримінального кодексу. Їй підлягають виключно ТЗ, керуючи якими водій скоїв злочин, передбачений вищевказаною нормою кримінального закону [122].

Згідно ч. 6 ст. 61 Кримінального кодексу Білорусі «під спеціальною конфіскацією розуміється міра кримінально-правового характеру, яка призначається судом незалежно від категорії злочину і виду призначеного покарання і полягає в примусовому безоплатному вилученні у власність держави предмета спеціальної конфіскації». Відзначимо, що ч. 6 ст. 61 Кримінального кодексу Білорусі пропозицією: «Незалежно від права власності підлягає спеціальній конфіскації ТЗ, яким керувала особа, яка вчинила злочин, передбачений статтею 317-1 Кримінального кодексу Білорусі (за винятком ТЗ, які вибули з законного володіння власника (користувача) поза його волею або в результаті протиправних дій інших осіб)» [122].

Проте, в рамках застосування такої кримінально-правової міри є ризик заподіяння шкоди власнику ТЗ, який не причетний до скоєного злочину (наприклад, чоловік чи жінка, організація, яка здає транспорт в оренду або

прокат та інше). Розглянутий приклад впливу на водіїв кримінально-правовими заходами не ідеальний і потребує нормативного вдосконалення, однак залишається найбільш дієвим способом позбавлення водіїв фактичної можливості керування ТЗ в стані сп'яніння.

Ст. 19 Кримінального кодексу Литовської Республіки досить докладно дає регламентацію відповідальності осіб, які вчинили злочин у стані сп'яніння від алкоголю, наркотичних, психотропних або інших речовин, що впливають на психіку: від кримінальної відповідальності не звільняються. Однак законодавець зачіпає проблему вольового вживання суб'єктом алкоголю, наркотиків чи інших засобів і приведення себе в стан сп'яніння з примусу. У другому випадку особа, яка не здатна повністю усвідомлювати небезпечний характер свого злочинного діяння і керувати своїми діями, яка вчинила кримінальний проступок, злочин по необережності або умисний злочин невеликої або середньої тяжкості, від кримінальної відповідальності звільняється. Якщо, перебуваючи в аналогічних умовах, особа вчиняє тяжкий або особливо тяжкий злочин, то вона підлягає кримінальній відповідальності, і в цьому випадку стан сп'яніння є обставиною, яка пом'якшує відповідальність. Якщо стан сп'яніння є для особи вольовим і усвідомленим, то вона визнається обставиною, що обтяжує кримінальну відповідальність, згідно ст. 60 Кримінального кодексу Литви [182].

Регламентуючи відповідальність за порушення правил дорожнього руху і експлуатації ТЗ, литовське кримінальне законодавство передбачає покарання у вигляді штрафу, арешту або позбавлення волі на строк до трьох років для особи, яка керує ТЗ у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння, під впливом психотропних або інших діючих на психіку речовин, внаслідок чого була створена аварійна ситуація і буде завдано шкоди здоров'ю людини невеликої тяжкості або велику майнову шкоду потерпілій особі. Якщо особою, яка перебуває в стані сп'яніння, була заподіяна тяжка шкода здоров'ю людини, то до нього застосовується покарання у вигляді позбавлення волі на строк до шести років. У разі загибелі людини термін позбавлення волі збільшується і закріплюється в тимчасовому інтервалі від трьох до десяти років. Особа, яка

керує ТЗ в стані сп'яніння, карається штрафом або арештом, якщо його дії не призвели до серйозних наслідків. Ст. 281 Кримінального кодексу Литви визнає перебування особи в стані сп'яніння, якщо в його крові міститься 0,4 і більше проміле алкоголю, а ТЗ є всі види автомобілів, трактори, інші самохідні машини, тролейбуси, мотоцикли та інший механічний транспорт [182].

У Чеській Республіці закон забезпечує дотримання принципу вмісту алкоголю в крові на рівні 0,0 проміле за керування механічним ТЗ. Ті особи, які порушують цей закон можуть бути покарані у відповідності до Кримінального кодексу Чеської Республіки «створення небезпеки для інших, знаходячись під впливом речовин, які викликають звикання» або у відповідності з ст. 201 Кримінального кодексу Чеської Республіки « водіння в нетверезому стані». Також можуть застосовуватись різні санкції: позбавлення волі, конфіскація посвідчення водія, штраф. В рамках судової системи категорично заборонено керувати транспортними засобом в стані алкогольного сп'яніння з вмістом алкоголю 0,1 проміле в крові, а в деяких випадках 0,08 проміле досить, щоб помістити правопорушника під законодавство, яке регулює категорію 0,1 проміле. Вміст алкоголю визначається з допомогою аналізу крові або сечі [177].

Кримінальний кодекс Хорватії ст. 226 визначає, «безвідповідальне водіння в дорожньому русі». Учасник дорожнього руху, який із необережності серйозно порушує дорожній рух, правила безпеки при керуванні ТЗ у стані неможливості керування ТЗ, спричиненої вживанням алкоголю із вмістом алкоголю в крові щонайменше 1,50 г/кг або наркотиком, або психоактивним препаратом споживання, або за кермом у забороненому напрямку або за допомогою обходу колони ТЗ у місце, де дорога недостатньо чиста попереду, або перевищення обмеження швидкості на п'ятдесят км / год під час руху через населене місце чи район, де вказано обмеження швидкості, що загрожує життю або здоров'ю людей, карається позбавленням волі на строк до трьох років [77].

Злочин у Естонській Республіці карається грошовим стягненням або тюремним ув'язненням, а також позбавленням права керування ТЗ. Ст. 424 Кримінального кодексу Естонської Республіки визначено, що управління

механічним ТЗ в стані сп'яніння є злочином і карається грошовим стягненням або тюремним ув'язненням на термін до трьох років. Згідно з ч. 1 ст. 36 «Закону про охорону громадського порядку», сп'яніння це обумовлене вживанням алкоголю, наркотичних засобів або психотропних речовин стан здоров'я, яке проявляється в порушенні або зміні фізичних або психічних функцій і реакцій. Згідно з ч. 1 ст. 69 «Закону про дорожній рух», водій механічного ТЗ вважається який керує у стані алкогольного сп'яніння в наступних випадках, якщо в одному грамі крові водія міститься не менше 1,50 міліграма алкоголю або в одному літрі повітря, що видихається їм повітря міститься 0,75 міліграма парів алкоголю або більше [186].

Також не варто забувати, що згідно з Постановою міністра економіки і комунікацій «Про екзаменацію водія моторного транспортного засобу і порядок видачі права на управління» від 28 червня 2011 року: якщо водій позбавлений права управління моторним ТЗ на термін від 6 (включно) до 12 місяців (без урахування), то для відновлення права керування моторним ТЗ необхідно заново скласти державний іспит з теорії в Департаменті шосейних доріг. Якщо водій позбавлений права управління моторним ТЗ на термін від 12 місяців (включно), то для відновлення права керування моторним ТЗ необхідно заново здати як державний іспит з теорії так і іспит з водіння в Департаменті шосейних доріг.

Розглянемо особливості притягнення до відповідальності за керування ТЗ у іноземних державах. Відповідно до ст. 224 «Закону про Дорожній Рух» Естонської Республіки, забороняється керувати механічним ТЗ з перевищенням відповідної норми алкоголю, вказане правопорушення карається в адміністративному порядку наступним чином: керування особою механічним ТЗ вміст алкоголю якого в одному грамі крові становить від 0,2 до 0,49 міліграм або вміст алкоголю в одному літрі видихаємого повітря становить від 0,1 до 0,24 міліграма карається штрафом в розмірі ста штрафних одиниць або позбавлення права керування ТЗ на строк до шести місяців. Теж правопорушення вчинене особою вміст алкоголю в одному грамі якого

становить від 0,5 до 1,49 міліграм або вміст алкоголю в одному літрі видихаємого повітря якого становить від 0,2 до 0,74 міліграм карається штрафом в розмірі до трьохсот штрафних одиниць, арештом або позбавлення права керування ТЗ на строк до дванадцяти місяців. Суд або установа, яка веде справу не в судовому порядку, може застосувати додаткове покарання за вчинення винним діяння передбаченого вказаною статтею, позбавлення права керування ТЗ, наступним чином: на строк від трьох до дев'яти місяців, якщо особа раніше не притягалась за вчинене діяння або на строк від трьох до дванадцяти місяців якщо особа раніше не притягалась за вчинене діяння [49].

За Латвійським кодексом про адміністративні правопорушення, який прийнятий 29 серпня 1985 року, зокрема у Розділ 149.15 під назвою «керування ТЗ під впливом алкоголю, наркотиків чи інших речовин». У разі керування автомобілем особою, якщо при аналізі дихання або крові концентрація алкоголю перевищує 0,2 проміле, але не перевищує 0,5 проміле – штраф накладається на водія ТЗ, стаж водіння якого менше двох років, у розмірі від 100 до 200 латів з вилученням водійського посвідчення на три місяці. У разі керування ТЗ або проведення інструктажу з керування ТЗ, якщо при аналізі дихання або крові концентрація алкоголю перевищує 0,5 проміле, але не перевищує 1,0 проміле на водія велосипеда та мопеда накладається штраф у розмірі 20 латів, на водія ТЗ, який керував автобусом, накладається штраф у розмірі від 200 латів до 300 латів з призупиненням дії посвідчення водія категорії D на три роки із тимчасовим припиненням дії посвідчення водія для інших ТЗ на шість місяців, а на водія інших ТЗ штраф накладається у розмірі від 200 до 300 латів із тимчасовим припиненням дії посвідчення водія на шість місяців [64].

За Кримінальним кодексом Латвії, який прийнятий 18 травня 2000 року розділ 262. «Експлуатація транспортного засобу під впливом алкоголю чи наркотиків, психотропних, токсичних або інших речовин». Для особи, яка здійснює експлуатацію ТЗ, якщо вона не має посвідчення водія (посвідчення водія не отримано відповідно до процедур або не було взято далеко) та якщо

водій перебуває у стані алкогольного або наркотичного, психотропного, токсичного або іншого сп'яніння, застосовуваним покаранням є позбавлення волі на строк до одного року або тимчасове позбавлення волі або громадські роботи з позбавленням водія ліцензія терміном до п'яти років [181].

Ст. 186 ПДР Італії під назвою «Водіння в нетверезому стані», забороняється керувати автомобілем у стані алкогольного сп'яніння, викликаного вживанням алкогольних напоїв. Будь-яка особа, котра управляє автомобілем у стані алкогольного сп'яніння, карається, якщо цей факт не становить більш тяжкого злочину:

1. З адміністративною санкцією у вигляді виплати суми від 543 євро до 2170 євро, якщо відповідний рівень алкоголю в крові вище 0,5 і не вище 0,8 грамів на літр. Після встановлення порушення додаткової адміністративної санкції у вигляді зупинення дії водійських прав на термін від трьох до шести місяців та зі штрафом від 800 до 3200 євро і позбавленням волі на строк до шести місяців, якщо значення відповідає рівню алкоголю в крові вище 0,8 і не перевищує 1,5 грама на літр. У будь-якому випадку додаткова адміністративна санкція у вигляді зупинення дії водійських прав на термін від шести місяців до одного року настає після встановлення злочину.

2. Штраф від 1500 до 6000 євро, арешт від шести місяців до одного року, якщо встановлено значення, що відповідає рівню алкоголю в крові вище 1,5 грама на літр. У будь-якому випадку додаткове адміністративне покарання у вигляді зупинення дії водійських прав на термін від одного року до двох років слідує за встановленням злочину. Якщо ТЗ належить особі, яка має відношення до злочину, строк призупинення дії водійських прав подвоюється. Посвідчення водія завжди анулюється у разі рецидиву протягом двох років.

При засудженні або застосуванні вироку на прохання сторін, навіть якщо було застосовано умовну відстрочку, завжди видається наказ про конфіскацію ТЗ, на якому було скоєно злочин, за винятком випадків, коли сам ТЗ належить особі, яка має відношення до злочину. Для цілей арешту застосовуються положення статті 224-тер. «Порядок застосування додаткових адміністративних

санкцій у вигляді адміністративної конфіскації та адміністративного затримання як наслідок гіпотетичного правопорушення [116].

Проведений аналіз законодавства зарубіжних країн в області регламентації кримінальної та адміністративної відповідальності осіб ставить на меті попередження злочинів та правопорушень, в тому числі і ті, що здійснюються в стані сп'яніння, слід враховувати позитивний досвід законодавства зарубіжних країн у процесі української нормотворчості. Нормативне закріплення і впровадження в практичну діяльність досягнень і досвіду застосування деяких заходів, що здійснюються в зарубіжних країнах, може послужити додатковим фактором у протидії такого негативного явища, як керування ТЗ у стані сп'яніння.

2.3 Особливості притягнення до відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах

Обсяги ДТП травматизму на сьогоднішній день в Україні набагато вищі ніж ДТП, які трапляються у іноземних державах світу. Що стосується статистики, то в Україні щогодини, щодоби та щодня гине багато осіб, а також частина з них отримує тілесні ушкодження. У зв'язку з вищезазначеним наша країна займає одне з перших місць у Європі.

У наш час водії все рідше дотримуються норм ПДР та чинного законодавства України та перевищують установлену швидкість дорожнього руху, керують ТЗ у стані сп'яніння та не завжди отримують належне адміністративне покарання, що призводить до думки, що це не є чимось небезпечним і загрозливим та будь – які питання, які виникають у зв'язку з вказаним легко врегульовуються.

Запровадження інституту дієвого та ефективного покарання за керування ТЗ у нетверезому стані беручи до уваги міжнародний досвід забезпечення

безпеки дорожнього руху на дорогах, буде найдієвішим та найефективнішим засобом змусити водіїв дотримуватись ПДР.

Питанням притягнення до адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння приділялось багато уваги такими науковцями, як В. В. Гаркуша, В. В. Доненко, Р. Ю. Молчанов, Є. П. Калугін, Р. В. Ярова, А. В. Пугач А. О. Собакарь та ін.

Погоджуємось з думкою В.В. Гаркуші, що можемо визнати неправомірною практику закриття провадження судами, коли водії ТЗ, щодо яких складено протокол про адміністративне правопорушення за відмову від проходження в установленому порядку огляду на стан сп'яніння в присутності двох свідків протягом двох годин із моменту виявлення поліцейським підстав для проходження такого огляду, проходять його в закладах охорони здоров'я самостійно без участі поліцейських. Це суперечить ч. 4 ст. 266 КУпАП. Також, як пропонує науковець потрібно вважати неправомірною практику складання протоколу про адміністративне правопорушення за ст. 130 КУпАП після проходження огляду в закладі охорони здоров'я, але до отримання висновку з результатами стану особи, а так само складання протоколу без присутності особи, яка притягається до відповідальності. Вирішити наявну проблему оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення, передбачене ст. 130 КУпАП, можна шляхом запровадження практики експрес – тесту на встановлення стану наркотичного сп'яніння в закладах охорони здоров'я з винесенням відповідного висновку, на підставі якого поліцейський приймав би відповідне рішення у справі про адміністративне правопорушення [33].

За Українським законодавством основним нормативно-правовим актом, що регулює питання щодо притягнення особи до адміністративної відповідальності є ст. 130 КУпАП, також такі заходи забезпечення провадження, як тимчасове вилучення посвідчення водія, передбачене ст. 265-1 КУпАП, тимчасове затримання ТЗ працівниками уповноважених підрозділів НПУ, передбаченого ст. 265-2 КУпАП та відсторонення осіб від керування ТЗ, річковими, морськими і маломірними суднами та огляд на стан алкогольного,

наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, передбаченого ст. 266 КУпАП [65].

Для припинення вчинення адміністративного правопорушення поліцейський повинен застосувати такий превентивний захід, як зупинення ТЗ. ЗУ «Про Національну поліцію» ст. 35 визначено 10 підстав зупинки ТЗ, однією з них є порушення ПДР. До самих поширених порушень ПДР відносимо керування ТЗ у стані сп'яніння, перевищення швидкості дорожнього руху, проїзд на заборонений сигнал світлофора та інші. Ми вважаємо, що зазначену статтю потрібно доповнити 11 підставою зупинки ТЗ, такого змісту: «якщо така зупинка здійснюється під час проведення профілактичних заходів, у тому числі, з метою проведення огляду водіїв з використанням спеціальних технічних засобів для перевірки на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, або щодо вживання лікарських засобів, що знижують увагу та швидкість реакції». Згідно з якою працівник поліції мав би можливість зупинити ТЗ, якщо для цього було достатньо підстав вважати, що особа знаходиться з ознаками сп'яніння. Це надало можливість водіям не уникати відповідальності за ст. 130 КУпАП. У більшості іноземних держав взагалі відсутня підстава для зупинки ТЗ, якщо поліцейський вважає, що особа керує ТЗ з ознаками сп'яніння.

Після чого відповідно до ч. 1 ст. 31, ст. 40 Закону України «Про Національну поліцію», та наказу МВС № 1026 від 18.12.2018 «Про затвердження Інструкції із застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису» поліцейських має право включити та попередити в обов'язковому порядку, що ведеться запис фіксування і документування адміністративного правопорушення. Застосування працівниками поліції технічних приладів і технічних засобів, реалізовується з метою: попередження, виявлення або фіксування правопорушення; охорони громадської безпеки та порядку; забезпечення безпеки осіб. Портативний відеореєстратор закріплюється на форменому одязі на грудях поліцейського

так, щоб не перешкоджати його діям. У випадках, пов'язаних з необхідністю якісної фіксації подій, поліцейські можуть тримати його у руках. Дозволяється закріплення на екіпіруванні (шоломі) або зброї, якщо їх конструкцією передбачені відповідні кріплення. Включення вищезазначеного пристрою відбувається з початку виконання службових обов'язків та/або спеціальної поліцейської операції, а відеозйомка ведеться безперервно до її завершення, крім випадків, пов'язаних з виникненням у поліцейського особистого приватного становища. У процесі включення поліцейський переконується в точності встановлених на пристрої дати та часу [140].

Коли зупинено ТЗ поліцейський дотримуючись вимог власної безпеки зобов'язаний підійти до ТЗ звернутись до особи, назвати своє прізвище, посаду, спеціальне звання та пред'явити на вимогу особи службове посвідчення, надавши можливість ознайомитись з викладеною в ньому інформацією, не випускаючи його з рук та в обов'язковому порядку назвати причину зупинки вказавши норму чинного законодавства [149].

Відповідно до ПДР водій ТЗ повинен зупинитись та пред'явити для перевірки наступні документи: посвідчення водія на право керування ТЗ відповідної категорії, реєстраційний документ на ТЗ, чинний страховий поліс про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ або чинний внутрішній електронний договір зазначеного виду обов'язкового страхування у візуальній формі страхового поліса (на електронному або паперовому носії) [118].

Якщо є підстави вважати, що особи, які керують ТЗ перебувають у стані сп'яніння вони підлягають проходженню оглядові та відстороненню від керування. Огляд водія на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, проводиться поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів. Під час проведення огляду осіб поліцейський застосовує технічні засоби відеозапису, а в разі неможливості застосування таких засобів огляд проводиться у присутності двох свідків. Матеріали

відеозапису обов'язково долучаються до протоколу про адміністративне правопорушення. У разі незгоди водія на проведення огляду, поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів або в разі незгоди з його результатами огляд проводиться в закладах охорони здоров'я. Перелік закладів охорони здоров'я, яким надається право проведення огляду особи на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, затверджується управліннями охорони здоров'я місцевих державних адміністрацій. Проведення огляду осіб на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, в інших закладах забороняється [65].

На підставі огляду встановлюється перебування водія у стані алкогольного сп'яніння відповідно до цифрового показника не більше 0,2 проміле алкоголю в крові [141].

Огляд може також проводитися в спеціально обладнаних пересувних пунктах, що належать закладам охорони здоров'я і відповідають установленим МОЗ вимогам. Огляд у закладах охорони здоров'я щодо виявлення стану сп'яніння проводиться лікарем закладу охорони здоров'я у сільській місцевості за відсутності лікаря – фельдшером фельдшерсько-акушерського пункту, який пройшов тематичне удосконалення за відповідною програмою згідно з чинним законодавством. Метою цього огляду є встановлення наявності чи відсутності стану сп'яніння в обстежуваній особі. Лікар повинен ознайомитися з документами особи, яку оглядає, але відсутність документів не може бути причиною для відмови у проведенні огляду на стан сп'яніння. У цьому разі в акті медичного огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, зазначаються дані щодо зовнішнього вигляду особи, яку оглядають, а також те, що дані про цю особу записані з її слів. У разі наявності документів дані про особу долучаються до акту медичного огляду. Проведення лабораторних досліджень на визначення

наркотичного засобу або психотропної речовини обов'язкове, метою якого є виявлення або уточнення наявних речовин, що здатні спричинювати стан сп'яніння. Використання в закладах охорони здоров'я для проведення лабораторних досліджень вимірювальної техніки та обладнання, дозволених МОЗ, підтверджується сертифікатом відповідності та свідоцтвом про перевірку робочого засобу вимірювальної техніки. Зразки біологічного середовища для лабораторного дослідження відбираються у дві ємності. Вміст однієї ємності використовується для первинного дослідження, вміст другої ємності зберігається протягом 90 днів. За збереження та транспортування ємностей з біологічним середовищем до іншого закладу охорони здоров'я, за цілісність пломбування відповідає заклад охорони здоров'я, у якому проводився відбір біологічного середовища. Предметом дослідження біологічного середовища можуть бути слина, сеча та змиви з поверхні губ, шкірного покриву обличчя і рук. Для дослідження біологічного середовища може використовуватися кров, якщо в обстежуваній особі неможливо взяти зразки біологічних середовищ [141].

Якщо водій – учасник ДТП та перебуває у несвідомому стані або з тяжкими травмами, обов'язково проводиться дослідження біологічного середовища або крові на вміст алкоголю, наркотичних чи психотропних речовин у закладах охорони здоров'я, куди він доставлений. За результатами огляду на стан сп'яніння та лабораторними дослідженнями встановлюється діагноз, який вноситься до акту медичного огляду. Висновок щодо результатів медичного огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції), видається на підставі акту медичного огляду. Зміст висновку щодо результатів медичного огляду особи на стан сп'яніння повідомляється оглянутій особі в присутності поліцейського, який її доставив, про що робиться запис у вищезазначеному висновку. Усі записи в акті медичного огляду та висновку щодо результатів медичного огляду особи на стан сп'яніння повинні бути розбірливими, не допускається формулювання

«Норма». Акт медичного огляду особи складається в одному примірнику, який залишається в закладі охорони здоров'я. Висновок щодо результатів медичного огляду особи на стан сп'яніння складається в усіх випадках безпосередньо після огляду особи у трьох примірниках: перший примірник видається під підпис поліцейському, який доставив дану особу на огляд, другий видається оглянутій особі, а третій залишається в закладі охорони здоров'я [65].

Кожний випадок огляду на стан сп'яніння у закладі охорони здоров'я реєструється в журналі реєстрації медичних оглядів осіб з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Висновки щодо результатів медичного огляду осіб на стан сп'яніння, складені з порушенням вимог, вважаються недійсними. Відсутність бланків акту медичного огляду на стан сп'яніння та висновку щодо результатів медичного огляду особи на стан сп'яніння не може бути приводом для відмови в огляді на стан сп'яніння. Український моніторинговий та медичний центр з наркотиків та алкоголю Міністерства охорони здоров'я України здійснює клінічний моніторинг якості та результатів медичних оглядів клініко-анамнестичних даних обстежуваної особи та методичний контроль за проведенням оглядів на стан сп'яніння [141].

До водія, який керував ТЗ, вчинив правопорушення та відмовляється співпрацювати із співробітниками поліції можна застосувати один із заходів забезпечення провадження такої як адміністративне затримання особи терміном до трьох годин з проведенням особистого огляду і огляду речей та вилученням документів.

Наступний етап складання протоколу про адміністративне правопорушення особи, яка його вчинила за ст. 130 КУпАП, відповідно до вимог ст. 254 КУпАП. Протокол оформлюється на спеціальному бланку, виготовленому друкарським способом згідно з технічним описом. Перед оформленням справи, поліцейський, що його здійснює, роз'яснює особі, яка вчинила правопорушення, її права, передбачені статтями 55, 56, 59, 63

Конституції України та ст. 268 КУпАП. Роз'яснює її право на отримання безоплатної вторинної правової допомоги відповідно до Закону України «Про безоплатну правову допомогу» та пунктів 2, 10 Порядку інформування центрів з надання безоплатної вторинної правової допомоги, затвердженого постановою КМУ від 28 грудня 2011 року № 1363, під час складання протоколу про адміністративне правопорушення [123].

При складанні протоколу за ст. 130 КУпАП зазначаються: дата і місце його складення, число, місяць, рік, населений пункт, місце складення; посада, спеціальне звання, прізвище, ім'я, по батькові посадової особи; відомості про особу, яка притягається до адміністративної відповідальності: прізвище, ім'я та по батькові; число, місяць і рік народження; місце народження; місце проживання; місце реєстрації; найменування підприємства, установи, організації, де працює або навчається особа; документ, що посвідчує особу серія, номер дата видачі посвідчення водія або паспорта або іншого документа, що посвідчує особу, яка вчинила правопорушення це може бути службове чи пенсійне посвідчення, студентський квиток; місце, час вчинення і суть адміністративного правопорушення іншими словами фабула; зазначення ст. 130 КУпАП, згідно з якою передбачена адміністративна відповідальність; прізвища, ім'я та по батькові, місця проживання свідків огляду на стан сп'яніння. Також, особа ставить свій підпис щодо: ознайомлення з місцем та часом розгляду справи; ознайомлення зі змістом протоколу, отримання копії протоколу; правильності внесених даних про особу отримання тимчасового дозволу на право керування ТЗ; згоди/незгоди з результатами огляду на стан сп'яніння [65].

Обов'язково зазначаються результати огляду, проведеного поліцейським, до якого долучається акт огляду, у двох примірниках, один з яких вручається водію, а другий залишається у поліцейського або долучається до протоколу. Якщо технічними характеристиками спеціального технічного засобу передбачається роздрукування на папері його показників, ці результати також

долучаються. Оформлення матеріалів огляду здійснюється згідно з вимогами чинного законодавства [141].

Статтею 130 КУпАП визначено різні склади адміністративних правопорушень, що передбачає складання різних фабул:

1. Керування ТЗ особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, що є порушенням п. 2.9 (а) ПДР та відповідає ч. 1 ст. 130 КУпАП;

2. Передача керування ТЗ особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, що є порушенням п. 2.9 (г) ПДР та відповідає ч. 1 ст. 130 КУпАП;

3. 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, що є порушенням п. 2.5 ПДР та відповідає ч. 1 ст. 130 КУпАП;

4. Вживання водієм ТЗ після дорожньо-транспортної пригоди за його участю алкоголю, наркотиків, 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 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, що є порушенням п. 2.10 (є) ПДР та відповідає ч. 4 ст. 130 КУпАП [65].

Особливу увагу потрібно звернути на зміст фабули, неодноразово суди за неправильності складання фабули закривали справи про адміністративні правопорушення.

Далі поліцейські тимчасово вилучають посвідчення водія за наявності підстав вважати, що водієм вчинено правопорушення, передбачене ст. 130 КУпАП, за яке може бути накладено адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права керування ТЗ. Про тимчасове вилучення посвідчення водія робиться запис у протоколі. До винесення судом постанови у справі про адміністративне правопорушення та набрання нею законної сили поліцейський видає водієві тимчасовий дозвіл на право керування ТЗ строком до трьох місяців з дати вилучення посвідчення. У тимчасовому дозволі на право керування ТЗ з лицьового боку перекреслюються категорії транспортних засобів, права на керування якими водій не має, а також робляться такі записи: дата тимчасового вилучення посвідчення водія; посада, прізвище поліцейського, номер його нагрудного знаку; дата вчинення правопорушення; серія та номер протоколу про адміністративне правопорушення; стаття КУпАП, за якою складено протокол про адміністративне правопорушення, санкція якої передбачає накладення адміністративного стягнення у вигляді позбавлення права керування ТЗ. У разі вчинення адміністративного правопорушення, за яке передбачено накладення адміністративного стягнення у вигляді позбавлення права керування ТЗ, особою, у якої посвідчення водія тимчасово вилучено за попереднє адміністративне правопорушення, тимчасовий дозвіл на право керування ТЗ, виданий у першому випадку, не поновлюється. У відповідних графах тимчасового дозволу на право керування ТЗ поліцейський робить відмітки за фактом виявленого правопорушення [146].

Якщо особа втратила тимчасовий дозвіл, то він поновлюється уповноваженою особою будь-якого підрозділу поліції після документального підтвердження інформації про його попередню видачу. Корінець до тимчасового дозволу на право керування ТЗ заповнюється поліцейським, який його видав, та надалі зберігається у відповідному підрозділі для здійснення належного контролю за правомірністю його видачі учасникам дорожнього руху. Посвідчення водія вилучається до набрання законної сили постановою у справі про адміністративне правопорушення. Вилучене посвідчення водія

протягом трьох днів з дати надходження постанови суду, згідно з якою особу позбавлено права керування ТЗ, передається до територіального органу з надання сервісних послуг МВС за місцем проживання особи з копією такої постанови [146].

Після закінчення тримісячного строку тимчасового вилучення посвідчення водія у випадку, якщо судом не прийнято рішення щодо позбавлення водія права керування транспортним засобом або якщо справу про адміністративне правопорушення не розглянуто у встановлений законом строк, особа має право звернутися за отриманням вилученого документа до підрозділу поліції за місцем розгляду справи про адміністративне правопорушення відповідно до статті 276 КУпАП. Після закінчення тримісячного строку, якщо особа не звернулася за отриманням вилученого документа, таке посвідчення водія зберігається в підрозділі поліції до надходження постанови суду, яка набрала законної сили. З дати надходження такої постанови посвідчення водія протягом трьох днів надсилається до територіального органу з надання сервісних послуг МВС за місцем проживання особи [65].

У разі вчинення особою, якій уже видано тимчасовий дозвіл на право керування ТЗ, повторного адміністративного правопорушення, за яке передбачено позбавлення такого права, новий дозвіл їй видається лише після закінчення строку дії попереднього, але на строк не більше трьох місяців з дати вчинення такого правопорушення. У разі надходження постанови суду про позбавлення водія права керування ТЗ, якщо посвідчення водія не вилучено, уповноважена особа відповідного підрозділу поліції у триденний строк надсилає за місцем проживання або перебування особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, повідомлення про позбавлення права керування, у якому зазначає реквізити винесеної судом постанови, а також інформацію про необхідність прибуття до підрозділу поліції у визначений строк для здавання посвідчення водія. Якщо водій, посвідчення якого підлягає вилученню, не з'являється протягом місячного строку, дані про серію та номер

посвідчення водія вносяться уповноваженою особою підрозділу поліції до автоматизованого обліку [65].

У випадку виявлення посвідчення водія, яке підлягає вилученню, працівник поліції складає акт вилучення останнього із зазначенням підстав такого вилучення. Акт складається у двох примірниках, один з яких вручається особі, яка притягається до адміністративної відповідальності [146].

Після всього вище вказаного поліцейський тимчасово затримує ТЗ у випадках, передбачених статтею 265-2 КУпАП, зокрема у разі, коли неможливо усунути причину затримання на місці виявлення адміністративного правопорушення, і передбачає примусове припинення використання такого ТЗ шляхом його блокування за допомогою технічних пристроїв або доставлення на спеціальний майданчик чи стоянку, якщо ТЗ створює значні перешкоди дорожньому руху або розміщений на місцях, призначених для зупинки, стоянки, безоплатного паркування ТЗ, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю. Поліцейському забороняється брати участь у здійсненні блокування або евакуації ТЗ у випадках, не передбачених законодавством. Доставлення ТЗ на спеціальний майданчик чи стоянку здійснюється за допомогою спеціальних автомобілів - евакуаторів. Для доставлення ТЗ на спеціальний майданчик чи стоянку поліцейський викликає евакуатор через чергового відповідного територіального органу НПУ [65].

Після прибуття евакуатора поліцейський у присутності двох свідків і представника підприємства, установи або організації, яким належить евакуатор, складає акт огляду та тимчасового затримання ТЗ із зазначенням: дати, часу, місця порушення і підстави для тимчасового затримання та доставлення ТЗ на спеціальний майданчик чи стоянку; посади, місця роботи, прізвища, імені та по батькові поліцейського, який приймає рішення про тимчасове затримання і доставлення ТЗ на спеціальний майданчик чи стоянку; типу, марки, державного реєстраційного номера, переліку візуальних недоліків та пошкоджень ТЗ, що тимчасово затримується і доставляється на спеціальний майданчик чи стоянку; найменування, місцезнаходження та номера телефону підприємства, установи

або організації, які доставляють ТЗ на спеціальний майданчик чи стоянку, державного реєстраційного номера евакуатора; адреси місця зберігання ТЗ; посади, прізвища, імені та по батькові особи, яка виконує роботи з доставлення ТЗ на спеціальний майданчик чи стоянку [147].

Зазначений акт підписують присутні під час його складання особи: особа, яка прийняла рішення про тимчасове затримання ТЗ; особа, що виконує роботи з доставлення такого засобу на спеціальний майданчик чи стоянку; два свідки; водій і страховий комісар у разі їх присутності. До акту огляду та тимчасового затримання ТЗ за можливості додаються фотографія автомобіля, що підлягає тимчасовому затриманню, і перелік речей, які перебувають у ньому. Один примірник акту огляду ТЗ надається водію, власнику ТЗ у разі їх присутності. Інший примірник акту огляду ТЗ зберігається у матеріалах справи про адміністративне правопорушення. Про тимчасове затримання робиться відповідний запис у протоколі про адміністративне правопорушення [65].

Якщо водій, що вчинив правопорушення, присутній під час тимчасового затримання ТЗ і порушення неможливо усунути на місці в максимально короткий строк, поліцейський оформляє протокол про адміністративне правопорушення, де робиться відповідний запис про тимчасове затримання ТЗ із зазначенням інформації про складення акту огляду та тимчасового затримання ТЗ, що долучається до протоколу. ТЗ може бути тимчасово затриманий на строк, необхідний для вирішення справи про адміністративне правопорушення, але не більш як на три дні. Після закінчення триденного строку тимчасового затримання ТЗ особа має право звернутися за його отриманням і це звернення є обов'язковим для виконання незалежно від стадії вирішення справи про адміністративне правопорушення. За транспортування і зберігання ТЗ на спеціальному майданчику чи стоянці справляється плата у встановленому чинним законодавством розмірі.

У разі якщо доставити ТЗ на спеціальний майданчик чи стоянку неможливо, поліцейський проводить його затримання шляхом блокування з дотриманням безпеки дорожнього руху. Розблокування ТЗ здійснюється

поліцейським після складення протоколу про адміністративне правопорушення [147].

Доречно зазначити обов'язкові процесуальні документи при оформленні справи про адміністративне правопорушення за ч. 1, 2, 3, 4 ст. 130 КУпАП, коли особа погоджується пройти огляд на стан сп'яніння на місці зупинки ТЗ: протокол про адміністративне правопорушення в двох примірниках (пункт ПДР 2.9 а); постанова про накладення адміністративного стягнення по справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване не в автоматичному режимі в двох примірниках; тимчасовий дозвіл; акт тимчасового затримання транспортного засобу (або розписка) в трьох примірниках; акт огляду на стан алкогольного сп'яніння (в двох примірниках); чек з приладу «DragerAlkotest 6820» в двох примірниках; пояснення водія та свідків [25].

Обов'язкові процесуальні документи при оформленні справи про адміністративне правопорушення за ч. 1, 2, 3, 4 ст. 130 КУпАП коли особа відмовляється пройти огляд на стан сп'яніння на місці зупинки ТЗ: протокол про адміністративне правопорушення в двох примірниках (пункт ПДР 2.5); постанова про накладення адміністративного стягнення по справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване не в автоматичному режимі в двох примірниках; тимчасовий дозвіл (якщо особа поставить підпис, що отримала такий дозвіл); акт тимчасового затримання транспортного засобу (в трьох примірниках); пояснення водія та свідків [25].

Обов'язкові процесуальні документи при оформленні справи про адміністративне правопорушення за ч. 1, 2, 3, 4 ст. 130 КУпАП коли особа погоджується пройти огляд на стан сп'яніння в медичному закладі: протокол про адміністративне правопорушення в двох примірниках (якщо особа погодиться пройти огляд на стан сп'яніння в медичному закладі п. ПДР 2.9 (а, якщо відмовиться п. ПДР 2.5); постанова про накладення адміністративного стягнення по справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення

безпеки дорожнього руху, зафіксоване не в автоматичному режимі в двох примірниках; направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду на стан сп'яніння; висновок лікаря медичного закладу (в трьох примірниках); тимчасовий дозвіл (якщо особа поставить підпис, що отримала такий дозвіл); акт тимчасового затримання транспортного засобу (в трьох примірниках); пояснення водія та свідків [25].

Про оформленні матеріалів справи про адміністративне правопорушення за ст. 130 КУпАП потрібно звернути особливу увагу на ст. 129 КУпАП, а саме «Допуск до керування транспортними засобами водіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, або у хворобливому стані, або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або таких, що не пройшли у встановлений строк медичного огляду». Вказана стаття складається з трьох частин. Об'єктом даного адміністративного проступку є суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також безпеки на річковому транспорті та маломірних суднах. Об'єктивна сторона правопорушення виражається у таких формах:

1) керування ТЗ водіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, або у хворобливому стані, або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або таких, що не пройшли у встановлений строк медичного огляду;

2) керування ТЗ особи, яка не має права на керування ТЗ;

3) керування річковим або маломірним судном осіб, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції. Всі склади правопорушень – формальні [60].

Відповідно до статті 12 ЗУ "Про дорожній рух" посадові особи, які відповідають за експлуатацію і технічний стан ТЗ, зобов'язані не допускати до керування ТЗ осіб, які не пройшли у встановлений строк медичного огляду, перебувають у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, або у хворобливому стані, або під впливом ліків, що знижують їх реакцію і увагу.

Згідно статті 45 цього ж ЗУ з метою визначення здатності водіїв до безпечного керування ТЗ проводиться медичний огляд. Зазначений огляд передбачає: попередні, періодичні, щозмінні передрейсові і післярейсові огляди, а також позачергові огляди, зумовлені необхідністю. Періодичність оглядів, порядок їх проведення і направлення водіїв на позачергові огляди визначаються МОЗ і затверджується Державтоінспекцією [132].

Наявність хворобливого стану визначається відповідно до положень Переліку захворювань і вад, при яких особа не може бути допущена до керування відповідними ТЗ, затвердженого наказом МОЗ від 24.12.1999 № 299. Суб'єкт адміністративного проступку – спеціальний, а саме посадові особи підприємств, установ, організацій, відповідальні за технічний стан, обладнання, експлуатацію ТЗ, громадяни - суб'єкти підприємницької діяльності - власники цих ТЗ -ч.ч. 1, 2 цієї статті; посадові особи, відповідальні за експлуатацію суден, - ч. 3 цієї статті). Суб'єктивна сторона правопорушення визначається ставленням до наслідків і характеризується наявністю вини у формі умислу або необережності [60].

У наш час алкоголь за кермом – найбільш поширена проблема з якою пересікаються учасники дорожнього руху, але водії вважають, що вони не піддаються ризикові. Наприклад у Великій Британії не можна водити ТЗ у стані сп'яніння, наслідки водіння непередбачувані і можуть призвести до смертельних чи серйозних дорожніх аварій. Ліміт алкоголю для водіїв Сполученого Королівства становить 80 мг алкоголю на 100 мл крові або 107 мг на 100 мл сечі. Як правило поліція у Британії не зупиняє автомобілі і не просить водіїв пройти тест за допомогою «Алкотестера», за виключенням випадків, коли вважає, що водій, який керує т ТЗ з порушує законодавство дорожнього руху. Поліція має право зупинити будь-кого хто керує ТЗ вибірково та запропонувати пройти тест на стан сп'яніння. Нажаль, у законодавстві України вказана норма відсутня. Якщо водій відмовляється пройти огляд на стан сп'яніння або якщо результат проведеного огляду позитивний, то водій буде заарештований та доставлений до управління поліції. У відділку поліції будуть

взяті ще два зразки дихання. Водій буде звинувачений за водіння у нетверезому стані, якщо буде перевищений законом ліміт. При взятті проби, якщо показання нижче 35-39 мікрограмів то водій буде звільнений без будь-яких претензій, але коли буде від 40 до 50 мікрограмів тоді водій змушений здати ще один аналіз крові або сечі. У Великій Британії особа яка керує ТЗ у стані сп'яніння буде мати не лише судимість, але і буде позбавлена права керування автомобілем на термін 12 місяців та отримає штраф у розмірі до 5000 британських фунтів. Також може бути шість місяців тюремного ув'язнення в залежності від серії випадків та від попередньої кваліфікації діяння. Водій який повторно вчиняє таке правопорушення тільки один раз на десять років, то покарання буде заборона на керування ТЗ на строк не менше трьох років. Всі водії, які підозрюються за водіння в нетверезому стані будуть мати проблеми зі значно більш високими цінами на страхування ТЗ, аніж ті, які вони платили раніше. Цікавий є той факт, що деякі страхові компанії навіть не страхують водіїв засуджених за водіння у стані сп'яніння.

Особливості притягнення до адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах відрізняється перш за все процедурою оформлення, а далі і механізмом провадження. Особи, які керують т ТЗ з у стані сп'яніння в іноземних державах більш сумлінніше дотримуються ПДР, тому що розуміють, що може настати не лише адміністративна відповідальність, а і кримінальна.

Висновки до 2 розділу

1. Здійснивши аналіз законодавства України та Німецької, Французької, Польської, Естонської та Словацької Республік досліджено, що в більшості іноземних держав за керування т ТЗ з у стані сп'яніння окрім адміністративної відповідальності настає кримінальна відповідальність, залежно від кількості проміле алкоголю у крові водія. Достатньою підставою для зупинки ТЗ є внутрішнє переконання поліцейського, оскільки відсутні чітко прописані підстави зупинення ТЗ у законодавстві про дорожній рух, тобто, якщо водій керує ТЗ у стані сп'яніння, то працівники поліції можуть зупинити його і здійснювати довільне тестування водіїв на вміст алкоголю у крові. У Французькій Республіці водій може отримати штраф, якщо не буде мати при собі набір для проведення перевірки на стан сп'яніння.

2. Проведений аналіз законодавства зарубіжних країн в області регламентації кримінальної відповідальності осіб ставить на меті попередження злочинів, в тому числі і ті, що здійснюються в стані сп'яніння, слід враховувати позитивний досвід законодавства зарубіжних країн у процесі української нормотворчості. Нормативне закріплення й імплентації в практичну діяльність досягнень і досвіду впровадження деяких заходів, що здійснюються в зарубіжних країнах, може послужити додатковим фактором протидії такому негативному явищу, як керування ТЗ у стані сп'яніння.

3. Особливості притягнення до адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах відрізняється перш за все процедурою оформлення, а далі і механізмом провадження у справах про адміністративні правопорушення. Особи, які керують ТЗ у стані сп'яніння в іноземних державах більш сумлінніше дотримуються правил ПДР, тому що розуміють, що може настати не лише адміністративна відповідальність, а і кримінальна.

4. Варто погодитись з думками різних вчених, що особливу увагу завжди приділяють посиленню відповідальності за керування ТЗ у стані

сп'яніння при цьому не звертаючи увагу на сам механізм провадження у справах про адміністративні правопорушення та притягнення винних осіб до відповідальності, адже не менш важливим є також процесуальні аспекти, які назріли.

РОЗДІЛ 3

ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА ЩОДО ПОСИЛЕННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ

3.1. Напрями вдосконалення механізму документування (фіксації) правопорушень за керування транспортними засобами у стані сп'яніння на основі досвіду іноземних держав

Українське законодавство шукає найбільш ефективні шляхи вирішення проблемних питань щодо керування особами ТЗ у стані сп'яніння. Одним із впливових заходів є посилення відповідальності, яке призведе до змін ознак об'єктивної сторони правопорушення, також удосконалення механізму провадження у справах про адміністративні правопорушення, виявлення фактів та припинення керування ТЗ у стані сп'яніння. На вдосконалення вказаного питання направлені законопроекти, зокрема щодо криміналізації відповідальності.

Для того щоб вирішити питання керування ТЗ у стані сп'яніння потрібно не тільки посилити відповідальність, а врахувати факти та процедуру притягнення, які призводять до того, що особи свідомо сідають за кермо у нетверезому стані. Тобто для цієї проблеми потрібно виробити та напрацювати системний підхід.

Погоджуємось з думкою Петровського А. В., що наявність самої формальної можливості притягнути особу до відповідальності, яка керує автомобілем у стані сп'яніння, не означає її повноцінну реалізацію на практиці. Тобто, не завжди той, на кого поліцейські склали протокол за ст. 130 КУпАП, отримує відповідне покарання [96].

Особу може бути притягнуто до адміністративної відповідальності за ст. 130 КУпАП за одне з таких діянь:

1. Керування ТЗ особами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції;

2. Передача керування ТЗ особі, яка перебуває у стані такого сп'яніння чи під впливом лікарських препаратів;

3. Відмова особи, яка керує ТЗ, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан сп'яніння.

4. Вживання водієм ТЗ після ДТП за його участь алкоголю, наркотиків, 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 був зупинений на вимогу поліцейського, до проведення уповноваженою особою медичного огляду щодо встановлення стану сп'яніння чи до прийняття рішення про звільнення від проведення такого огляду [65].

Уповноважені особи, які здійснюють провадження у справах про адміністративні правопорушення, застосовуючи недосконалість норм КУпАП та наказів МВС, дають особі можливість уникнути відповідальності.

Прослідковується досить багато справ про адміністративні правопорушення, які повертають, тому що протокол про адміністративне правопорушення складений з порушенням вимог ст. 251 та ст. 256 КУпАП, тобто належним чином не зібрані фактичні дані на основі яких встановлюється відсутність або наявність адміністративного правопорушення, іншими словами докази, які стосуються обставин справи. Та протокол складено з порушенням, допускаються досить часто помилки при формуванні фабули.

Наприклад до Уманського міськрайонного суду Черкаської області надійшов протокол про адміністративне правопорушення, складений за ч. 2 ст. 130 КУпАП відносно ОСОБА_1. Вивченням протоколу про адміністративне правопорушення встановлено, що він складений з порушенням вимог статті 251 та ст. 256 КУпАП. У протоколі про адміністративне правопорушення взагалі не зазначено суть правопорушення, у відповідності до диспозиції ч. 2 ст. 130

КУпАП, а викладено обставини, які підпадають під ознаки правопорушення, передбаченого ч. 1 ст.130 КУпАП. Відповідно, до справи не додано докази наявності в діях ОСОБА_1 ознак правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 130 КУпАП. У зв'язку з викладеним, протокол про адміністративне правопорушення за ч. 2 ст. 130 КУпАП відносно ОСОБА_1, та додані до нього матеріали повернути до Тальнівського відділення поліції Звенигородського ВП ГУНП в Черкаській області для доопрацювання [111]. З вищевказаного випливає, яким чином можна внести зміни до протоколу про адміністративне правопорушення, якщо не допускаються виправлення чи закреслення відомостей, що заносяться до протоколу, а також унесення додаткових записів після того, як особа поставила свій підпис, стосовно якої його складено.

Ще один приклад, коли особу не притягають до відповідальності при малозначності вчиненого правопорушення передбаченого ст. 22 КУпАП. При малозначності орган (посадова особа), уповноважені вирішувати справу, може звільнити порушника від адміністративної відповідальності та обмежитись усним зауваженням, тоді виносяться постанова про закриття провадження відповідно до вимог ч. 2 ст. 284 КУпАП.

Наприклад ОСОБА_1, 01 червня 2018 року о 20 годині 40 хвилин, керував автомобілем НОМЕР_1, у місті Києві по проспекту Ю. Гагаріна, 3, з ознаками наркотичного сп'яніння, а саме: зіниці очей розширені та не реагують на світло; тремтіння пальців рук; неприродна блідість. Від проходження огляду на стан сп'яніння у встановленому законом порядку відмовився у присутності двох свідків. Своїми діями ОСОБА_1 порушив п. 2.5 ПДР. У судове засідання особа, яка притягується до адміністративної відповідальності, ОСОБА_1 з'явився та пояснив, що 01 червня 2018 року він їхав на своєму автомобілі з малолітньою дитиною додому. На проспекті Ю. Гагаріна його зупинили поліцейські, у ході спілкування з якими, запропонували проїхати до лікаря-нарколога для проходження огляду на стан сп'яніння. ОСОБА_1 не могла покинути свою дитину саму в автомобілі, тому запитав у поліцейських, чи це є обов'язковою процедурою, на що ті відповіли, що це його право і може

відмовитися від огляду, а вже в суді пояснить, що поспішав і йому повернуть посвідчення водія. ОСОБУ_1 не повідомляли про наслідки такої відмови і подали інформацію так, що проходження медичного огляду, це не обов'язок, а його право. Підставою для відмови слугувало те, що не міг покинути свою малолітню дитину, порада поліцейських про те, що відмова - це буде швидше. Зазначив, що жодного разу не притягувався до адміністративної відповідальності за ст. 130 КУпАП, все своє життя та по сьогоднішній день працює водієм. Наявність права керувати автомобілем, прямо пов'язано з його можливістю працювати та матеріальним забезпеченням його родини. При прийнятті процесуального рішення, просив врахувати те, що має на утриманні малолітню дитину і від нього залежить її матеріальне забезпечення. У зв'язку з вищенаведеним, просив звільнити від адміністративної відповідальності та обмежитись усним зауваженням. Суд прийняв рішення ОСОБА _1 визнати винним у вчиненні адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 130 КУпАП. Провадження у справі про притягнення ОСОБА_1 до адміністративної відповідальності за ч. 1 ст. 130 КУпАП закрити, оголосивши йому усне зауваження [104]. Керування ТЗ у стані сп'яніння є обтяжуючою обставиною у справі про адміністративне правопорушення, навіть, якщо особа відмовилась пройти огляд на стан сп'яніння маючи на утриманні малолітню дитину, чим вона думала сідаючи за кермо у такому стані. В даному випадку і не тільки малозначності вчинення правопорушення не може бути.

Ввідповідно до п. 7 ст. 247 КУпАП, провадження у справі про адміністративне правопорушення не може бути розпочато, а розпочате підлягає закриттю у разі закінчення на момент розгляду справи строків розгляду справи про адміністративне правопорушення передбачених ст. 38 КУпАП, якщо справи про адміністративне правопорушення відповідно до КУпАП чи інших законів підвідомчі суду (судді), стягнення може бути накладено не пізніш, як через три місяці з дня вчинення правопорушення, а за умови триваючого правопорушення не пізніш, як через три місяці з дня його виявлення.

Наприклад, до Вовчанського районного суду Харківської області надійшов матеріал, який містить протокол про адміністративне правопорушення серії БД № 249479 від 29 червня 2019 року, відповідно до якого ОСОБА_1 29 червня 2019 року о 15 годині 15 хвилин по вулиці Центральній в селі Томахівка Вовчанського району Харківської області керував автомобілем марки ГАЗ реєстраційний номерний знак НОМЕР_1 у стані алкогольного сп'яніння, чим порушив п. 2. 9 а ПДР. ОСОБА_1 у судовому засіданні просив справу закрити, у зв'язку із закінчення строків накладення адміністративного стягнення. Суд прийняв рішення провадження у справі щодо притягнення ОСОБА_1 до відповідальності за адміністративне правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 130 КУпАП, закрити, у зв'язку із закінченням строків накладення адміністративного стягнення [103].

Як слушно зазначає А. В. Петровський, що є два варіанти. В першому випадку порушник може спробувати домовитись із посадовими особами поліції і справа надійде на розгляд до суду після спливу строків притягнення особи до відповідальності або майже перед їх закінченням. Інший варіант – особа може домовитись із суддею, щоб її справу було розглянуто після закінчення визначених ст. 38 КУпАП строків. В цьому випадку з метою затягування часу суди свідомо йдуть на порушення вимоги у п'ятнадцятиденний строк з дня одержання органом (посадовою особою), правомочним розглядати справу, протоколу про адміністративне правопорушення та інших матеріалів справи [96]. На нашу думку ще існує третій варіант, для затягування строків розгляду справи, як повернення на доопрацювання у зв'язку з порушенням оформлення протоколу про адміністративне правопорушення, хоча це суперечить нормам чинного законодавства: не допускаються закреслення чи виправлення відомостей, що заносяться до протоколу про адміністративне правопорушення, а також унесення додаткових записів після того, як протокол про адміністративне правопорушення підписано особою, стосовно якої його складено [136].

Уповноважені особи, які розглядають справи про адміністративні правопорушення за ст. 130 КУпАП, допускають помилки коли особа відмовляється проходити огляд на стан сп'яніння на місці зупинки ТЗ, але погоджується проходити у медичному закладі, протокол має складатись після одержаних результатів у присутності особи. Допускають помилки, коли складають протокол без отриманих результатів проходження огляду та не у присутності особи, яка притягається до відповідальності.

Підтримуємо думку Р. Ю. Молчанова та В. В. Гаркуші, що перспективним заходом у боротьбі з керуванням ТЗ у стані сп'яніння є запровадження так званих «пунктів тверезості». Така практика є поширеною у країнах Європейського Союзу і полягає у впровадженні «місць обов'язкової перевірки водіїв ТЗ на стан сп'яніння» [89].

Також Владислав Власюк зазначає у своїй доповіді, що необхідним є запровадження: «пунктів тверезості» – місць, де водії автомобілів, всі або за певною вибіркою, зобов'язані зупинитись та пройти експрес-тест на рівень алкоголю в крові та сліпих (рейдових) перевірок – надання права за визначених умов на певний строк невеликій кількості патрульних поліцейських на зупинку будь-якого автомобіля та за наявності ознак сп'яніння зобов'язання водія пройти відповідний тест [57].

Варто перейняти для України досвід іноземних держав та запровадити «пункти тверезості», адже вони існують у 23 країнах Європи, у 15 з яких це питання врегульовано на законодавчому рівні. Для прикладу, у Швеції кожного року проводять більш 2.500.000 обов'язкових експрес тестів. 40 % водіїв схожий тест щорічно проходять у Фінляндії. Зі збільшенням кількості перевірок в два рази у Голландії кількість підтверджених тестів на керування ТЗ у стані сп'яніння зменшилась на 25 %. Впровадження «пунктів тверезості» на основі досвіду іноземних держав має як значний превентивний ефект так і впливає на виявлення водіїв у стані сп'яніння. Зазвичай такі пункти встановлюються у тому місці де можуть знаходитись або проїжджати водії з ознаками алкогольного сп'яніння. Яким чином це можна зробити це у нашій

країні в рамках компанії «за безпечні дороги» групою «LEADoffice», було запропоновано такі варіанти: 1. Уповноважені особи перевіряють місця для перевірки та термін. 2. У письмовій формі приймається рішення про визначення місць і пред'являється на вимогу водія під час перевірки; не пізніше ніж за один день до такої перевірки визначається конкретне місце, час та тривалість. 3. Обов'язкова перевірка здійснюється стосовно всіх водіїв у тому числі без ознак сп'яніння. 4. В загальному порядку підставою для проходження огляду на стан сп'яніння є відмова від проходження перевірки або підтвердження стану сп'яніння під час перевірки (позитивний результат на технічному засобі або драгері). 5. Поліцейський може застосувати спеціальні технічні пристрої для визначення стану сп'яніння або запропонувати в певному місці пройти відповідний тест у місцях, які визначені для проходження обов'язкової перевірки. 6. Додатковими тимчасовими знаками облаштовуються місця для перевірки. Існує сама велика проблема – це переконання наших водіїв, якщо ти нічого не порушуєш, то керувати автомобілем можна в стані сп'яніння. По – перше це нікому не шкодить, а по – друге тому що поліція все одно не зупинить. Запровадження «пунктів тверезості» змушує водіїв звикнути до тієї думки, що зупинити та перевірити можуть будь – якого водія, в незалежності від того чи порушив водій ПДР чи ні [156]. Доцільно запровадити вказані пункти на території України визначивши мобільні точки з визначеним графіком роботи.

Ще один момент згідно з протоколом серії БД № 240625 від 07.01.2020 року про вчинення адміністративного правопорушення (справа № 313/18/20, провадження № 3/313/24/2020) вбачається, що ОСОБА_1 обвинувачується у тому, що 07.01.2020 року о 14 годині 20 хвилин в селі Менчикури вулиці Пушкіна керував мопедом Мустанг МТ50Q-2. Огляд на стан сп'яніння, зі згоди водія, у встановленому законом порядку проводився із застосуванням приладу «ДРАГЕР» у присутності двох свідків: ОСОБА_2 та ОСОБА_3 . Результат огляду 0,2 %. До протоколу додано: акт огляду на стан сп'яніння з використанням спеціальних технічних засобів; покази приладу «ДРАГЕР» з

результатами тесту 0,2 %; направлення на огляд водія ТЗ з метою виявлення стану алкогольного сп'яніння; копія постанови про накладення адміністративного стягнення по справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване не в автоматичному режимі серія БАА № 601209; пояснення ОСОБА_1 від 07.01.2020; пояснення ОСОБА_2 від 07.01.2020; пояснення ОСОБА_3 від 07.01.2020; довідка про видачу ОСОБА_1 02.07.1984 посвідчення водія серії НОМЕР_1; запит № 163/61/02-2020 від 10.01.2020 начальнику ТСЦ № 2343 щодо надання інформації про видачу ОСОБА_1 посвідчення водія; розписка про роз'яснення ОСОБА_1 вимог ст. 268 КУпАП та ст. 63 Конституції України; довідка про відсутність повторності; копія посвідчення водія серії НОМЕР_1 виданого на ОСОБА_4 02.07.1984 р.; диск CD-R 52 X DATA/VIDEO 700 MB /90 min. Так, ст. 8 п. 5 Конвенції про дорожній рух Відень, 8 листопада 1968 року, яка ратифікована Українською СРСР 25.04.1974 зазначено, що в національному законодавстві повинні бути передбачені спеціальні положення, що стосуються керування під впливом алкоголю, а також допустимий законом рівень вмісту алкоголю у крові, а і у відповідних випадках – у повітрі, що видихається, перевищення якого є несумісним з керуванням ТЗ. У всіх випадках максимальний рівень утримання алкоголю у крові у відповідності з національним законодавством не повинен перевищувати 0,50 г чистого алкоголю на літр крові або 0,25 мг на літр повітря, що видихається. Тобто мінімальна межа вмісту алкоголю, для визначення стану алкогольного сп'яніння згідно норм міжнародного права повинна становити 0,25 мг на літр повітря яке видихається, що становить згідно таблиці перерахунку одиниць виміру алкоголю в крові і повітрі що видихається 0,25 %. В зв'язку із цим, суд приходить до висновку, що наявність у повітрі що видихається вмісту алкоголю рівному 0,2 % не є станом алкогольного сп'яніння і відповідно відсутні підстави для притягнення до відповідальності передбаченої ч. 1 ст. 130 КУпАП. Суд прийняв рішення провадження в адміністративній справі № 313/966/19 відносно ОСОБА_1 за обвинуваченням у вчиненні адміністративного

правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 130 КУпАП закрити за відсутністю у його діях складу адміністративного правопорушення [102]. Тобто з вказаного рішення вбачається, що межа 0,2 проміле алкоголю у крові водія є допустимою на території України, але суперечить Віденській конвенції з безпеки дорожнього руху, яка ратифікована на території нашої держави. Потрібно збільшити градацію проміле та зафіксувати на більшому рівні.

Наприклад Миргородський міськрайонний суд Полтавської області встановив, що 16.10.2020 року о 21 годині 30 хвилин в місті Миргород, по вулиці Старосвітська, 36 водій ОСОБА_1 керував автомобілем «Daewoo Lanos» державний номерний знак НОМЕР_2 в стані алкогольного сп'яніння. Огляд на стан сп'яніння проводився у встановленому законом порядку в Миргородській лікарні. Водій ОСОБА_1 порушив п. 2.9 а ПДР, за що відповідальність передбачена ч. 1 ст. 130 КУпАП. В судове засідання ОСОБА_1 не з'явився, про час та місце проведення судового засідання повідомлений належним чином – за допомогою смс повідомлення. Захисник, що діє на підставі ордеру на надання правничої (правової) допомоги в судовому засіданні заявив клопотання про закриття кримінального провадження з підстав зазначених в п. 6 ст. 247 КУпАП – у зв'язку із скасуванням акту, який встановлює адміністративну відповідальність або направлення матеріалів прокурору, для вирішення питання про притягнення до кримінальної відповідальності ОСОБА_1. Заслухавши клопотання захисника, вивчивши матеріали справи, суд дійшов наступних висновків. Відповідно до частини першої статті 8 КУпАП особа, яка вчинила адміністративне правопорушення підлягає відповідальності на підставі закону, що діяв під час і за місцем вчинення правопорушення. Виходячи зі змісту статей 7, 254, 279 КУпАП розгляд справи про адміністративне правопорушення здійснюється лише щодо правопорушника та в межах протоколу про адміністративне правопорушення. На час складання протоколу про адміністративне правопорушення 16.10.2020 року записана в тексті КУпАП ч. 1 ст. 130 КУпАП (в редакції Закону № 2617-VIII від 01.07.2020 року) стосувалась судноводіїв. Зважаючи на викладене, акт, який до 01 липня 2020 року

встановлював адміністративну відповідальність за керування ТЗ у стані сп'яніння (ст. 130 КУпАП в редакції до 01 липня 2020 року), з 01 липня 2020 року був скасований Законом № 2617-VIII з одночасною криміналізацією цих дій у ст. 286-1 КК України. Суд вважає, що провадження в цій справі не підлягає закриттю на підставі п. 6 ст. 247 КУпАП у зв'язку із скасуванням 01 липня 2020 року акту, який встановлював адміністративну відповідальність за ч. 1 ст. 130 КУпАП, як і не підлягає направленню даних матеріалів прокурору, як про це заявив клопотання захисник [106].

Вина ОСОБА_1 підтверджується протоколом про скоєння правопорушення від 16.10.2020 року серії ДПР18 №245003, висновком № 131 щодо результатів медичного огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, від 16.10.2020 на підставі даних, що містяться в акті медичного огляду особи, що керує ТЗ, з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, № 131, складеному о 22 годині 05 хвилин 16 жовтня 2020 року. Вина також підтверджується відеозаписом з нагрудної відеокамери працівників Миргородського ВП ГУНП в Полтавській області що були присутні при зупинці автомобіля «Daewoo Lanos» НОМЕР_2 під керуванням водія ОСОБА_1 та при проходженні останнього медичного освідування в Миргородській лікарні, які повністю підтверджують обставини викладені у протоколі. Огляд водія ОСОБА_1 в Миргородській лікарні було проведено з дотриманням вимог ч. 4 ст. 266 КУпАП, згідно яких огляд осіб на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, здійснюється в закладах охорони здоров'я не пізніше двох годин з моменту встановлення підстав для його здійснення. ОСОБА_1, визнати винним у вчиненні адміністративного правопорушення передбаченого ч.1 ст. 130 КУпАП та відповідно до санкції ч. 1 ст. 130 КУпАП піддати його адміністративному

стягненню у виді штрафу в розмірі 600 (шестисот) неоподаткованих мінімумів доходів громадян, що становить 10 200 грн. (десять тисяч двісті гривень) на користь держави [106]. Суд діяв у рамках чинного законодавства, а винна особа була належним чином притягнута до відповідальності.

19 квітня 2016 року в Україні запрацювала річкова поліція і свою роботу розпочала з міста Черкаси та прилеглих сіл. У її складі працюють 42 поліцейських, які оснащені позашляховиками «RENAULT DUSTER» для патрулювання прибережної території, і швидкохідних катерів для контролю над акваторією Дніпра. Межами патрулювання є прибережна захисна смуга і пляжна зона міста Черкаси, села Червона Слобода і села Свидівок Черкаського району Черкаської області. 08 серпня 2016 року у Вишгороді на Київщині розпочала роботу група реагування патрульної поліції на воді. Відтепер на території Київського водосховища та прилеглих річках столичного регіону діє патрульний мобільний наряд на воді. У цілодобовому режимі поліцейські здійснюють превенцію на водних просторах Київської області [55].

До обов'язків річкової поліції входить виявлення та припинення, а також документування вчинених особами адміністративних правопорушень за ч. 5 та 6 статті 130 КУпАП. Для того щоб правильно кваліфікувати та розглядати справи про адміністративні правопорушення за ч. 5 та 6 статті 130 КУпАП потрібно удосконалити нормативно – правову базу, тому що в процесі документування виникають питання, які суперечать чинному законодавству.

Відповідно до ст. 116 КУпАП під маломірними суднами у частинах першій, третій, четвертій і п'ятій статті 116, частині другій статті 116⁻¹, частині третій статті 116⁻², частині першій статті 117, статті 118, частині третій статті 129, частинах першій та другій статті 130 слід розуміти самохідні судна з головними двигунами потужністю менш як 75 к.с. (55 кВт) і несамохідні судна та парусні судна валовою місткістю менш як 80 реєстрових тонн (або одиниць), а також моторні судна незалежно від потужності двигунів, але валовою місткістю не більш як 10 реєстрових тонн (або одиниць) та несамохідні судна (гребні човни вантажопідйомністю 100 і більше кілограмів,

байдарки - 150 і більше кілограмів та надувні судна - 225 і більше кілограмів), що належать громадянам [65].

Згідно з ПДР ТЗ — пристрій, призначений для перевезення людей або вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів [101]. Можна зробити висновок, що морські, маломірні судна та човни відносяться до ТЗ, оскільки вони обладнані спеціальними механізмами, перевозять людей та рухаються за допомогою двигуна.

У статті 130 КУпАП зазначено керування ТЗ 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. Тобто ми бачимо, що стаття чітко розділяє ТЗ або судна. До вищевказаної статті у 2008 році були внесені зміни, зокрема було доповнено ч. 5 та 6 КУпАП.

Інструкція 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, затверджена наказом МВС/МОЗ 1452/735 від 09.11.2015 зазначає, що огляду на стан сп'яніння підлягають водії ТЗ, щодо яких у поліцейського уповноваженого підрозділу Національної поліції України є підстави вважати, що вони перебувають у стані сп'яніння згідно з ознаками такого стану. За наявності ознак, поліцейський проводить огляд на стан сп'яніння за допомогою спеціальних технічних засобів, дозволених до застосування МОЗ та Держспоживстандартом [141].

Судноводії маломірних (малих) суден зобов'язані мати при собі документ на право керування судном з відміткою про проходження перевірки знань, документ на право володіння судном та документ, що підтверджує проходження технічного огляду [119].

Згідно з частиною 1 статті 266 КУпАП особи, які керують транспортними засобами, річковими або морськими маломірними суднами і щодо яких є підстави вважати, що вони перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу

та швидкість реакції, підлягають відстороненню від керування цими транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами та оглядові на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції.

Якщо судноводій буде керувати судном у стані сп'яніння його потрібно притягти до адміністративної відповідальності-скласти протокол про адміністративне правопорушення, та відсторонити від керування морським, річковим або маломірним судном. Посвідчення судноводія вилучити, замість посвідчення видати тимчасовий дозвіл на право керування морським, річковим або маломірним судном до прийняття рішення компетентним органом.

У протоколі про адміністративне правопорушення, зазначено, що до адміністративної відповідальності можна притягти водіїв, які керують ТЗ, та які порушують ПДР. Як зазначалось вище судна відносяться до ТЗ, але водій який керує судном не може порушити ПДР, а може порушити Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України.

Досліджуючи рішення з реєстру судових рішень, виявлено такі суперечності. Наприклад: 20.08.2017 року о 19.50 ОСОБА_2 рухаючись по річці Дніпро, керував малим судном марки «VA5811KV», з ознаками алкогольного сп'яніння. Огляд на стан сп'яніння, зі згоди у встановленому законом порядку проводився за допомогою приладу "Драгер" в присутності двох свідків, чим порушив п. 2.9 а ПДР, тим самим скоїв правопорушення передбачене ч. 5 ст. 130 КУпАП справа № 753/16636/17 провадження № 3/753/5026/17. Як особа керуючи судном може порушити ПДР? Якщо вона порушує Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України. Якими нормативно-правовими актами керувався суд при прийнятті вказаного рішення? [158].

З вищевикладеного можна зробити висновок, що законодавець усіма способами намагається поліпшити ситуацію, яка склалась у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема щодо керування ТЗ у стані сп'яніння, але чомусь перше питання яке постає це посилення санкцій хоча не меншої уваги

потребують процесуальні аспекти оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення та притягнення винних осіб до адміністративної та кримінальної відповідальності.

3.2. Шляхи оптимізації процедури прийняття рішень у справах про адміністративні правопорушення за керування транспортними засобами у стані сп'яніння з урахуванням досвіду іноземних держав

Однією з тенденцій сучасної адміністративної політики є напрямок, що полягає в необхідності приведення чинного вітчизняного законодавства в єдину систему з загальновизнаними міжнародними принципами. Так, проблема забезпечення безпеки дорожнього руху сьогодні є глобальною, що знаходиться в центрі уваги Організації Об'єднаних Націй.

22 травня 2003 року в ході 57-ї сесії Генеральної Асамблеї Організації Об'єднаних Націй була прийнята резолюція «Глобальна криза в області безпеки дорожнього руху» [74], яка стала першою глобальною резолюцією, яка зачіпає розглянуту сферу. Всесвітньою організацією охорони здоров'я управління ТЗ у стані сп'яніння визнано одним з п'яти основних чинників виникнення ДТП [41].

В останні роки були змінені процесуальні і матеріальні норми, законодавець значно посилив адміністративну відповідальність за порушення ПДР і експлуатацію ТЗ у стані сп'яніння, збільшив розміри адміністративних штрафів, розширив перелік правопорушень, що тягнуть за собою позбавлення права керування ТЗ або збільшення його терміну тощо.

Слід погодитися, що глава 10 КУПАП щорічно піддається внесенню різних змін, що говорить про постійну увагу держави і МВС України до цієї важливої нагальної проблеми. Проте масовість порушень ПДР свідчить про низьку культуру учасників дорожнього руху. Як і раніше система державного адміністративного впливу на їх свідомість мало ефективна. Протягом останніх двох років було зроблено декілька масштабних спроб модернізації механізму

прийняття рішень та посилення відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння.

Як відомо, з 01 липня 2020 року була введена кримінальна відповідальність за керування ТЗ в стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Відповідною статтею 286-1 був доповнений КК України. Але 17 червня 2020 року народними депутатами України був прийнятий ЗУ № 720-ІХ, який 2 липня 2020 року було підписано Президентом України, а 3 липня 2020 року – опублікований в офіційній парламентській газеті «Голос України». Зазначеним законом була ніби як скасована ст. 286-1 КК України, проте способом, яким було прийнято це законодавче положення, створив багато приводів для дискусії, а статус зазначеної статті не до кінця зрозумілий.

16 липня 2020 року на сайті Верховної Ради України зареєстровано за № 3858 проект закону про внесення змін до КК України, Кримінально-процесуального кодексу України та КУпАП, який передбачав, що на сьогоднішні порушення, пов'язані з керуванням у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, носять масовий характер та мають тенденцію до збільшення. Тому ця проблема потребує законодавчого реагування шляхом удосконалення та розвитку у цій сфері адміністративного та кримінального законодавства. Джерелом підвищеної небезпеки являється ТЗ, тому величезна відповідальність на водія покладається не тільки за своє життя, а й за життя інших осіб та цілісність майна інших громадян. В наш час водії дуже легковажно відносяться до своїх обов'язків нехтуючи нормами чинного законодавства та ПДР і досить часто керують ТЗ у стані сп'яніння, що підтверджує вражаюча статистика кількості загиблих і травмованих осіб внаслідок вчинення ДТП. Незважаючи на широкий суспільний резонанс водії, які керували в стані сп'яніння не завжди отримують належне адміністративне покарання, що в свою чергу сприяє поширенню серед суспільства небезпечного уявлення про те, що керування у нетверезому стані не є чимось небезпечним та

аморальним, а будь-які неприємності, які можуть виникнути через таке керування, легко вирішити. Чинні адміністративно-правові норми є занадто поблажливим до порушників ПДР, зокрема тих положень, якими встановлено відповідальність за керування ТЗ у стані сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції. Міжнародний досвід забезпечення безпеки на дорогах свідчить, що одним з найпростіших способів примусити водіїв дотримуватися вимог ПДР є розроблення системи їх ефективного покарання та посилення відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння. Таким чином, необхідність посилення відповідальності водіїв за керування ТЗ у нетверезому стані. З обґрунтуванням необхідності прийняття зазначеного проекту закону важко не погодитися. Згідно статистичних даних, кількість водіїв у стані сп'яніння може зменшитися тільки завдяки посиленню покарання. Більшість людей, які сідають за кермо в такому стані, забувають або просто не розуміють, що будь-який ТЗ є джерелом підвищеної небезпеки.

В якості додаткового покарання в деяких зарубіжних країнах застосовується затримання і іммобілізація ТЗ, а також установка алкозамка (повна назва - «прилад блокування запалювання за рівнем алкоголю при видиху»). Затримання ТЗ передбачає перебування винуватця на спеціалізованій стоянці на певний термін. Особливу увагу необхідно звернути на ту обставину, що тягар оплати витрат, пов'язаних з переміщенням на таку стоянку транспорту і час стоянки оплачує винуватець. Наприклад, застосування подібної процедури затримання транспорту в США, число випадків керування автомобілем у нетверезому вигляді знизилося на 60- 80% серед водіїв, чиї ТЗ перебували на спеціалізованій стоянці. При цьому загальна кількість ДТП з вини нетверезих водіїв знизилося на 8-14% через посилення негативної мотивації.

Слід погодитися з тим, що «іммобілізація ТЗ є альтернативою його затримання, яка економічно більш вигідна своєю дешевизною і являє собою установку різних механічних блокаторів на колеса або кермо автомобіля. У випадках застосування зазначеного заходу додаткового покарання виникає необхідність контролю за наявністю таких пристроїв протягом всього

встановленого періоду. Незважаючи на це, дані говорять про іммобілізації як про дієвий спосіб впливу на водіїв, що допускають керування ТЗ в стані сп'яніння» [81].

Найбільш перспективним способом запобігання повторності скоєння злочинів на сучасному етапі виступає примусова установка алкозамка на ТЗ водіїв, притягнутих до кримінальної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння. Постійний розвиток науки і техніки дозволяє удосконалювати технології, що застосовуються в розпізнаванні стану сп'яніння потенційних водіїв. Найбільшою надійністю на даний час відрізняються прилади, що дозволяють визначити концентрацію алкоголю у видихуваному водієм повітрі. Вони розривають електричний ланцюг стартера до тих пір, поки водій успішно не пройде алкотест (тобто не зробить в мундштук приладу видих без парів алкоголю), запобігаючи тим самим неконтрольованому запуску двигуна. Історія застосування алкогольних блокаторів в Австралії, Канаді, США, складає близько 15 років і число країн, які застосовують зазначені прилади, постійно збільшується, так як проведені дослідження доводять ефективність використання даної міри.

Використовуючи досвід зарубіжних країн, 16 лютого 2021 року після дискусій з приводу збільшення адміністративної та кримінальної відповідальності за керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння ВРУ ухвалила в другому читанні законопроект № 2695 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» [52], який набув чинності 17 березня 2021 року. Необхідність створення безпечних умов для учасників дорожнього руху, збереження життя і здоров'я громадян, підвищення ефективності впливу на дисципліну учасників дорожнього руху з чітким визначенням правових санкцій за вчинені правопорушення, забезпечення належного рівня реалізації прийнятих рішень в адміністративних та кримінальних справах у сфері безпеки дорожнього руху, уточнення обов'язків водія і пасажира, а також деяких повноважень поліцейських.

Прийнятим законом було значно актуалізовано відповідальність за керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння. Якщо раніше відповідальність за керування у стані алкогольного сп'яніння вперше передбачала штраф – 10 200 гривень і позбавлення права керування на рік, то тепер таке ж правопорушення вперше тягне за собою штраф у розмірі 17 тисяч гривень. Якщо особа вдруге протягом року скоює таке правопорушення, то вона мусить заплатити штраф – 34 тисячі гривень, ТЗ вилучається на три роки, а також можливе оплатне вилучення транспорту.

Також новий закон передбачає нові санкції – адміністративний арешт та оплатне вилучення ТЗ. Суд при прийнятті рішення враховуючи особу правопорушника, враховує його майновий стан може визначити покарання у вигляді адміністративного арешту. Оплатне вилучення ТЗ – це процедура, за якою за рішенням суду автомобіль вилучається у власника, реалізовується на аукціоні, а отримані кошти повертаються власнику.

Законом передбачається, що розгляд справи за ст. 130 КУпАП тепер буде тривати протягом одного року. Виключається можливість закриття цієї справи за малозначністю чи у зв'язку із передачею на розгляд трудового колективу. Крім того, строк позбавлення права керування буде сумуватися, а не замінюватися.

Крім того, якщо мова йде про ДТП з потерпілими, то наразі вводиться окремий кваліфікований склад злочину – у разі вчинення ДТП у стані алкогольного сп'яніння, що призвело до нанесення тілесних ушкоджень, важких тілесних чи смерть потерпілих, передбачено позбавлення волі на різні терміни, а також закон виключає будь-які інструменти пом'якшення покарання. Основні нововведення прийняті у Законі України від 16.02.2021 № 1231-IX «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» [52].

Модернізація адміністративної та кримінальної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння:

Назва модернізованої норми	Було раніше	Набули чинності 17.03.2021
Керування ТЗ у стані сп'яніння Вдруге протягом 1 року	10200 грн, позбавлення права керування на 1 рік 20400 грн, позбавлення права керування на 3 роки	17000 грн, позбавлення права керування на 1 рік 34000 грн, позбавлення права керування на 3 роки з оплатним вилученням ТЗ чи без такого або адміністративний арешт 10 діб з позбавлення права керування на 3 роки з оплатним вилученням ТЗ чи без такого
Втретє протягом 1 року	40800 грн, позбавлення права керування на 10 років	51000 грн, позбавлення права керування на 10 років з конфіскацією ТЗ або адміністративний арешт на 15 діб з позбавленням права керування на 10 років з конфіскацією ТЗ
Вживання алкоголю, наркотичних засобів особою, яка керувала ТЗ після ДТП	20400 грн або адміністративний арешт на 15 діб з позбавлення права керування на 3 роки	34000 грн або адміністративний арешт на 15 діб з позбавлення права керування на 3 роки
Термін розгляду справи в суді за ст. 130 КУпАП	3 місяці	1 рік
Передача порушника на поруки трудовому колективу або громадському об'єднанню, або звільнення від	можливо	неможливо

відповідальності за
малозначністю

Правопорушення у стані
сп'яніння

Вчинення
правопорушення у стані
сп'яніння-обставина, що
обтяжує покарання

Нова стаття 286-1
Кримінального
кодексу (порушення
правил безпеки
дорожнього руху або
керування ТЗ особами
у стані сп'яніння –
окремий склад
злочину)

Уникнення
відповідальності за
кримінальне
правопорушення у сфері
безпеки дорожнього руху

У зв'язку з:
- дійовим каяттям
- примиренням
- передачею особи на
поруки
- зміною обстановки

Не застосовується,
якщо людина
перебуваючи у стані
алкогольного
сп'яніння, призвела до
ДТП, яка понесла за
собой травми чи
загибель потерпілих,
то порушник не може
розраховувати:
- звільнення
відбування покарання
з випробуванням
- умовно-дострокове
звільнення
- заміна невідбутої
частини покарання
більш м'яким
- амністія
- помилування

У п. 5 розділу I «Загальні положення» наказу МВС України від 7 листопада 2015 року № 1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» передбачено, що поліцейські складають протоколи про адміністративні правопорушення у сфері

забезпечення безпеки дорожнього руху, передбачені ч. 4 та ч. 7 ст. 121, ч. 3 і ч. 4 ст. 122, ст. ст. 7 122-2, 122-4, 122-5, ч. 2 і ч. 3 ст. 123, ст. 124, ч. 4 ст. 127, ст. ст. 127-1, 130, 139, ч. 4 ст. 140, ст. 188-28 КУпАП [137].

Відповідно до статті 255 КУпАП поліцейські складають протоколи у зв'язку з відповідним правопорушенням, а згідно зі статтею 221 КУпАП судді районних, районних у містах, міських чи міськрайонних судів розглядають подібні справи [65].

Статтею 1187 Цивільного кодексу України передбачено відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки. У частині 1 цієї статті чітко визначено: «джерелом підвищеної небезпеки є діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням ТЗ, механізмів та обладнання, використанням, зберіганням хімічних, радіоактивних, вибухо- і вогнебезпечних та інших речовин, утриманням диких звірів, службових собак і собак бійцівських порід тощо, що створює підвищену небезпеку для особи, яка провадить цю діяльність, та інших осіб» [190].

Особливу увагу, слід звернути на те, що українці вважають, що сідати за кермо дозволено, якщо показник алкоголю в крові становить 0,2 проміле. Однак, пунктом 7 розділу II 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, затвердженої наказом МВС та МОЗ № 1452/735 від 9 листопада 2015 року, визначено: «Встановлення стану алкогольного сп'яніння здійснюється на підставі огляду, який проводиться відповідно до вимог цієї Інструкції поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів, показники яких після проведення тесту мають цифровий показник більше 0,2 проміле алкоголю в крові» [137].

Аналіз судової практики досить цікавий і свідчить про те, що багато водіїв сідають за кермо зі значним вмістом алкоголю в крові.

Для прикладу (вміст алкоголю в крові):

- 2,70 проміле - постанова Семенівського районного суду Полтавської області від 22 липня 2020 року у справі № 547/653/20 [108];
- 0,42 проміле - постанова Семенівського районного суду Полтавської області від 22 липня 2020 року у справі № 547/652/20 [109];
- 2,07 проміле - постанова Томашпольського районного суду Вінницької області від 21 липня 2020 року у справі № 146/565/20 [110];
- 2,40 проміле - постанова Семенівського районного суду Полтавської області від 21 липня 2020 року у справі № 547/649/20 [107].

Часто водії відмовляються проходити огляд на стан алкогольного сп'яніння (постанова Жовтоводського міського суду Дніпропетровської області від 21 липня 2020 року у справі № 176/1199/20) [105].

Гостро стоїть на сьогодні дослідження питання застосування автопілотних ТЗ. Науково-технічний прогрес обумовив появу нового технологічного феномену – автопілотного автотранспорту, тобто ТЗ, обладнаного системою автоматичного керування, який здатний пересуватися без участі людини. Такі ТЗ мають спеціальне обладнання (камери, сенсори, радары) та прилади, що забезпечують далекомірне оптичне розпізнавання, стереозір, позиціонування на місцевості (GPS), стабілізацію руху, відповідне комп'ютерне забезпечення. Отже, в перспективі йдеться про створення автономної кібернетичної системи з елементами штучного інтелекту. Реальний прорив з цього напрямку розпочато найпотужнішими світовими автомобільними корпораціями Tesla, General Motors, Google, Apple (США), Nissan, Toyota (Японія), Volkswagen (ФРН), Volvo (Швеція) та іншими автовиробниками. Таким чином, провідним компонентом системи безпеки дорожнього руху, заміником водія, постає її матеріальний субстрат – «автопілотний ТЗ». Така трансформація ТЗ викликає чимало питань щодо реальних можливостей впровадження цієї новітньої технології та привертає пильне спостереження фахівців за процесом становлення автопілотного автотранспорту [85].

Враховуючи важливість проблеми, її дослідженню присвячені праці таких учених, Б. Фасій, Т. Ківалова, Є. Харитонов, В. Кулініч та інші.

З огляду на вищезазначене, суспільству відома значна кількість ситуацій, де за участі «систем штучного інтелекту» тобто автопілотів, трапилося ряд порушень ПДР (зокрема швидкісного режиму), а також ситуацій, які пов'язані з вчиненням автопілотним автотранспортом ДТП, які мали місце ще у 2016 році.

Перша резонансна ДТП з автопілотником, як відомо із світових інформаційних ресурсів, відбулася 7 травня 2016 року у Флориді (США), під час якої загинув Джошуа Браун водій – інструктор автомобіля «Tesla Model S». Керований автопілотом електромобіль на сухій трасі в ясну погоду врізався у фуру на перехресті. У блозі компанії Tesla повідомлялося, що «ні автопілот, ні водій не помітили білий кузов вантажівки в яскравому сонячному світлі, тому не натиснули на гальмо» [95]. Також було підкреслено, що при активації системи автопілота водій – інструктор повинен постійно тримати руки на кермі, зберігати контроль над ситуацією. Компанією наголошено на незвичайності події, оскільки це перша аварія зі смертельним результатом за більш ніж 130 млн. миль випробувань, при цьому автомобілі «Tesla» проїхали 100 млн. миль в режимі автопілота [85].

Слід зазначити, що у Нідерландах найкраща в світі інфраструктура для автопілотних автомобілів. Це, перш за все, якісні дороги, висока щільність зарядних станцій для електромобілів і більше 80% території країни покриті мережею 4G. Крім того, нормативна база Нідерландів забезпечує можливість для тестування автопілотних автомобілів, а уряд інвестує в створення на дорогах мережі світлофорів, які можуть комунікувати безпосередньо з автомобілем. Крім того, голландці прихильно ставляться до нових технологій. У 2016 році 6,7% проданих в цій країні нових автомобілів були електромобілями. У Сінгапурі машини без водіїв можуть їздити по дорогах разом зі звичайними. У Сінгапурі прийнятий закон, згідно з яким тестові автопілотні автомобілі допускаються до руху на дорогах загального користування. У місті-державі облаштована спеціальна зона, в якій жителі можуть ознайомитися з технологіями, пов'язаними з автопілотами. Громадяни

Сінгапуру проявляють найбільшу готовність користуватися такими машинами. Інфраструктура не набагато поступається голландської, але за кількістю компаній, які займаються автопілотними проектами, азіатська країна поступається європейській і за рахунок цього займає другий рядок рейтингу [1].

У США 163 американські компанії, які займаються розробками для машин без водіїв, знаходяться в Америці. Концентрація технологічних компаній, розвинений ринок інформаційних технологій, легкість залучення капіталу і безліч фахівців забезпечили Америці велику кількість компаній, які працюють в цій сфері. США відстають від лідерів рейтингу в сфері регулювання та інфраструктури – забезпечити у величезній країні щільність електрозарядок, порівняну з Сінгапуром, поки не вдалося. Швеція попереду за кількістю компаній і інвестицій в технології автопілотів на душу населення. Швеція відстає від США за кількістю компаній, які розробляють цю технологію, якщо вважати в абсолютних числах, але в розрахунку на кількість жителів перевершує американців. Британський уряд планував увести авто без водіїв на дороги до 2021 року. Закони Великобританії є одними з найбільш дружніх у відношенні до штучного інтелекту, керуючому автомобілями – автопілотні автомобілі можуть переміщатися будь-якими автошляхами без отримання спеціальних дозволів та оформлення додаткової страховки. Це зробило Британію тестовим майданчиком для багатьох європейських компаній. Проте, країна зайняла лише 5-е місце в рейтингу. Сполучене Королівство підвела інфраструктура – мала кількість зарядних станцій і низьке проникнення мережі 4G [1].

В Україні не спостерігається впровадження правових механізмів щодо експлуатації автопілотних авто, зокрема їх правовий статус ще не визначено на відміну від зарубіжних країн. Також в Україні відсутні окремі закони чи підзаконні акти, які визначають рух автошляхами автопілотних автомобілів або їх придбання. Розвитку автопілотної індустрії за допомогою державних програм теж не спостерігається. Саме тому Україна не включена до переліку держав, в яких незабаром з'являться машини без водіїв. Однак, українські

компанії займаються розробками продуктів для таких авто. У зв'язку з тим, що станом на початок 2021 року на українських автошляхах спостерігається значна кількість автомобілів які обладнані автопілотними системами та появою неодноразових випадків керування авто саме автопілотником, а також виникнення окремих суперечок між поліцією та особою яке керувала ТЗ увімкнувши функцію «автопілотника», спробуємо дослідити зміст національного законодавства на предмет притягнення до відповідальності учасників дорожнього руху за допущення «автопілотниками» порушень ПДР [165].

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 [152].

Слід зазначити, що відповідно до статті 8 Віденської Конвенції про Дорожній рух від 08 листопада 1968 року, кожний ТЗ або група ТЗ, які перебувають у русі повинні мати водія [70]. Як зазначено в ПДР, а саме п.1.10 водій – особа, яка керує ТЗ і має посвідчення водія відповідної категорії [118].

Відповідно до статті 35 ЗУ «Про Національну поліцію» є 10 підстав для зупинки ТЗ, з них виділимо дві: якщо водій порушив ПДР та якщо є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність ТЗ [149].

Виникає гостре питання, чи може ТЗ, який запрограмований на пересування (здійснює рух) порушити ПДР?

Відповідно до п. 2.3 ПДР водій для забезпечення безпеки дорожнього руху зобов'язаний перед виїздом перевірити і забезпечити технічно справний стан і комплектність ТЗ, правильність розміщення та кріплення вантажу та бути уважним, стежити за дорожньою обстановкою, відповідно реагувати на її зміну, стежити за правильністю розміщення та кріплення вантажу, технічним станом транспортного засобу і не відволікатися від керування цим засобом у дорозі [118].

Які складові адміністративного правопорушення є відсутніми чи навпаки – якщо водій «доручив» власні повноваження «автопілоту» – він несе

відповідальність на загальних засадах, чи намагається «перекласти» відповідальність на «автопілот».

Також актуальним постає питання, чи вдається можливим притягнути водія ТЗ до адміністративної відповідальності за порушення ПДР, зокрема за статтею 130 КУпАП «керування транспортними засобами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння»?

Отже, п. 27 Постанови Пленуму Верховного суду України від 23.12.2005 року № 14 «Про практику застосування судами України законодавства про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» визначає це поняття таким чином: для притягнення до відповідальності за статтею 130 КУпАП не має значення протягом якого часу особа, яка перебуває у стані сп'яніння чи під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, керувала ТЗ. Правопорушення вважається закінченим з моменту коли він почав рухатися. Тому, рух автомобіля від старту до фінішу може здійснювати комп'ютерна програма. Якщо водій не буде втручатись в керування автомобілем під час руху автопілоту, формально в його діях не буде складу адміністративного правопорушення за статтею 130 КУпАП, адже автомобілем керує автопілот [152].

Необхідно доповнити обов'язком водія щодо переведення автомобіля в режим ручного керування у разі виявлення водієм сигналу поліції про зупинку та доповнити статтю 122-2 КУпАП [65].

Також інші статті КУпАП можуть слугувати ідентичним прикладом щодо відсутності складу адміністративного правопорушення. Наприклад ст. 126 КУпАП керування ТЗ особою, яка не має відповідних документів на право керування таким ТЗ або не пред'явила їх для перевірки. Що стосується цієї тематики цікавою є ст. 122-2 КУпАП не виконання водіями вимог про зупинку [65].

Виробники автомобілів з автопілотом мають передбачити відповідну реакцію програми на вимогу поліції про зупинку ТЗ, яка відповідно до п. 8.9

ПДР подається за допомогою сигнального диска з червоним сигналом чи світлоповертачем або руки, що вказує на відповідний ТЗ та подальше місце його зупинки; увімкненого пробліскового маячка синього і червоного або лише червоного кольору та (або) спеціального звукового сигналу; гучномовного пристрою; спеціального табло, на якому зазначається вимога про зупинку ТЗ [118].

При цьому слід зауважити, що відповідно до підписаної Україною у 2000 році угоди ООН 1958 року «Про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів» на ринок України допускаються ТЗ, конструкція яких була офіційно затверджена та сертифікована в інших країнах-учасницях цієї угоди. Наразі учасниками цієї угоди є 53 країни [94].

Складність правового регулювання суспільних відносин, пов'язаних із використанням автономних ТЗ, полягає в тому, що національні правові системи переважно ґрунтуються на традиційному розумінні процесу взаємодії людини й автомобіля, в якому людина керує ТЗ і несе відповідальність за шкоду, заподіяну в процесі керування останнім [94].

З вищевказаного можна зробити висновок, що національні дороги та Українське законодавство не готове до використання ТЗ із використанням комп'ютерної програми (автопілоту). На ринку України розвиток нових продуктів та транспортних технологій призводить до гострої потреби для розроблення правил безпечного їх використання, та якщо завдано шкоду у процесі їх використання потрібно знайти певні шляхи для відповідальності за таку шкоду. Поки відсутнє законодавче урегулювання таких проблем, то на даний час досить легко особам уникати відповідальності та це може призвести до призупинення належного розвитку у вказаній сфері. Також, існують ряд проблемних ситуацій, зокрема кваліфікації діянь водія ТЗ який увімкнув функцію «автопілотника» на ТЗ та настання наслідків у разі ДТП,

відповідальність за нанесення шкоди, недостатня надійність програмного забезпечення тощо [165].

Таким чином, можна зробити висновок про те, що в Україні все-таки є доцільним поділ на адміністративну та кримінальну відповідальність за водіння в стані сп'яніння. Наведені вище статистичні дані показують, що залучення тільки до адміністративної відповідальності недостатньо, а модернізація сприятиме зменшенню кількості водіїв у стані сп'яніння.

3.3. Пріоритетні напрями удосконалення відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння

Водій керуючи ТЗ у стані сп'яніння несе велику відповідальність за життя інших осіб, за своє життя та за не ушкодження майна інших громадян, оскільки своїми діями може завдати суспільної небезпеки, адже ТЗ являється джерелом підвищеної небезпеки. На сьогодні водії безвідповідально ставляться до покладених на них обов'язків, не дотримуючись норм чинного законодавства та нехтують ПДР про, що свідчать статистичні дані по кількості травмованих та загиблих осіб на дорогах внаслідок ДТП.

Осіб, які керують ТЗ у нетверезому стані не завжди належним чином притягають до адміністративної відповідальності та накладають стягнення на яке вони заслуговують, тому останні, коли сідають за кермо в п'яному стані не вважають, що можуть завдати комусь суспільної небезпеки, а навпаки розраховують, що зможуть легко уникнути адміністративної відповідальності.

На превеликий жаль, Україна на сьогоднішній день займає одне з перших місць в Європейських країнах за травматизмом та смертністю, а більшість водіїв вчиняють ДТП перебуваючи у стані сп'яніння.

Вивчивши досвід іноземних держав щодо керування ТЗ у стані сп'яніння ми дійшли висновку, що перш за все з чого потрібно розпочати удосконалювати чинне законодавство України це посилення відповідальності

та розмежування на адміністративну і кримінальну, враховуючи при цьому градацію проміле алкоголю в крові.

Проблематиці посиленню відповідальності за керуванням ТЗ особами у стані сп'яніння присвячені праці таких видатних науковців як: А. В. Філіппов, А. В. Петровський, П. І. Пархоменко, О. В. Острогляд, М. Ю. Веселов, Р. С. Шелудяков, В. В. Доненко, Р. Ю. Молчанов, В. В. Гаркуша та ін.

На думку Острогляд О. В. існуюча нині адміністративна відповідальність за керування ТЗ в стані сп'яніння за своєю суворістю по суті є кримінальною. Відповідальність, яка настає за такі дії є більш суворою ніж та яка пропонується. У переважній більшості проаналізованих кримінальних кодексів зарубіжних країн – зазначене порушення виступає у якості злочину (проступку); - відповідальність за яку передбачають законодавства інших країн є на порядок суворішою ніж та, яка пропонується в Україні; - ефективна протидія порушенням пов'язаним з керування ТЗ в стані сп'яніння може бути тільки при системному підході, що включатиме: подальше удосконалення запропонованої норми (щодо співвідношення з загальною нормою, щодо суб'єктів даного проступку, суворості покарання); методичне та тактичне навчання суб'єктів, які фіксують та фіксуватимуть зазначені порушення, в тому числі за допомогою технічних засобів автоматичної дії ; вдосконалення порядку виконання накладених покарань; організаційне; важливе значення також має правовий всеобуч населення з цього питання [93].

Погоджуємось з думкою М Ю. Веселова та Р. С. Шелудякова 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. За їхнім 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 кваліфікуватись 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 відповідальності з підстав, передбачених ст. 45 КК України [27].

Також слушно зазначає А. В. Петровський, що законодавець намагається поліпшити ситуацію у сфері безпеки дорожнього руху та зосереджує увагу на посиленні санкцій, тоді як врегулювання потребують саме процесуальні аспекти притягнення винних до адміністративної відповідальності [96, с. 190].

Неодноразово для посилення відповідальності до водіїв, які керують ТЗ у нетверезому стані, суб'єктами законодавчої ініціативи вносились відповідні зміни до ст. 130 КУпАП. Є доцільність криміналізації ТЗ у стані сп'яніння, але наразі вона створює більше проблем, ніж вирішує. Також хотілося б вкотре 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 потрібно внісши зміни не до однієї або кількох статей КУпАП чи до КК України, а до всіх пов'язаних з ними суспільними відносинами. Тільки таким чином можна досягти правової охорони цих відносин, яка буде максимально ефективною. Адже загрозу безпеці дорожнього руху становить не тільки керування ТЗ у стані сп'яніння, а й не меншу загрозу становлять пов'язані з ним склади правопорушень, які можуть вчинятись одночасно і мати вищу небезпеку [187].

За керування ТЗ у стані сп'яніння потрібно посилити відповідальність перевівши його у кримінальну площину, що є досить логічним кроком, 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 ТЗ та в медичному закладі, тобто щоб криміналізувати відповідну статтю на нашу думку потрібно внести зміни до чинних нормативно – правових актів, які будуть регулювати питання проходження огляду на стан сп'яніння та дадуть змогу притягти винних осіб до кримінальної відповідальності. Також потрібно детальніше розглянути питання

керування суднами у стані сп'яніння, адже на воді ризик керування в стані сп'яніння теж занадто великий, тому ми вважаємо, що потрібно в комплексі криміналізувати дану ст. 130 КУпАП.

Оскільки у статті 266 КУпАП зазначено, що «особи, які керують ТЗ, річковими, морськими або маломірними суднами і щодо яких є підстави вважати, що вони перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, підлягають відстороненню від керування цими ТЗ, морськими або маломірними суднами та оглядові на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції» [65], а у Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затвердженої наказом МВС 1395 від 07.11.2015 вказано «водії, стосовно яких у поліцейських є достатні підстави вважати, що вони перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, підлягають відстороненню від керування цими ТЗ та огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції» [137].

Проаналізувавши вищевикладене, ми стверджуємо, що потрібно внести зміни до розділу X «Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» № 1395, та доповнити словами «річковими, морськими і маломірними суднами», «судноводій», а також внести зміни до протоколу про адміністративне правопорушення, тимчасового дозволу на право керування ТЗ, тому що судноводій керуючи річковим, морським або маломірним судом не може порушити ПДР, але порушує Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України.

Розділ I спільного Наказу МВС/МОЗ 1452/735 зазначає, що огляду на стан сп'яніння підлягають водії ТЗ, щодо яких у поліцейського уповноваженого підрозділу НПУ є підстави вважати, що вони перебувають у стані сп'яніння згідно з ознаками такого стану. Виходячи з цього судноводії не підлягають проходженню огляду на стан сп'яніння, тому внесення змін є повністю доцільним.

«Інструкцію 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» № 1452/735, потрібно доповнити словами «річковими, морськими або маломірними суднами», «судноводій».

Статтю 8 Віденської Конвенції з безпеки дорожнього руху, яка ратифікована на території України має назву «Водії», було доповнено пунктом шість, який у перекладі на українську звучить так: «у національному законодавстві повинні бути передбачені спеціальні положення, що стосуються керування ТЗ під дією алкоголю, а також допустимий законом рівень вмісту алкоголю у крові, а у відповідних випадках – повітрі, що видихається, перевищення якого є не сумісним із керуванням ТЗ» [70].

У всіх випадках максимальний рівень вмісту алкоголю у крові у відповідності із національним законодавством не повинен перевищувати 0,50 г чистого алкоголю на літр крові чи 0,25 мг на літр повітря що видихається (0,25 проміле).

Інструкція 1452/735 зазначає: установлення стану алкогольного сп'яніння здійснюється на підставі огляду, який проводиться згідно з вимогами цієї Інструкції поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів, показники яких після проведення тесту мають цифровий показник більше 0,2 проміле алкоголю в крові[141].

Потрібно внести зміни до «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» № 1452/735, та встановити показник під час проходження огляду на стан алкогольного сп'яніння на рівні 0,25 проміле алкоголю в крові.

З метою уникнення непорозумінь між учасниками дорожнього руху та поліцією щодо кількості проведення таких профзаходів, скасування запропонованих складних процедур їх погодження, розміщення у ЗМІ тощо, пропонується закріпити час та підстави проведення таких заходів у ЗУ «Про Національну поліцію». При цьому, буде відсутня потреба завчасного повідомлення про заходи водіїв та інших громадян. Святкові, неробочі, вихідні дні визначаються Кодексом законів про працю, нічний час ЗУ «Про санітарне та епідеміологічне благополуччя населення». Пропонуємо до ст. 35. «зупинення транспортного засобу» ЗУ «Про Національну поліцію» визначити 11 підставу зупинку ТЗ, виклавши у наступній редакції: «якщо така зупинка здійснюється під час проведення профілактичних заходів, у тому числі, з метою проведення огляду водіїв з використанням спеціальних технічних засобів для перевірки на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських засобів, що знижують увагу та швидкість реакції». Проведення таких профілактичних заходів може здійснюватися у нічний час, із двадцять другої до восьмої години, а також у святкові, неробочі, вихідні дні та протягом наступного дня після таких днів.

Враховано процедури ознайомлення поліцейським із посвідченням водія, іншими документами з урахуванням їх форми: візуальна (пластикова, паперова) - передати або електронна – пред'явити, з наданням можливості ознайомитись, Ст. 16. Основні права та обов'язки водія ТЗ. Водій зобов'язаний: «мати при собі та на вимогу поліцейського, а водії військових ТЗ - на вимогу посадових осіб військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України, передати посвідчення водія, реєстраційний документ на ТЗ, а у випадках, передбачених законодавством, - поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страховий сертифікат «Зелена картка»), інші документи, що визначені законодавством, або пред'явити, з наданням

можливості ознайомитись, електронне посвідчення водія та електронне свідоцтво про реєстрацію ТЗ, а у випадках, передбачених законодавством, – внутрішній електронний договір зазначеного виду обов'язкового страхування у візуальній формі страхового поліса (на електронному або паперовому носії), інші документи, що визначені законодавством».

З урахуванням попередніх пропозицій запропоновано зміни до ст. 126 КУпАП в частині керування т ТЗ з особою, яка не має при собі або не передала посвідчення водія, або не пред'явила, з наданням можливості ознайомитись, електронне посвідчення водія та інші документи. Керування ТЗ особою, яка не має при собі або не передала посвідчення водія, реєстраційний документ на ТЗ, а у випадках, передбачених законодавством, - поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страховий сертифікат «Зелена картка»), інші документи, що визначені законодавством, або не пред'явила, з наданням можливості ознайомитись, електронне посвідчення водія та електронне свідоцтво про реєстрацію ТЗ, а у випадках, передбачених законодавством, – внутрішній електронний договір зазначеного виду обов'язкового страхування у візуальній формі страхового поліса (на електронному або паперовому носії), інші документи, що визначені законодавством.

У зв'язку із неможливістю на сьогоднішній день проведення поліцією огляду на стан наркотичного чи іншого сп'яніння, а також перебування водія під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції (відсутня матеріально-технічна можливість), пропонується розмежувати процедури цих оглядів та огляду на стан сп'яніння.

Огляд на стан сп'яніння проводиться по діючій схемі: поліцейським на місці виявлення, у разі незгоди з результатами/або у лікарні; інші огляди пропонується - проводяться з використанням спеціальних технічних засобів поліцейським (зможуть проводитися після обладнання екіпажів наркотестерами) або у закладах охорони здоров'я, яким надається право проведення такого огляду. Така пропозиція унеможливило уникнення від

відповідальності водіїв у стані наркотичного чи іншого сп'яніння, які вимагають провести огляд на місці виявлення, оскільки знають, що поліція його провести не може, а проведення його одразу у лікарні є порушенням встановленої процедури і як наслідок скасування результатів, отриманих у лікарні.

Запропоновано, що огляд особи на стан алкогольного сп'яніння може проводитися без присутності свідків за умови використання поліцейським технічних засобів відеозапису. Огляд особи на стан наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, проводиться з використанням спеціальних технічних засобів поліцейським або у закладах охорони здоров'я, яким надається право проведення такого огляду, а також у присутності двох свідків або без присутності свідків за умови використання поліцейським технічних засобів відеозапису.

Запропоновано об'єднати відповідальність водії та судноводіїв за керування ТЗ або суднами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції у межах однієї статі (її частин). Запропоновано запровадити відповідальність як водіїв, так і осіб, позбавлених права керування ТЗ, які не визначаються як водії згідно ПДР.

Вважаємо наразі недоцільним запровадження адміністративної відповідальності у вигляді адміністративного арешту, як альтернативи штрафу, оскільки КУпАП забороняє накладання цих двох стягнень одночасно.

Суди можуть застосувати адміністративний арешт, але з урахуванням сучасної епідеміологічної ситуації, вимог, що пред'являються до стану здоров'я особи, щоб її помістити в ІТТ (попереднє проведення аналізів, оглядів тощо) для відбування арешту, а так само у більшості випадків необхідністю здійснення поліцією приводу таких осіб, виконання цього стягнення буде майже неможливим, чим зможуть скористатися особи аби уникнути реального покарання.

Передбачається можливість приєднання невідбутої частини позбавлення права керування ТЗ або суднами на особу, яка вже піддавалась цьому адміністративному стягненню, до покарання у вигляді позбавлення права керування такими засобами, але за повторне або систематичне порушення норм ч. 2 та 3 ст. 130 КУпАП.

У разі накладення адміністративного стягнення у вигляді позбавлення права керування ТЗ або суднами на особу, яка вже була піддана цьому адміністративному стягненню і строк його дії на момент розгляду справи про адміністративне правопорушення не закінчився, частина цього строку, що залишилася, приєднується до строку позбавлення права керування ТЗ або суднами. У таких випадках, загальний строк позбавлення права керування ТЗ або суднами може перевищувати, встановлений у частині другій цієї статті строк за систематичне порушення порядку користування цим правом.

З метою уникнення необхідності перерахування у ЗУ «Про Національну поліцію» усіх місць ТЗ, що можуть бути перевірені, у зв'язку із великою різноманітністю таких засобів, пропонується спростити діючу норму: поверхнева перевірка речі та/або ТЗ здійснюється шляхом візуального огляду речі та/або ТЗ. Під час її проведення особа повинна самостійно показати поліцейському вміст особистих речей чи ТЗ.

Пропонуємо змінити термін водій (судноводій) на особу, оскільки не кожна особа, яка керує ТЗ, є водієм згідно ПДР.

Запропоновано поширити визначення річкового, морського або маломірного судна на усі частини ст. 130 КУпАП.

Запропоновано ст. 130 КУпАП та ст. 286-1 КК України викласти у наступних редакціях:

Стаття 130 КУпАП. Керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції

Керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами особами вміст алкоголю у крові яких становить від 0,25 до 0,5 проміле в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також передача керування транспортним засобом, річковим, морським або маломірним судном особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а так само відмова особи, яка керує транспортним засобом, річковим, морським або маломірним судном, 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, -

тягнуть за собою накладення штрафу на осіб у розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк один рік і на інших осіб - накладення штрафу в розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частиною першою цієї статті, -

тягне за собою накладення штрафу на осіб у розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк три роки та з оплатним вилученням транспортного засобу, річкового, морського або маломірного судна чи без такого і на інших осіб - накладення штрафу у розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з оплатним вилученням транспортного засобу, річкового, морського або маломірного судна чи без такого.

Дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені особою, яка двічі протягом року піддавалася адміністративному стягненню за керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами у стані алкогольного, наркотичного чи 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,-

тягнуть за собою накладення штрафу на осіб у розмірі трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк десять років та з конфіскацією транспортного засобу, річкового, морського або маломірного судна, який є у приватній власності порушника, і на інших осіб - накладення штрафу у розмірі трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з конфіскацією транспортного засобу, річкового, морського або маломірного судна, який є у приватній власності порушника.

Вживання особою, яка керувала транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами після дорожньо-транспортної пригоди за її участю, алкоголю, наркотиків, 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, річкове, морське або маломірне судно було зупинено 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, -

тягне за собою накладення штрафу на осіб у розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк три роки і на інших осіб - накладення штрафу у розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Стаття 286-1 КК України. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними

засобами, річковими, морськими або маломірними суднами в стані сп'яніння

1. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, річковим, морським або маломірним судном у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, або керування транспортним засобом, річковим, морським або маломірним судном особами вміст алкоголю у крові яких становить від 0,6 проміле в стані алкогольного сп'яніння, або систематичне ухилення 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

караються позбавленням волі на строк до трьох років з позбавленням права керувати транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк від трьох до п'яти років.

2. Ті самі діяння, вчинені в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, якщо вони заподіяли потерпілому тяжке тілесне ушкодження,-

караються позбавленням волі на строк від трьох до восьми років з позбавленням права керувати транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк від п'яти до восьми років.

3. Діяння, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, якщо вони спричинили смерть потерпілого, -

караються позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років з позбавленням права керувати транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк від п'яти до десяти років.

4. Діяння, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, якщо вони спричинили загибель кількох осіб, -

караються позбавленням волі на строк від семи до дванадцяти років з позбавленням права транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк від семи до десяти років.

Висновки до розділу 3

1. На сьогодні питання щодо посилення відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння досить гостро стоїть у модернізації законодавчої бази, воно є ключовим і найбільш вагомим в українському нормотворенні. На вдосконалення вказаного питання направлені законопроекти, зокрема щодо криміналізації відповідальності.

2. Притягнення особи до адміністративної відповідальності за ст. 130 КУпАП передбачено за:

а) керування ТЗ особами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції;

б) передача керування ТЗ особі, яка перебуває у стані такого сп'яніння чи під впливом лікарських препаратів;

в) відмова особи, яка керує ТЗ, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан сп'яніння;

г) вживання водієм ТЗ після ДТП за його участі алкоголю, наркотиків, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі.

На жаль, застосування розглянутої протягом третього розділу норми до правопорушників, недосконалість санкцій статей КУпАП та наказів МВС, дають особі можливість уникнути відповідальності.

3. Сучасна адміністративна державна політика спрямовує свою діяльність на приведення чинного вітчизняного законодавства в єдину систему відповідно до загальновизнаних міжнародних принципів. Глава 10 КУПАП завжди у полі зору законодавця, що говорить про постійну увагу держави і МВС України до цієї нагальної проблеми.

4. Протягом останніх двох років було модернізовано механізм прийняття рішень та посилення відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння.

Спираючись на досвід зарубіжних країн, 16 лютого 2021 року з приводу збільшення санкцій адміністративної та кримінальної відповідальності за керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння ВРУ ухвалила в другому читанні законопроект № 2695 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у галузі безпеки дорожнього руху», який набув чинності 17 березня 2021 року.

5. З розвитком науково-технічного прогресу на дорогах з'явився автопілотний автотранспорт, тобто ТЗ, обладнаний системою автоматичного керування, який здатний пересуватися без участі людини. Ми вважаємо, що національні дороги та Українське законодавство зовсім не готове до використання ТЗ із використанням комп'ютерної програми (автопілоту), оскільки відсутнє законодавче урегулювання проблем, пов'язаних з порушенням ПДР зазначеним автотранспортом, відповідно досить легко особам уникати відповідальності, що призведе до негативних наслідків у вказаній сфері.

6. На нашу думку, спираючись на опрацьовані статистичні дані протягом дисертаційної роботи, в Україні є доцільним введення кримінальної відповідальності за водіння в стані сп'яніння, оскільки лише адміністративної відповідальності недостатньо, а також удосконалення норм керування автопілотним автотранспортом. Відповідно, таке удосконалення сприятиме зменшенню кількості водіїв у стані сп'яніння та посилить відповідальність за порушення вимог визначених Законом.

ВИСНОВКИ

У дисертації представлено результати теоретико-прикладного узагальнення та нове вирішення наукового завдання, яке полягало в комплексному багаторівневому порівняльно-правовому дослідженні адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння в Україні й іноземних державах, а також розроблення напрямів удосконалення норм чинного законодавства України, об'єднання та узгодження теоретичних положень, які містять наукову новизну й мають практичне значення. На підставі поставлених завдань, мети, об'єкта та предмета дослідження сформульовано такі висновки:

1. Для дослідження проблематики дисертації використано діалектичний, історико-правовий, статистичний методи, опитування, системно-структурний, а також методи моделювання, системного аналізу й синтезу тощо. Для правильного визначення мети, предмета й об'єкта дослідження основним є порівняльно-правовий метод, який було використано для вдосконалення законодавства та реалізації правових реформ. З огляду на зазначене, одним із завдань адміністративного права як науки є встановлення особливого й загального в розвитку правових систем. Гнучкість і динамічність порівняльно-правового методу вказують на потенціал, який формується та встановлює альтернативні підходи для дослідження адміністративно-правових явищ, що ґрунтуються на нових ідеях.

2. Історичний розвиток норм адміністративної відповідальності розпочато зі встановлення відповідальності за пияцтво й алкоголізм, а згодом – за керування ТЗ в стані сп'яніння, у його межах можна умовно виокремити етапи становлення адміністративної відповідальності в УСРР/УРСР (після прийняття Адміністративного кодексу УСРР 1927 року, а згодом – Кодексу про адміністративні правопорушення УРСР 1984 року й донині). На підставі аналізу змін щодо відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння в різні історичні періоди встановлено, що зазначену норму права намагалися криміналізувати,

проте у зв'язку з тим, що не було налагодженого механізму документування у справах про кримінальні проступки, цю норму скасували й лише 2021 року знову повернули в кримінальну площину.

3. З'ясовано поняття, удосконалено його дефініцію та визначено ознаки адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння, що передбачає особливе реагування держави на адміністративне правопорушення, пов'язане з керуванням ТЗ у стані сп'яніння, яке полягає в застосуванні уповноваженими посадовими особами передбаченого чинним законодавством стягнення до особи, яка вчинила адміністративне правопорушення.

Обґрунтовано доцільність внесення змін до ст. 16 ЗУ «Про дорожній рух», зокрема позначити приміткою визначення стану сп'яніння та його видів. Запропоновано авторське визначення стану сп'яніння, а саме: стан сп'яніння – це стан здоров'я особи, обумовлений вживанням алкоголю, наркотичних засобів або лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і виявляється в порушенні або зміні психічних або фізичних реакцій та функцій, поведінці, що не відповідає обстановці, сповільненій або, навпаки, підвищеній жвавості чи рухливості ходи та незрозумілій мові.

4. На підставі аналізу законодавства України й Німецької, Французької, Польської, Естонської та Литовської республік встановлено, що в більшості країн за керування ТЗ у стані сп'яніння настає як адміністративна, так і кримінальна відповідальність, залежно від рівня вмісту алкоголю в крові водія. Достатньою підставою для зупинки ТЗ є внутрішнє переконання поліції, оскільки не зафіксовано підстави зупинення ТЗ в законодавстві про дорожній рух, тобто, якщо водій керує ТЗ у стані сп'яніння, то поліція може зупинити його й здійснювати тестування водіїв на вміст алкоголю в крові. Більшість іноземних держав не забороняє керування ТЗ під дією алкоголю, а лише обмежується кількісним рівнем або ступенем концентрації алкоголю в крові водія. Вплив різних доз алкоголю на водійські здатності людини підвищують імовірність здійснення ДТП. Зазначене дає підстави для визначення градації проміле алкоголю в крові як кваліфікуючої ознаки за ст. 130 КУпАП і ст. 286-1

КК України, відповідно до якої вміст алкоголю в крові особи на рівні від 0,25 до 0,5 буде тягнути за собою адміністративну відповідальність, а понад 0,6 – кримінальну.

5. Законодавство іноземних країн щодо регламентації кримінальної відповідальності осіб має на меті попередження злочинів, зокрема й тих, що вчиняють у стані сп'яніння. Отже, слід ураховувати й запозичувати позитивний досвід іноземних держав у процесі української нормотворчості. Встановлено, що дієвим заходом у протидії керуванню транспортними засобами в стані сп'яніння є запровадження «пунктів тверезості». Така практика поширена в Республіці Фінляндії, Королівстві Нідерланди та Королівстві Швеції, вона передбачає функціонування «місць обов'язкової перевірки водіїв транспортних засобів на стан сп'яніння». У дисертації аргументовано доцільність запровадження такого досвіду країн Європейського Союзу, для чого слід ініціювати започаткування мобільних точок «пунктів тверезості».

6. Особливості притягнення до адміністративної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння в Україні й іноземних державах різняться процедурою оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення та механізмом провадження. Доцільно перейняти досвід Великої Британії, де поліція має право вибірково зупинити будь-кого, хто керує ТЗ, і запропонувати пройти тест на стан сп'яніння. На підставі цього запропоновано ст. 35 Закону України «Про Національну поліцію» доповнити 11-ю підставою зупинки транспортного засобу такого змісту: «якщо така зупинка здійснюється під час проведення профілактичних заходів, зокрема з метою проведення огляду водіїв, з використанням спеціальних технічних засобів для перевірки на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських засобів, що знижують увагу та швидкість реакції».

7. На підставі проведеного встановлено, що законодавець різними способами намагається поліпшити ситуацію, яка склалася у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема щодо керування ТЗ у стані сп'яніння, проте невирішеним лишається питання посилення санкцій, водночас посиленої уваги

потребують процесуальні аспекти оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення та притягнення винних осіб до адміністративної та кримінальної відповідальності. Для цього слід удосконалити нормативно-правову базу щодо керування суднами в стані сп'яніння та внести зміни до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затвердженої наказом МВС України № 1395, до 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, затвердженої спільним наказом МВС і МОЗ України № 1452/735 і додатків до інструкцій, а саме протоколу про адміністративне правопорушення та тимчасового дозволу на право керування транспортним засобом. Передбачити обов'язок проходити огляд на стан сп'яніння саме на місці зупинки ТЗ, який проводить поліцейський, відмова від якого вже буде самостійним складом адміністративного правопорушення.

8. Варто зазначити, що постає чимало проблемних ситуацій, пов'язаних із кваліфікацією діянь водія ТЗ, який увімкнув функцію «автопілоту» на ТЗ, і настання наслідків у разі ДТП, а також із відповідальністю за завдання шкоди, недостатньою надійністю програмного забезпечення тощо. На підставі проаналізованого матеріалу сформульовано висновок, що в Україні доцільним є встановлення, як адміністративної так і кримінальної відповідальності за водіння у стані сп'яніння. Наведені в роботі статистичні дані засвідчують, що притягнення до адміністративної відповідальності, а також відповідна модернізація положень законодавства сприятиме зменшенню кількості водіїв, які керують ТЗ в стані сп'яніння.

9. Визначено основні напрями вдосконалення законодавства за керування ТЗ у стані сп'яніння, запропоновано нову редакцію ст. 130 КУпАП та ст. 286-1 КК України на основі досвіду іноземних держав. Аргументовано необхідність внести зміни до ст. 266 КУпАП, зокрема замінити поняття «огляд

водія (судноводія), який керує ТЗ, річковим, морським або маломірним судном», на «огляд особи, яка керує ТЗ, річковим, морським або маломірним судном».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. 5 країн, в яких швидше за все з'являться безпілотні автомобілі.
URL: <https://fra.org.ua/uk/an/publikatsii/novosti/5-krayin-v-iakikh-shvidshie-za-vsie-zia-vliat-sia-biezpilotni-avtomobili>.
2. Delreato. Codice penale. URL: <https://www.altalex.com/documents/news/2014/12/09/del-reato>.
3. Drink driving UK law history. URL: https://www.Drinkdriving.org/drink_driving_information_uklawhistory.php.
4. Infographica: history of drunk driving. URL: <https://www.edgarsnyder.com/infographics/drunken-driving-infographic.html>.
5. Mobility and transport. URL: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/alcohol/prevalence_amp_rate_of_alcohol_consumption/c_rashes_and_injuries_en.
6. Motor media review. Алкоголь за кермом як штрафують водіїв на підпитку в Європі. URL: <http://mmr.net.ua/advice/rules/25362>.
7. When did drunk driving become illegal? Onwhatterms? URL: <https://www.quora.com/When-did-drunken-driving-become-illegal-On-what-terms>.
8. Абросимов О. С., Абросимова О. О. Методичні рекомендації з надання юридичної допомоги по справах, що витікають з дорожньо-транспортних пригод та інших правопорушень на транспорті : метод. рек. Харків : Фактор, 2013. 288 с.
9. АВТО календарь: первый штраф за пьянство за рулем. 2017. URL: <https://news.avtogid.kg/2017/09/10/avtokalendar-pervyj-shtraf-za-ryanstvo-zarulem/>.
10. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху : монографія / Ю. С. Коллер, А. О. Собакарь. Київ : Леся, 2015. 204 с.
11. Адміністративна діяльність Національної поліції: загальна частина : навч. посіб. / [В. М. Бесчасний, О. М. Мердова, В. С. Тулінов та ін.] ; за ред. В. М. Бесчасного. Київ : Дакор, 2017. 248 с.

12. Адміністративна діяльність Національної поліції : навч. посіб. / [О. М. Калюк, С. Ф. Константинов, В. А. Куліков та ін.]; за заг. ред. В. А. Кулікова. Київ : Освіта України, 2016. 230 с.
13. Адміністративна (поліцейська) діяльність : навч. посіб. / [О. І. Безпалова, О. В. Джафарова, С. О. Шатрава та ін.]; за заг. ред. О. І. Безпалової. Харків : ХНУВС, 2020. 396 с.
14. Адміністративна діяльність органів поліції України : підручник / [В. В. Сокурєнко, О. І. Безпалова, О. В. Джафарова та ін.]; за заг. ред. В. В. Сокурєнка. Харків : ХНУВС, 2017. 432 с.
15. Адміністративна діяльність поліції : підручник / за заг. ред. В. В. Середи. Львів : Львів ДУВС, 2017. 776 с.
16. Адміністративне право України : підручник / за заг. ред. Т. О. Коломєць. Київ : Істина, 2008. 457 с.
17. Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліцейських : навч. посіб. / [В. О. Басс, В. І. Варивода, І. І. Риндюк та ін.]; за ред. В. А. Кулікова. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2020. 287 с.
18. Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліції : навч. посіб. / [С. Ф. Константинов, С. Г. Братель, В. М. Білик та ін.]. Київ : Центр учб. літ., 2016. 336 с.
19. Алкоголь на швидкості: як каратимуть водіїв напідпитку? URL: <https://ranok.ictv.ua/ua/2019/12/19/alkogol-na-shvidkosti-yak-karatimut-vodiyiv-napidpitku/>.
20. Алкогольная болезнь. Поражение внутренних органов при алкоголизме : учеб. пособие / [Т. Г. Траянова, А. Ю. Николаев, Л. Г. Виноградова и др.]; под ред. В. С. Моисеева. М. : УДН, 1990. 129 с.
21. Банчук О. А. Законодавство про адміністративні делікти європейських держав: загальна характеристика. URL: <http://applaw.knu.ua/index.php/arkhiv-nomeriv/1-11-2015/item/415-zakonodavstvo-pro-administratyvni-delikty-yevropeyskykh-derzhav-zahalna-kharakterystyka-banchuk-o-a>.

22. Бельский К. С. Вопрос о предмете административного права. *Государство и право*. 1997. Вып. 11. С. 14–21.
23. Бірта Г. О., Бургу Ю. Г. Методологія і організація наукових досліджень : навч. посіб. Київ : Центр учб. літ., 2014. 142 с.
24. Бугрім О. В. Адміністративна відповідальність за керування транспортними засобами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння. *Наше право*. 2013. Вип. 12. С. 65–70.
25. Варивода В. І. Оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 130 КУпАП : навч. посіб. / [В. І. Варивода, В. А. Куліков, І. І. Риндюк та ін.]. Київ : НАВС, 2019. 32 с.
26. Варивода В. І. Забезпечення Національною поліцією безпеки дорожнього руху: правові та організаційні аспекти : метод. рек. / [В. І. Варивода, Д. А. Євдокимов, І. І. Риндюк та ін.]. Київ : НАВС, 2019. 110 с.
27. Веселов М. Ю., Шелудяков Р. С. Якою бути юридичній відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка*. 2020. Вип. 3. С. 78–88.
28. Веселова Л. Ю. Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Одеса, 2016. 21 с.
29. Виганяйло С. М. Правова статистика : навч. посіб. Суми : Ельдорадо, 2019. 145 с.
30. Влияние объединения Германии на дорожно-транспортные происшествия, связанные с алкоголем. URL: https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/187154/e96726R.pdf.
31. Габиани А. А. Уголовная ответственность за преступления, совершенные в состоянии опьянения : учеб. пособие. Тбилиси : Мецниереба, 1968. 160 с.
32. Гаркуша А. В. Адміністративно-примусова діяльність підрозділів ДАІ : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Ірпінь, 2004. 18 с.

33. Гаркуша В. В. Особливості проваджень у справах про адміністративні правопорушення, відповідальність за які передбачена статтею 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення. *Национальный юридический журнал: теория и практика*. 2017. С. 44–46.

34. Глава 4 Правил дорожнього движения Франции. Вождение в нетрезвом виде. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGISCTA000006159521/2020-12-17/>.

35. Горелик В. И. Значение состояния опьянения при совершении общественно-опасного действия (Законодательство, судебная практика). *Вопросы уголовного права и процесса*. 1958. Вып. 1. С. 23–35.

36. Горкава В. Ю. Адміністративна відповідальність у сфері безпеки дорожнього руху: теоретико-правові аспекти. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2017. № 865. С. 190–197.

37. Дамирли М. Специфика историко-правового познания и новый облик историко-правовой науки. *Актуальні проблеми політики*. 2003. Вип. 16. С. 416–424.

38. Дані з інформаційно-телекомунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України», станом на квітень 2019 рік. URL: <https://www.npu.gov.ua/>.

39. Дані з інформаційно-телекомунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України», станом на 2020 рік. URL: <https://www.npu.gov.ua/>.

40. Додонов В. Н. Сравнительное уголовное право : монография. М. : Юрлитинформ, 2009. 448 с.

41. Доклад о состоянии дорожнього движения в мире: время действовать. Женева : Всемир. орг. здравоохранения, 2009. URL: http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/44122/9789244563847_rus.pdf;jsessionid=DB9BBAF8A0F2A0EF75348604F37D4CF6?sequence=2.

42. Доненко В. В. Публічне адміністрування безпеки дорожнього руху : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.0.07. Дніпропетровськ, 2012. 40 с.

43. Елистратов А. И. Основные начала административного права : учеб. рук. М. : Лемман Г. А., 1914. 332 с.
44. Європейський досвід правового регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху. URL: <http://euinfocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/29391.pdf>.
45. Закон 8/2009 Coll. «По дорожному движению» (Словакия). URL: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2009/8/20200409>.
46. Закон № 300/2005. Уголовное право Словацкой Республики. URL: <http://www.zakonypreludi.sk/zz/2005-300>.
47. Закон № 372/1990 Coll. Словацкого национального совета о правонарушениях. URL: <http://www.zakonypreludi.sk/zz/1990-372>.
48. Закон о дорожном движении Германии от 5 марта 2003 г. URL: <https://dejure.org/gesetze/StVG>.
49. Закон о дорожном движении Эстонии от 17 июня 2010 г. URL: <https://www.riigiteataja.ee/en/eli/ee/522012015004/consolide/current#para15>.
50. Закон от 6 июня 1997 г. Уголовный кодекс Польши (ст. 178а «Управление автомобилем в состоянии алкогольного или наркотического опьянения»). URL: <https://www.arslege.pl/prowadzenie-pojazdu-mechanicznego-w-stanie-nietrzezwosci-lub-pod-wplywem-srodka-odurzajacego/k1/a211/>.
51. Закон о дорожном движении Польши от 20 июня 1997 г. URL: <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19970980602/U/D19970602Lj.pdf>.
52. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» від 16 лют. 2021 р. № 1231-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1231-20#Text>.
53. Законодавче регулювання кримінальної та адміністративної відповідальності за керування у нетверезому стані в європейських країнах. URL: <http://euinfocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/28945.pdf>.

54. DUI Information. *State of Florida* : [site]. URL: <https://www.stateofflorida.com/dui-information/>.

55. Історія української поліції. *Вікіпедія* : [сайт]. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%86%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%80%D1%96%D1%8F_%D1%83%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%BE%D1%97_%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%96%D1%86%D1%96%D1%97.

56. Как менялось наказание за управление автомобилем в нетрезвом состоянии. URL: <https://tass.ru/info/2081863>.

57. Как собрались бороться с нетрезвыми водителями. URL: <https://www.pravda.com.ua/rus/columns/2020/07/14/7259307/>.

58. Каламбет С. В. Методологія наукових досліджень : конспект лекцій. Дніпродзержинськ : ДДТУ, 2015. 92 с.

59. Калугін Є. П. Виконання адміністративних стягнень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Дніпро, 2017. 277 с.

60. Калюжний Р. А., Комзюк А. Т., Погрібний О. О. Науково-практичний коментар Кодексу України про адміністративні правопорушення. URL: <http://uristinfo.net/adminpravo/131-ra-kaljuzhnij-naukovo-praktichnij-komentar-ku pap.html?attempt=1>.

61. Караваев В. А. 100 аргументов против штрафов ГАИ : практ. пособие. Киев : Арий, 2014. 320 с.

62. Кодекс адміністративний Української Соціалістичної Радянської Республіки : постанова ВЦВК від 12 жовт. 1927 р. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP270014.html.

63. Кодекс правонарушений Польши (ст. 87 «Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения»). URL: <https://arslege.pl/prowadzenie-pojazdu-w-stanie-po-uzyciu-alkoholu/k11/a3499/>.

64. Кодекс про адміністративні правопорушення Латвії від 29 серп. 1985 р. URL: <https://likumi.lv/ta/en/en/id/89648-latvian-administrative-violations-code>.
65. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 груд. 1984 р. № 8073-X. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.
66. Козюренко Р. С. Діяльність судів загальної юрисдикції щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2017. 184 с.
67. Колпаков В. К. Адміністративна відповідальність (адміністративно-деліктне право) : навч. посіб. Київ : Юрінком Інтер, 2008. 256 с.
68. Колпаков В. К., Доненко В. В. Керування транспортними засобами у стані сп'яніння: адміністративно-деліктні проблеми : монографія. Дніпро : Юрид. акад. МВС, 2003. 196 с.
69. Кононець В.П., Яцик Д.В. Актуальні питання щодо притягнення до адміністративної відповідальності за керування водними транспортом у стані алкогольного сп'яніння. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2018. Вип. 3. С. 156–157.
70. Конвенція про дорожній рух : міжнар. док. від 8 листоп. 1968 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041.
71. Конверський А. Є. Основи методології та організації наукових досліджень : навч. посіб. Київ : Центр учб. літ., 2010. 352 с.
72. Конституція України : Закон України від 28 черв. 1996 р. № 254/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.
73. Коренев М. Советское административное право : учебник. М. : Юрид. лит., 1986. 400 с.
74. Краткий обзор аналитического доклада к четвертому Международному конгрессу «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни». URL: <http://www.road-safety.ru>.

75. Крестовська Н. М., Матвеева Л. Г. Теорія держави і права : елемент. курс. Харків : Одиссей, 2008. 432 с.
76. Криминальный кодекс Латвии от 18 мая 2000 г. URL: https://www.legislationline.org/download/id/8266/file/Latvia_CC_1998_am2018_en.pdf.
77. Криминальный кодекс Хорватии от 26 окт. 2011 г. URL: https://www.legislationline.org/download/id/7896/file/Croatia_Criminal_Code_2011_en.pdf.
78. Кримінальний кодекс України : Закон України від 5 квіт. 2001 р. № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.
79. Крушельницька О. В. Методологія та організація наукових досліджень : навч. посіб. Київ : Кондор, 2006. 206 с.
80. Лопатьєв А. О. Моделювання як методологія пізнання. *Теорія та методика фізичного виховання*. 2007. № 8. С. 4–10.
81. Майоров В. И., Липатов Е. Ю., Ганзин С. В. Профилактика управления транспортными средствами в состоянии опьянения: обзор мирового опыта. *Проблемы права*. 2016. № 1 (55). С. 86–97.
82. Мельник М. І. Науково-практичний коментар Кримінального Кодексу / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. 3-тє вид. Київ : Атіка, 2005. 1064 с.
83. Методика та організація наукових досліджень : навч. посіб. / С. Е. Важинський, Т. І. Щербак. Суми : СумДПУ ім. А. С. Макаренка, 2016. 260 с.
84. Методологія наукових досліджень з державного управління : хрестоматія / упоряд. : С. В. Загороднюк, О. Л. Євмешкіна, В. В. Лещенко ; за заг. ред. К. О. Ващенко. Київ : НАДУ, 2014. 180 с.
85. Мисливий В. А. Розслідування дорожньо-транспортних пригод, вчинених безпілотним автотранспортом. *Безпека на дорозі* : зб. матеріали круглого столу (Кривий Ріг, 24 трав. 2018 р.). Кривий Ріг, 2018. С. 109–112.

86. Михайленко П. П. Борьба с преступностью в Украинской ССР : в 2 т. Киев : [б. и.], 1966. Т. 1. 832 с.

87. Міловідова С. В. Попередження та протидія адміністративним правопорушенням в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2016. 231 с.

88. Мінка Т. О. Адміністративно-правові режими та їх забезпечення органами внутрішніх справ : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Дніпропетровськ, 2011. 300 с.

89. Молчанов Р. Ю. Адміністративно-юрисдикційна діяльність патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Дніпро, 2018. 216 с.

90. Організаційно-правові основи діяльності Національної поліції : навч. посіб. / [В. О. Басс, В. І. Варивода, І. І. Риндюк та ін.] ; за ред. В. А. Кулікова. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2020. 293 с.

91. Організація діяльності поліції зарубіжних країн : навч. посіб. / [С. Г. Братель, І. О. Луговий, Г. Б. Кузьмініх та ін.] ; за ред. В. В. Чернея. Київ : КНТ, 2015. 572 с.

92. Основні методи науково-психологічних досліджень : навч. посіб. URL:https://web.posibnyky.vntu.edu.ua/icgn/8prishak_osnovy_psiholog_pedagogiki/24.htm.

93. Острогляд О. В. Кримінальна відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: впровадження та зарубіжний досвід. *Науково-інформаційний вісник Івано-Франківського університету імені Короля Данила Галицького*. 2019. Вип. 7 (19). С. 160–168. (Серія «Право»).

94. Павликівський В. І., Юртаєва К. В. Етико-правові проблеми встановлення кримінальної відповідальності за шкоду, спричинену автономними транспортними засобами. *Вісник кримінологічної асоціації України*. 2019. Спецвипуск. С. 13–23.

95. Первая жертва автопилота. URL:
https://www.gazeta.ru/auto/2016/07/01_a_8351963.shtml.

96. Петровський А. В. Удосконалення механізму притягнення до адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2018. Вип. 2. С. 186–190.

97. Поліцейська діяльність : навч. посіб. / [В. О. Басс, В. І. Варивода, І. І. Риндюк та ін.] ; за ред. В. А. Кулікова. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2021. 510 с.

98. Про затвердження Положення про Національну поліцію : постанова Кабінету Міністрів України від 28 жовт. 2015 р. № 877. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/877-2015-%D0%BF#Text>.

99. Порядок відбору від живих осіб зразків біологічного матеріалу, поводження з ними та організація проведення токсикологічних досліджень з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції : метод. рек. / Харківська медична академія післядипломної освіти. Київ, 2011. 42 с.

100. Порядок направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду : постанова Кабінету Міністрів України від 17 груд. 2008 р. № 1103. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1103-2008-%D0%BF#Text>.

101. Про введення в дію Кодексу Української РСР про адміністративні правопорушення : постанова Верховної Ради Української РСР від 7 груд. 1984 р. № 8074-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/8074-10#Text>.

102. Постанова Веселівського районного суду Запорізької області від 24 січ 2020 р. Справа № 313/18/20. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/87200421>.

103. Постанова Вовчанського районного суду Харківської області від 9 жовт. 2019 р. Справа № 617/1032/19. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/84839997>.

104. Постанова Дніпровського районного суду міста Києва від 25 лип. 2018 р. Справа № 755/9066/18. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/75712713>.

105. Постанова Жовтоводського міського суду Дніпропетровської області від 21 лип. 2020 р. Справа № 176/1199/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90519949>.

106. Постанова Миргородського міськрайонного суду Полтавської області від 24 листоп. 2020 р. Справа № 541/2143/20. URL: <https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/court-document/93115631/>.

107. Постанова Семенівського районного суду Полтавської області від 21 лип. 2020 р. Справа № 547/649/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90501667>.

108. Постанова Семенівського районного суду Полтавської області від 22 лип. 2020 р. Справа № 547/653/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90529359>.

109. Постанова Семенівського районного суду Полтавської області від 22 лип. 2020 р. Справа № 547/652/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90529358>.

110. Постанова Томашпільського районного суду Вінницької області від 21 лип. 2020 р. Справа № 146/565/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90519949>.

111. Постанова Уманського міськрайонного суду Черкаської області від 27 лип. 2020 р. Справа № 704/520/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90614605>.

112. Постановление Германии о предупреждении, стандартных размеров штрафов и запрете на вождение в связи с административными

правонарушениями в дорожном движении. URL: http://www.gesetze-im-internet.de/bkatv_2013/.

113. Постановление министров инфраструктуры, домашних дел и администрации «О дорожных знаках и сигналах» от 31 июля 2002 г. URL: <https://www.v10.pl/prawo/Rozporzadzenie,z,dnia,31.07.2002,r.,w,sprawie,znakow,i,sygnalow,drogowych,171.html>.

114. Правила дорожного движения Германии от 1 апр. 2013 г. URL: <https://www.stvo.de/strassenverkehrsordnung>.

115. Правила дорожного движения Германии от 1 апр. 2013 г. Глава 3. URL: <https://www.stvo.de/strassenverkehrsordnung>.

116. Правила дорожного движения Италии. URL: <https://travelinformation.eu/italy-traffic-rules/>.

117. Правила дорожного движения Франции от 17 марта 2021 г. URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006074228/2021-03-17.

118. Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовт. 2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p>.

119. Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України : наказ Міністерства транспорту України від 16 лют. 2004 р. № 91. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0872-04>.

120. Прибутько П. С., Заєць Н. В., Лук'янець Г. І. Основи методології наукових досліджень : навч. посіб. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2015. 156 с.

121. Припутень Д. С. Проблемні питання застосування окремих заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. *Правова позиція*. 2017. Вип. 2. С. 84–89.

122. Приходько В. І. Адміністративно-правова профілактика транспортних пригод в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2020. 259 с.

123. Про безоплатну правову допомогу : Закон України від 2 черв. 2011 р. № 3460-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3460-17>.

124. 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 черв. 2020 р. № 720-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2020 № 47. Ст. 408.

125. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 24 верес. 2008 р. № 586-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2009. № 10–11. Ст. 137.

126. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 14 лип. 2015 р. № 596-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 39. Ст. 372.

127. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень : Закон України від 22 листоп. 2018 р. № 2617-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2019. № 17. Ст. 71.

128. Про внесення змін до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : наказ МВС України від 6 лют. 2020 р. № 101. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0207-20#Text>.

129. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення адміністративної відповідальності у вигляді штрафу : Закон України від 7 лют. 1997 р. № 55/97-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1997. № 14. Ст. 114.

130. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування

транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції : Закон України від 7 лип. 2016 р. № 1446-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2016. № 33. Ст. 565.

131. Про внесення змін до статті 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння : Закон України від 19 листоп. 2013 р. № 693-VII. *Відомості Верховної Ради України*. 2014. № 22. Ст. 792.

132. Про дорожній рух : Закон України від 30 черв. 1993 р. № 3353-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 33. Ст. 338.

133. Про затвердження Інструкції з автоматизованого обліку адміністративних правопорушень : наказ МВС України від 4 лип. 2016 р. № 595. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1059-16#Text>.

134. Про затвердження Інструкції з організації діяльності чергової служби органів (підрозділів) Національної поліції України : наказ МВС України від 23 трав. 2017 р. № 440. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0750-17#Text>.

135. Про затвердження Інструкції з організації реагування на заяви і повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події та оперативного інформування в органах (підрозділах) Національної поліції України : наказ МВС України від 27 квіт. 2020 р. № 357. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0443-20#Text>.

136. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції : наказ МВС України від 6 листоп. 2015 р. № 1376. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1496-15#Text>.

137. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки

дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : наказ МВС України від 7 листоп. 2015 р. № 1395. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1408>.

138. Про затвердження Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : наказ МВС України від 26 лют. 2009 р. № 77. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0374-09>.

139. Про затвердження Інструкції з оформлення працівниками патрульної служби МВС матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : наказ МВС України від 10 лип. 2015 р. № 842. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0830-15>.

140. Про затвердження Інструкції із застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису : наказ МВС України від 18 груд. 2018 р. № 1026. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0028-19#Text>.

141. 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 та МОЗ України від 9 листоп. 2015 р. № 1452/735. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15>.

142. Про затвердження Переліку технічних засобів, що використовуються в підрозділах Державтоінспекції МВС для виявлення та фіксування порушень правил дорожнього руху : наказ МВС України від 1 берез. 2010 р. № 33. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0262-10>.

143. Про затвердження Положення про Департамент патрульної поліції : наказ МВС України від 6 листоп. 2015 р. № 73 (зі змінами у редакції наказу Національної поліції від 31 жовт. 2016 р. № 1114). URL: <http://patrol.police.gov.ua/faq/normatyvno-pravova-baza-diyalnosti-patrulnoyi-politsiyi>.

144. Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ : постанова Кабінету Міністрів України від 28 жовт. 2015 р. № 878. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/878-2015-%D0%BF#Text>.

145. Про затвердження Порядку інформування центрів з надання безоплатної вторинної правової допомоги про випадки затримання, адміністративного арешту або застосування запобіжного заходу у вигляді тримання під вартою : постанова Кабінету Міністрів України від 28 груд. 2011 р. № 1363. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1363-2011-%D0%BF#Text>.

146. Про затвердження порядку тимчасового вилучення посвідчення водія на транспортний засіб та його повернення : постанова Кабінету Міністрів України від 17 груд. 2008 р. № 1086. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1086-2008-%D0%BF>.

147. Про затвердження Порядку тимчасового затримання працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції транспортних засобів та їх зберігання : постанова Кабінету Міністрів України від 17 груд. 2008 р. № 1102. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1102-2008-%D0%BF#Text>.

148. Про затвердження Указів Президії Верховної Ради СРСР про внесення змін і доповнень до законодавчих актів СРСР : Закон Союзу Радянських Соціалістичних Республік від 31 лип. 1989 р. № 304-I. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0304400-89#Text>.

149. Про Національну поліцію : Закон України від 2 лип. 2015 р. № 580-VIII. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.

150. Про питання щодо застосування адміністративного законодавства України органами внутрішніх справ : наказ МВС України від 4 жовт. 2013 р. № 950. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1829-13>.

151. Про посилення відповідальності за порушення правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху : указ Президії Верховної Ради України від 29 лип. 1991 р. № 1369-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1369-12#Text>.

152. Про практику застосування судами України законодавства про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті : постанова Пленуму Верховного суду України від 23 груд. 2005 р. № 14. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05>.

153. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року: постанова Кабінету Міністрів України від 21 грудн. 2020 р. № 1287. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text>.

154. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху : проєкт Закону України від 16 лют. 2021 р. URL: <https://www.rada.gov.ua/news/Povidomlennya/203384.html>.

155. Пугач А. В. Заходи забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2019. 202 с.

156. Пункты трезвости для Украины. URL: <https://nv.ua/opinion/punkty-trezvosti-dlja-ukrainy-968029.htm>.

157. Пухтецька А. А. Поняття та записки Європейського адміністративного права. *Наукові записки НаУКМА*. 2012. Т. 129. С. 78–80.

158. Резолюція Генеральної асамблеї ООН «Поліпшення безпеки дорожнього руху у всьому світі» від 31 серп. 2020 р. № 74/299. URL: <https://undocs.org/pdf?symbol=ru/A/RES/74/299>.

159. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовт. 2020 р. № 1360-р. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>.

160. Риндюк І. І. Аналіз правопорушень за статтею 130 КУпАП: станом на 2014–2018 роки. *Роль юридичної науки в забезпеченні правоохоронної*

діяльності : матеріали підсумкової наук.-практ. конф. (Київ, 25 квіт. 2019 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2019. С. 340–344.

161. Риндюк І. І. Безпека дорожнього руху: статистичні дані. *Сучасний рух науки* : Х Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (Дніпро, 2–3 квіт. 2020 р.). Дніпро, 2020. С. 323–325.

162. Риндюк І. І. Керування суднами у стані сп'яніння: досвід України. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2020. Вип. 2. С. 161–164.

163. Риндюк І. І. Криміналізація відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння. *Наука та освіта: вітчизняний та зарубіжний досвід 2020* : XXVI Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (Львів, 7 лют. 2020 р.). Львів, 2020. С. 56–59.

164. Риндюк І. І. Уровень промілле алкоголю в крові у учасників дорожнього руху: проблематика України. *The world during a pandemic: new challenges and threats* : Abstracts of VII International Scientific and Practical Conference (Canada, Vancouver, August 18–19, 2020). Canada, Vancouver, 2020. С. 75–77.

165. Риндюк І. І., Варивода В. І. Особливості притягнення осіб до адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами за допомогою автопілоту. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. Вип. 2. С. 196–198.

166. Риндюк І. І., Яковлева О. Ю. Допустимий рівень алкоголю в крові : зарубіжний досвід. *Правова система держави: сучасні тенденції та фактори розвитку* : матеріали наук.-практ. конф. (Івано-Франківськ, 5–6 квіт. 2019 р.). Івано-Франківськ, 2019. С. 72–75.

167. Риндюк І. І., Яковлева О. Ю. Медико-правовий аналіз впливу алкоголю щодо безпеки керування водієм транспортними засобами у стані сп'яніння. *Весняні наукові читання 2019* : матеріали XXIX Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (Вінниця, 15 квіт. 2019 р.). Вінниця, 2019. С. 59–63.

168. Риндюк І. І. Допустимий рівень алкоголю в крові водія та медико-правовий аналіз впливу алкоголю щодо керування транспортними засобами у

стані сп'яніння в Україні та іноземних державах. *Юридична Україна*. 2019. Вип. 6. С. 4–8.

169. Риндюк І. І. Криміналізація відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: досвід України. *Юридична Україна*. 2020. Вип. 6. С. 50–54.

170. Риндюк І. І. Розвиток законодавства іноземних держав та України щодо відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння. *Юридична Україна*. 2019. Вип. 5. С. 10–15.

171. Роль, види та методи соціологічного опитування. 2010. URL: <https://ru.osvita.ua/vnz/reports/sociology/12369/>.

172. Российское законодательство X–XX веков : в 9 т. / под. общ. ред. О. И. Чистякова. М. : Юрид. лит., 1988. Т. 5. 467 с.

173. Статистика ДТП в Україні. *Патрульна поліція* : [сайт]. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>.

174. Содержание алкоголя в крови и допустимый лимит употребления алкоголя. URL: <https://www.verywellmind.com/blood-alcohol-content-62695>.

175. Тутов П.А. Злочини, вчинені у стані сп'яніння: кримінально-правова регламентація: магістерська робота. Тернопіль, 2018. 102 с.

176. Тулайдан В. Г. Основи наукових досліджень : навч. посіб. Ужгород : УжНУ, 2017. 105 с.

177. Уголовное преследование за вождение в нетрезвом виде в Чешской Республике и Словакии. URL: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/8373559/>.

178. Уголовное уложение (Уголовный кодекс) Федеративной Республики Германия : текст и науч.-практ. коммент. М. : Проспект, 2010. С. 223.

179. Уголовный кодекс Германии от 13 нояб. 1998 г. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/englisch_stgb.html.

180. Уголовный кодекс Испании от 23 нояб. 1995 г. URL: <http://www.tenerifnavigator.com/directory/laws-of-spain/criminal-code/criminal-code-01.htm>.

181. Уголовный кодекс Латвийской Республики от 8 июля 1998 г. URL: https://www.legislationline.org/download/id/8266/file/Latvia_CC_1998_am2018_en.pdf.

182. Уголовный кодекс Литовской Республики от 26 сент. 2000 г. URL: <http://law.edu.ru/norm>.

183. Уголовный кодекс Республики Беларусь от 9 июля 1999 г. № 275-3. URL: <http://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/SERIAL/54631/52413/F1800922194/BEL54631%20Rus.pdf>.

184. Уголовный кодекс Словацкой Республики от 20 мая 2005 г. URL: <http://www.derechos.org/intlaw/doc/svk1.html>.

185. Уголовный кодекс Финляндии от 19 дек. 1889 г. URL: <http://www.derechos.org/intlaw/doc/fin1.html>.

186. Уголовный кодекс Эстонской Республики от 12 июня 2002 г. URL: https://www.legislationline.org/download/id/8247/file/Estonia_CC_implementation_act_2002_am2014_en.pdf.

187. Філіппов А. В. Криміналізація керування транспортними засобами у стані сп'яніння: необхідність системного підходу. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2019. Вип. 3. С. 219–222.

188. Фріс П. Л. Кримінальне право України. Загальна частина : підручник. Київ : Атіка, 2004. 488 с.

189. Христов О. Л. Судова психіатрія : конспект лекцій. Дніпро : ДДУВС, 2018. 18 с.

190. Цивільний кодекс України : Закон України від 16 січн. 2003 р. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.

191. Червінчук А. В., Атаманенко Ю. Ю., Пилипенко Є. О. Документування фактів керування транспортними засобами у стані сп'яніння : метод. рек. Кривий Ріг : Чернявський Д. О., 2020. 40 с.

192. Чмиленко Ф. О., Жук Л. П. Методологія та організація наукових досліджень : навч. посіб. Дніпропетровськ : РВВ ДНУ, 2014. 48 с.

193. Швець Ф. Д. *Методологія та організація наукових досліджень* : навч. посіб. Рівне : НУВГП, 2016. 151 с.
194. Шевчук Р. М. *Методологія наукового пізнання від явища до сутності. Філософські та методологічні проблеми права*. 2016. Вип. 1. С. 31–45.
195. Шейко В. М., Кушнарєнко Н. М. *Організація та методика науково-дослідницької діяльності* : підручник. Київ : Знання-Прес, 2002. 295 с.
196. Шигаль Д. А. Питання щодо розмежування понять порівняння, порівняльного, порівняльно-історичного, порівняльно-правового та історико-правового порівняльного методів. *Форум права*. 2012. Вип. 3. С. 828–832.
197. Юдин Э. Г. *Системный подход и принцип деятельности. Методологические проблемы современной науки* : монографія. М. : Наука, 1978. 392 с.
198. Юридичний портал України. Строки виведення алкоголю: коли можна сідати за кермо. URL: <https://www.lawportal.com.ua/stroki-vivedennja-alkogolju-koli-mozhna-za-kermo.html>.
199. Юринець В. Є. *Методологія наукових досліджень* : навч. посіб. Львів : ЛНУ ім. І. Франка, 2011. 178 с.
200. Юшкевич О. О. Законодавчі прогалини щодо притягнення до відповідальності за керування транспортними засобами в стані алкогольного сп'яніння. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2020. Вип. 3. С. 108–113.

ДОДАТКИ

Додаток А

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Риндюк І. І. Розвиток законодавства України та іноземних держав щодо відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння. *Юридична Україна*. 2019. Вип. 5. С.10–15.

2. Риндюк І. І. Допустимий рівень алкоголю в крові водія та медико-правовий аналіз впливу алкоголю щодо керування транспортними засобами у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах. *Юридична Україна*. 2019. Вип. 6. С.4–8.

3. Риндюк І. І. Керування суднами у стані сп'яніння: досвід України. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2020. Вип. 2. Р. 161–164.

4. Риндюк І. І., Варивода В. І. Особливості притягнення осіб до адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами за допомогою автопілоту. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. Вип. 2 С. 196 – 198.

5. Риндюк І. І. Криміналізація відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: досвід України. *Юридична Україна*. 2020 Вип. 6. С. 50–54.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

6. Риндюк І. І. Аналіз правопорушень за статтею 130 КУпАП: станом на 2014-2018 роки. *Роль юридичної науки в забезпеченні правоохоронної діяльності*: матеріали підсумкової наук.-практ. конф. (Київ, 25 квіт. 2019 рок.). Київ, 2019. С. 340–344.

7. Риндюк І. І., Яковлева О. Ю. Допустимий рівень алкоголю в крові : зарубіжний досвід. *Правова система держави: сучасні тенденції та фактори*

розвитку: матеріали наук.-практ. конф. (Івано-Франківськ, 5-6 квіт. 2019 р.). Івано-Франківськ, 2019. С. 72–75.

8. Риндюк І. І., Яковлева О. Ю. Медико-правовий аналіз впливу алкоголю щодо безпеки керування водієм транспортними засобами у стані сп'яніння. *Весняні наукові читання 2019*: матеріали ХХІХ міжнародної наук.-практ. інтернет конф. (Вінниця, 15 квіт. 2019 рок.). Вінниця, 2019. С. 59–63.

9. Риндюк І. І. Криміналізація відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння. *Наука та освіта: вітчизняний та зарубіжний досвід 2020*: ХХVІ міжнародна наукова-практична інтернет-конференція (Львів, 07 лют. 2020 р.). Львів, 2020. С. 56–59.

10. Риндюк І. І. Безпека дорожнього руху: статистичні дані. *Сучасний рух науки*: Х Міжнародна науково-практична інтернет конференція (Дніпро 2-3 квіт. 2020 р.). Дніпро, 2020. С. 323–325.

11. Риндюк І. І. Уровень промилле алкоголя в крови у участников дорожного движения: проблематика Украины. The world during a pandemic: new challenges and threats. Abstracts of VII International Scientific and Practical Conference (Canada, Vancouver 18-19, August 2020). Canada, Vancouver, 2020. С. 75–77.

12. Риндюк І. І. Керування особами транспортними засобами із застосуванням комп'ютерної програми (автопілоту) з урахуванням досвіду іноземних держав. *Роль науки в забезпеченні правоохоронної діяльності*: матеріали підсумкової наук.-практ. конф. (Київ, 14 квіт. 2021 рок.). Київ, 2021. С. 223-226.

Наукові праці, які додатково відображають наукові результати дисертації:

13. Оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 130 КУпАП: навч. посіб. / [В. І. Варивода, В. А. Куліков В.А., І. І. Риндюк та ін.]. Київ, 2019. 32 с.

14. Забезпечення Національною поліцією безпеки дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: метод. рекомендації / [В. І. Варивода, Д. А. Євдокимов, І. І. Риндюк та ін.]. Київ, 2019. 110 с.

15. Збірник ситуативних завдань для слухачів первинної професійної підготовки поліцейських, яких вперше прийнято на службу в поліції: збірник / [В. І. Варивода, О. В. Хуторянський, І. І. Риндюк, та ін.]. Київ, 2020. 149 с.

16. Організаційно-правові основи діяльності Національної поліції: :навч. посіб. / [В. О. Басс, В. І. Варивода, І. І. Риндюк та ін.; за ред. В. А. Кулікова]. Київ, Нац. академія внутрішніх справ, 2020. 293 с.

17. Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліцейських: :навч. посіб. / [В. О. Басс, В. І. Варивода, І. І. Риндюк та ін.; за ред. В. А. Кулікова]. Київ, Нац. академія внутрішніх справ, 2020. 287 с.

18. Поліцейська діяльність :навч. посіб. / [В. О. Басс, В. І. Варивода, І. І. Риндюк та ін.; за ред. В. А. Кулікова]. Київ, Нац. академія внутрішніх справ, 2021. 510 с.

ЗВЕДЕНІ ДАНІ

результатів соціологічного опитування працівників Національної поліції України проведеного в рамках дисертаційного дослідження на тему: «Адміністративна відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах»

1. Який Ваш вік?

А) 20-25 років;
Б) 25-35 років;
В) 35-50 років;
Г) 50 і більше років.

**2. Який у Вас стаж роботи в поліції?**

А) 0-3 роки;
Б) 3-5 років;
В) 5-10 років;
Г) 10 і більше років.



3. У Вас є практичний досвід у оформленні матеріалів про адміністративні правопорушення за ст. 130 КУпАП?

А) так
Б) ні



4. Потрібно посилити 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?

А) так;
Б) значно посилити;
В) важко відповісти;
Г) Власна думка

ПОТРІБНО ПОСИЛИТИ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ АБО СУДНАМИ ОСОБАМИ, ЯКІ ПЕРЕБУВАЮТЬ У СТАНІ АЛКОГОЛЬНОГО, НАРКОТИЧНОГО ЧИ ІНШОГО СП'ЯНІННЯ АБО ПІД ВПЛИВОМ ЛІКАРСЬКИХ...



5. На Вашу думку, потрібно зробити градацію проміле алкоголю в крові водія (від 0.25-0.5-адміністративна відповідальність, від 0.6 і вище кримінальна відповідальність)?

А) так;
Б) ні;
В) важко відповісти;
Г) Власна думка

НА ВАШУ ДУМКУ, ПОТРІБНО ЗРОБИТИ ГРАДАЦІЮ ПРОМІЛЕ АЛКОГОЛЮ В КРОВІ ВОДІЯ (ВІД 0.25-0.5- АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ, ВІД 0.6 І ВИЩЕ КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ)?



6. Чи потрібно удосконалити механізм провадження у справах про адміністративні правопорушення за ст.130 КУпАП?

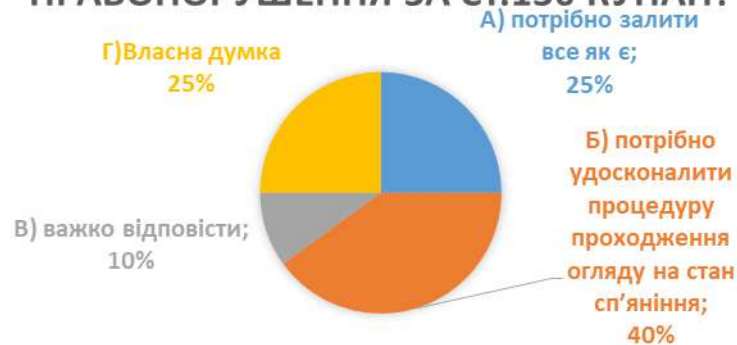
А) потрібно залити все як є;

Б) потрібно удосконалити процедуру проходження огляду на стан сп'яніння;

В) важко відповісти;

Г) Власна думка

**ЧИ ПОТРІБНО УДОСКОНАЛИТИ МЕХАНІЗМ
ПРОВАДЖЕННЯ У СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ
ПРАВОПОРУШЕННЯ ЗА СТ.130 КУПАП?**



7. Як Ви вважаєте більшість ДТП (дорожньо-транспортна пригода) у нашій державі пов'язано з тим, що особи керують транспортними засобами у стані сп'яніння?

А) так;

Б) ні;

В) важко відповісти;

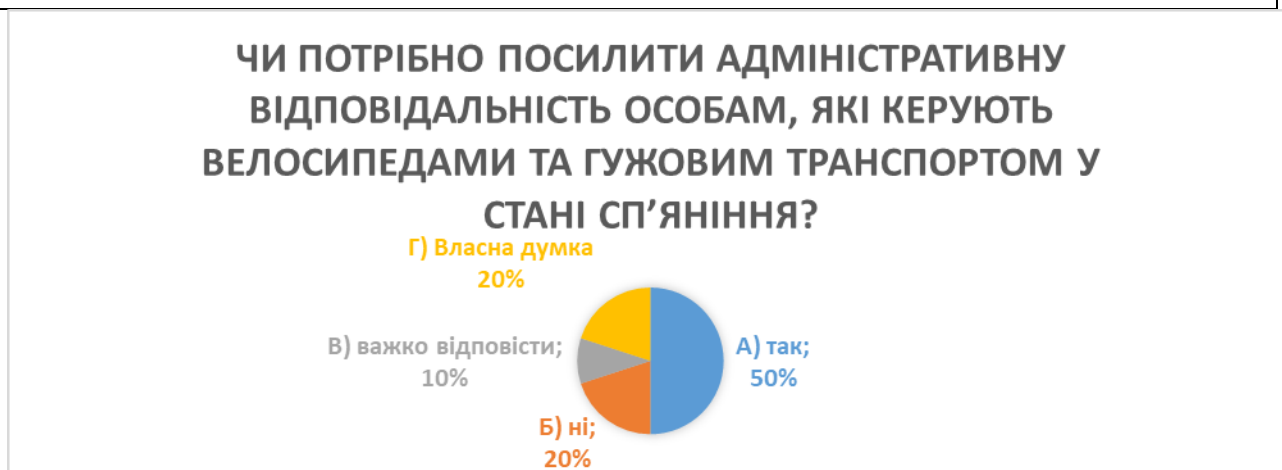
Г) Власна думка

**ЯК ВИ ВВАЖАЄТЕ БІЛЬШІСТЬ ДТП (ДОРОЖНЬО-
ТРАНСПОРТНА ПРИГОДА) У НАШІЙ ДЕРЖАВІ
ПОВ'ЯЗАНО З ТИМ, ЩО ОСОБИ КЕРУЮТЬ
ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ?**



8. Чи потрібно посилити адміністративну відповідальність особам, які керують велосипедами та гужовим транспортом у стані сп'яніння?

А) так;
Б) ні;
В) важко відповісти;
Г) Власна думка



9. Чи потрібно Україні перейняти досвід законодавства іноземних держав та врахувати в чинному законодавстві для того, щоб знизити рівень керування особами транспортними засобами або суднами у стані сп'яніння?

А) так;
Б) ні;
В) важко відповісти;
Г) Власна думка

**ЧИ ПОТРІБНО УКРАЇНІ ПЕРЕЙНЯТИ ДОСВІД
ЗАКОНОДАВСТВА ІНОЗЕМНИХ ДЕРЖАВ ТА
ВРАХУВАТИ В ЧИННОМУ ЗАКОНОДАВСТВІ ДЛЯ ТОГО,
ЩОБ ЗНИЗИТИ РІВЕНЬ КЕРУВАННЯ ОСОБАМИ...**



10. Чи потрібно посилити адміністративну відповідальність за порушення Правил дорожнього руху пішоходами, які перебувають у стані сп'яніння?

А) так;
Б) ні;
В) важко відповісти;
Г) Власна думка

**ЧИ ПОТРІБНО ПОСИЛИТИ АДМІНІСТРАТИВНУ
ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ ПІШОХОДАМИ, ЯКІ
ПЕРЕБУВАЮТЬ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ?**



11. На Вашу думку законодавство України у сфері безпеки дорожнього руху має недоліки?

А) так;
Б) ні;
В) важко відповісти;

Г) Власна думка

НА ВАШУ ДУМКУ ЗАКОНОДАВСТВО УКРАЇНИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ МАЄ НЕДОЛІКИ?



12. Оцініть здатність працівників поліції оформлювати справи про адміністративні правопорушення за статтею 130 КУпАП? (за п'яти бальною шкалою):

А) добре;
Б) задовільно;
В) відмінно;
Г) незадовільно

ОЦІНІТЬ ЗДАТНІСТЬ ПРАЦІВНИКІВ ПОЛІЦІЇ ОФОРМЛЮВАТИ СПРАВИ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ ЗА СТАТТЕЮ 130 КУПАП? (ЗА П'ЯТИ БАЛЬНОЮ ШКАЛОЮ):



13. Як Ви вважаєте в Україні діє громадський контроль за діяльністю поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема під час оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення за статтею 130 КУпАП?

А) так;
Б) ні;
В) важко відповісти;
Г) Власна думка

**ЯК ВИ ВВАЖАЄТЕ В УКРАЇНІ ДІЄ ГРОМАДСЬКИЙ
КОНТРОЛЬ ЗА ДІЯЛЬНІСТЮ ПОЛІЦІЇ У СФЕРІ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ,
ЗОКРЕМА ПІД ЧАС ОФОРМЛЕННЯ МАТЕРІАЛІВ ПРО
АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ ЗА СТАТТЕЮ...**

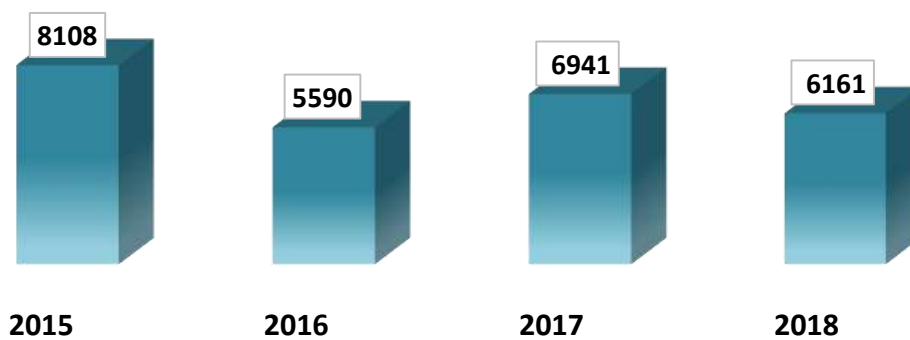


Додаток В

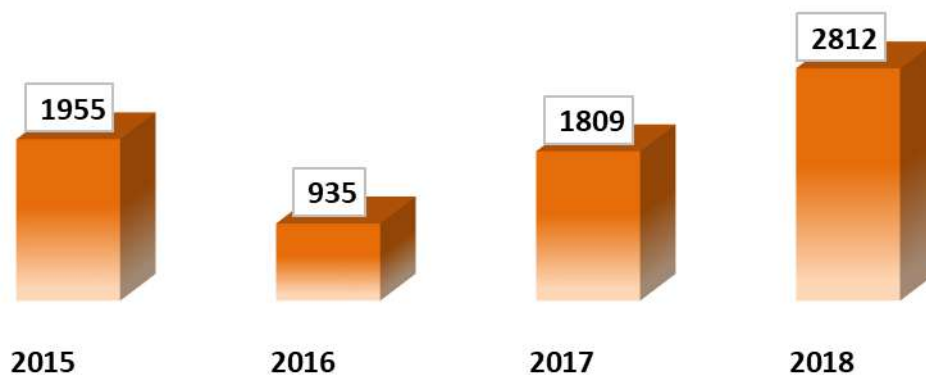
**Дані з інформаційно-телекомунікаційної системи
«Інформаційний портал Національної поліції України», станом на
квітень 2020,
аналіз правопорушень за статтею 130 КУпАП: станом на 2014-2018
роки**



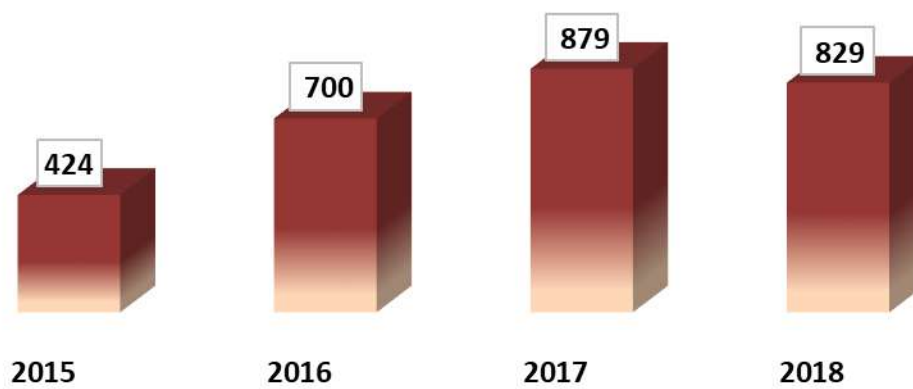
ч.2 ст.130



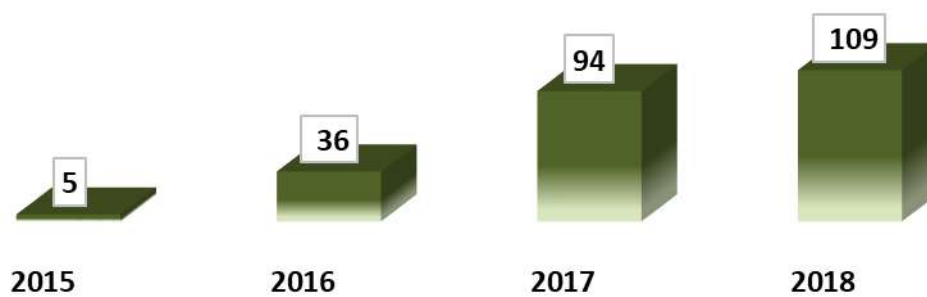
ч.3 ст.130



ч.4 ст.130



ч.5 ст.130





Додаток Г

ЗВЕДЕНІ ДАНІ

з реєстру судових рішень щодо керування транспортними засобами особами у стані сп'яніння за період 2018-2020 років в рамках дисертаційного дослідження на тему: «Адміністративна відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах»

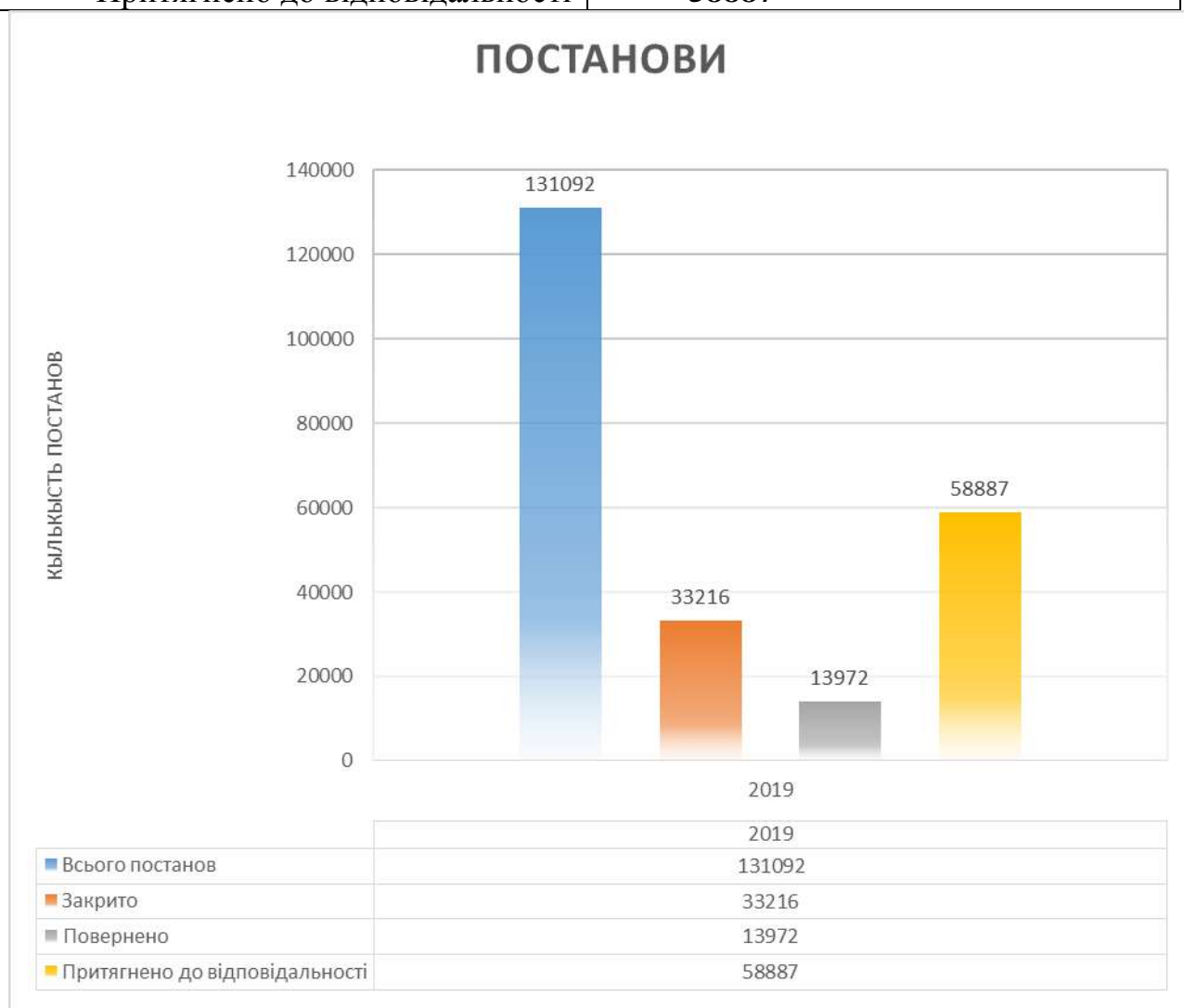
2018

Всього постанов	131092
Закрито	39586
Повернено	15616
Притягнуто до відповідальності	65894



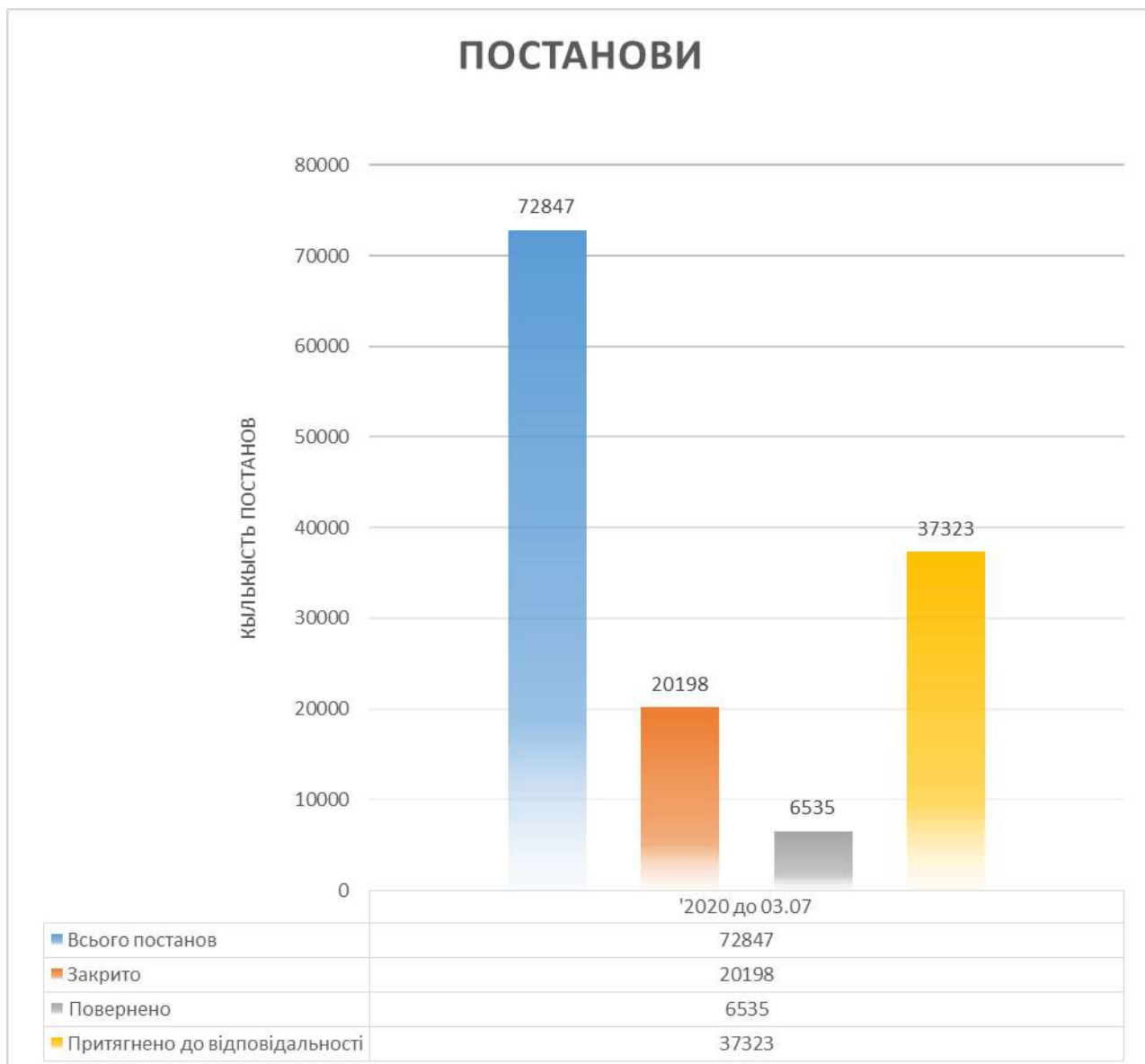
2019

Всього постанов	122028
Закрито	33216
Повернено	13972
Притягнуто до відповідальності	58887



2020(до 03.07)

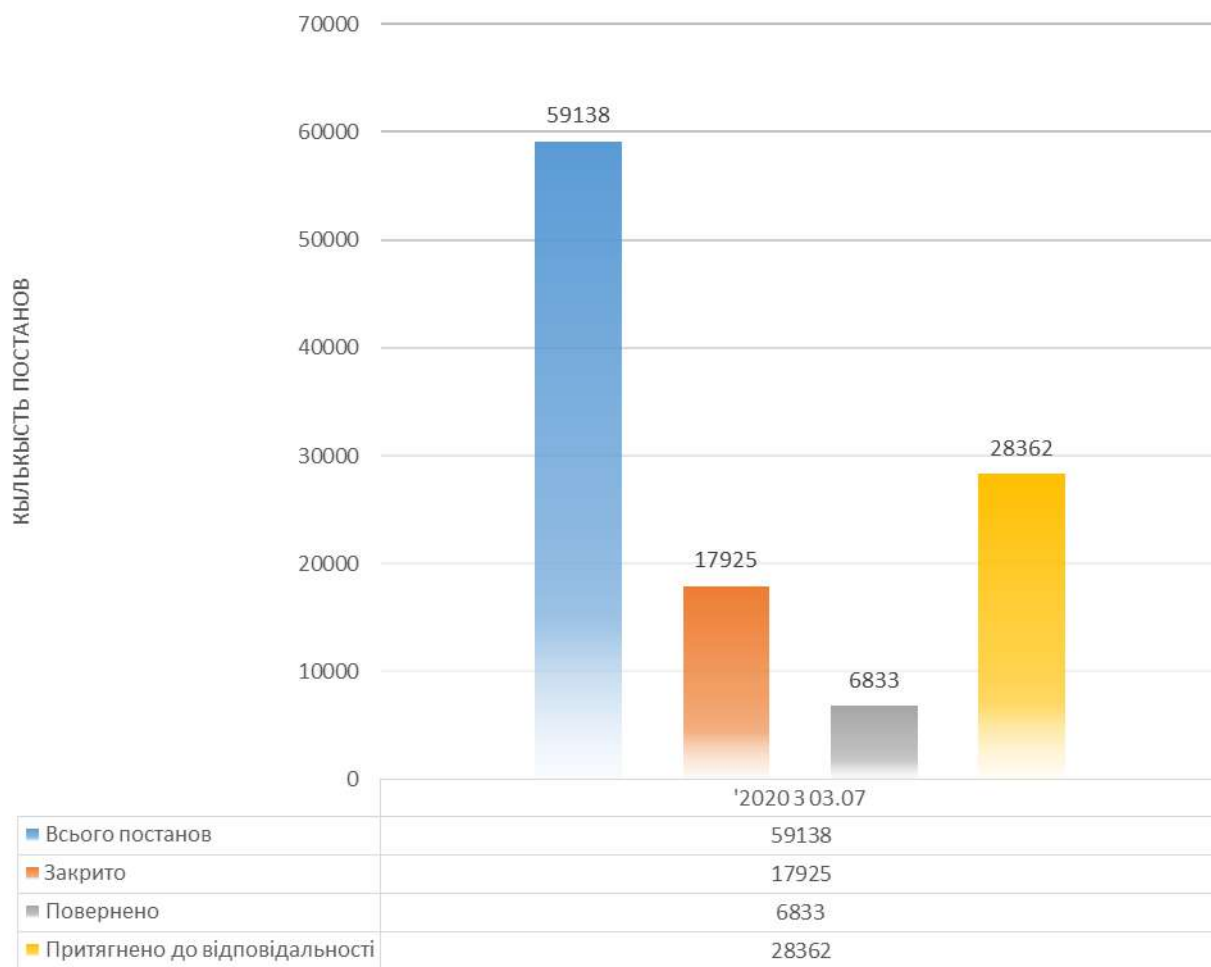
Всього постанов	72847
Закрито	20198
Повернено	6535
Притягнуто до відповідальності	37323



2020(з 03.07)

Всього постанов	59138
Закрито	17925
Повернено	6833
Притягнуено до відповідальності	28362

ПОСТАНОВИ



АКТИ ВПРОВАДЖЕННЯ



Паперова копія
електронного документа

ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ
Комітет з питань правоохоронної діяльності
01008, м.Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, тел.: 255-35-06

Риндюк І.І.
вул. Єдності, буд. 2, кв. 62,
с. Крюківщина,
Бучанський район,
Київська обл., 08136

Шановна Інно Іванівно!

У Комітеті Верховної Ради України з питань правоохоронної діяльності опрацьовано дисертаційне дослідження на тему: «Адміністративна відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах».

Повідомляємо, що інформація викладена у вищезазначеному дослідженні доведена до відома народних депутатів України – членів Комітету для врахування при подальшому вдосконаленні чинного законодавства.

З повагою

Голова Комітету

Д. Монастирський



СЕДО ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

Підписувач: Монастирський Денис Анатолійович
Сертифікат: 58E2D9E7F900307B04000000ACDE2E09C DCD8E00
Дійсний до: 21.01.2023 0:00:00

Апарат Верховної Ради України
№ 04-27/12-2021/37897 від 10.02.2021



380051

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ
пропозицій щодо внесення змін до Кодексу України про
адміністративні правопорушення та Кримінального кодексу України щодо
посилення відповідальності за керування транспортними засобами,
річковими морськими або маломірними суднами у стані сп'яніння

<p style="text-align: center;">Зміст положення (норми) чинного законодавства</p>	<p style="text-align: center;">Пропозиції щодо внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами у стані сп'яніння</p>
<p style="text-align: center;">Стаття 130 КУпАП. 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</p> <p>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 передача керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а так само 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, -</p> <p>тягнуть за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк один рік і на інших осіб - накладення штрафу в розмірі шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.</p> <p>Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частиною першою цієї статті, -</p>	<p style="text-align: center;">Стаття 130 КУпАП. Керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції</p> <p>Керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами особами вміст алкоголю у крові яких становить від 0,25 до 0,5 проміле в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також передача керування транспортним засобом, річковим, морським або маломірним судном особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а так само відмова особи, яка керує транспортним засобом, річковим, морським або маломірним судном, 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, -</p> <p>тягнуть за собою накладення штрафу на осіб у розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування</p>

тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі однієї тисячі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк три роки і на інших осіб - накладення штрафу у розмірі однієї тисячі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого.

Дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені особою, яка двічі протягом року піддавалася адміністративному стягненню за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи 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, -

тягнуть за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі двох тисяч чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк десять років і на інших осіб - накладення штрафу у розмірі двох тисяч чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого.

Вживання водієм транспортного засобу після дорожньо-транспортної пригоди за його участю алкоголю, наркотиків, 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, -

тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі однієї тисячі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або адміністративний арешт на

транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк один рік і на інших осіб - накладення штрафу в розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частиною першою цієї статті, -

тягне за собою накладення штрафу на осіб у розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк три роки та з оплатним вилученням транспортного засобу, річкового, морського або маломірного судна чи без такого і на інших осіб - накладення штрафу у розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з оплатним вилученням транспортного засобу, річкового, морського або маломірного судна чи без такого.

Дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені особою, яка двічі протягом року піддавалася адміністративному стягненню за керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами у стані алкогольного, наркотичного чи 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, -

тягнуть за собою накладення штрафу на осіб у розмірі трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк десять років та з конфіскацією транспортного засобу, річкового, морського або маломірного судна, який є у приватній власності порушника, і на інших осіб - накладення штрафу у розмірі трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів

<p>строк п'ятнадцять діб, з позбавленням права керування транспортними засобами на строк три роки.</p> <p>Керування річковими або маломірними суднами судноводіями в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а так само передача керування судном особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а також відмова осіб, які керують річковими або маломірними суднами 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, -</p> <p>тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі ста п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування всіма видами плавучих засобів на строк від одного до трьох років, або громадські роботи на строк від сорока до шістдесяти годин, або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб.</p> <p>Дії, передбачені частиною п'ятою цієї статті, вчинені особами, які не мають права керування річковими або маломірними суднами, -</p> <p>тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі ста п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб.</p>	<p>доходів громадян з конфіскацією транспортного засобу, річкового, морського або маломірного судна, який є у приватній власності порушника.</p> <p>Вживання особою, яка керувала транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами після дорожньо-транспортної пригоди за її участю, алкоголю, наркотиків, 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, річкове, морське або маломірне судно було зупинено 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, -</p> <p>тягне за собою накладення штрафу на осіб у розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк три роки і на інших осіб - накладення штрафу у розмірі двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.</p>
<p>Відсутня</p>	<p>Стаття 286-1 КК України. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами в стані сп'яніння</p> <p>1. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, річковим, морським або маломірним судном у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, або керування транспортним</p>

	<p>засобом, річковим, морським або маломірним судном особами вміст алкоголю у крові яких становить від 0,6 проміле в стані алкогольного сп'яніння, або систематичне ухилення 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</p> <p>караються позбавленням волі на строк до трьох років з позбавленням права керувати транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк від трьох до п'яти років.</p> <p>2. Ті самі діяння, вчинені в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, якщо вони заподіяли потерпілому тяжке тілесне ушкодження,-</p> <p>караються позбавленням волі на строк від трьох до восьми років з позбавленням права керувати транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк від п'яти до восьми років.</p> <p>3. Діяння, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, якщо вони спричинили смерть потерпілого, -</p> <p>караються позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років з позбавленням права керувати транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк від п'яти до десяти років.</p> <p>4. Діяння, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, якщо вони спричинили загибель кількох осіб, -</p> <p>караються позбавленням волі на строк від семи до дванадцяти років з позбавленням права транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на строк від семи до десяти років.</p>
--	---

**Обґрунтування пропозицій
щодо внесення змін до Кодексу України про адміністративні
правопорушення та Кримінального кодексу України щодо посилення
відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння**

Керування транспортними засобами у стані сп'яніння є одним з найбільш тяжких адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Більшість дорожньо-транспортних пригод, які призводять до травматизму та смерті інших осіб стається саме за керування особами транспортним засобом у стані сп'яніння.

Відповідно до ст. 35 Закону України "Про Національну поліцію" для того, щоб виявити водія, який керує транспортним засобом у стані сп'яніння, поліція має право зупиняти лише той автомобіль, який порушує Правила дорожнього руху, або щодо водія про якого є інформація щодо керування у стані сп'яніння. Тобто перелік для зупинки транспортного засобу є виключний.

Такі норми Закону зумовили стійке та неправильне переконання багатьох водіїв щодо того, що у випадку не порушення ними Правил дорожнього руху їм дозволено керувати транспортним засобом у стані сп'яніння.

Очевидно, що боротьба із керуванням в стані сп'яніння не повинна зводитись лише до фіксування порушників та притягнення їх до адміністративної чи іншої відповідальності. Також важливим є здійснення профілактики можливих випадків керування в стані сп'яніння та формування правильного розуміння у переважної більшості водіїв щодо неможливості керування автомобілем в такому стані.

Досвід більшості країн ЄС, США та Англії підтверджує ефективність градації проміле алкоголю в крові для правильного визначення кримінальної та адміністративної відповідальності.

Такий підхід забезпечить більш справедливе покарання для тих осіб, які перебувають у стані сп'янінні, для притягнення до адміністративної відповідальності - від 0,25 - до 0,5 проміле, та притягнення до кримінальної відповідальності - більше 0,6 проміле. Якщо водій керує транспортним засобом у стані сп'яніння та вчиняє дорожньо-транспортну пригоду доцільно застосувати досвід країн ЄС та такого водія відразу притягувати до кримінальної відповідальності, не зважаючи на рівень проміле алкоголю в крові.

Сама процедура проведення огляду на стан сп'яніння є недосконалою та потребує оновлення. Сьогодні Кодекс України про адміністративні правопорушення дозволяє особі відмовитись від проходження огляду на стан сп'яніння поліцейським на місці зупинки транспортного засобу із застосуванням спеціальних технічних засобів, але в той же час особа має право вимагати огляду в медичному закладі протягом 2 годин з моменту виявлення

підозри на стан сп'яніння. Поширеними є випадки ухиляння від адміністративної відповідальності шляхом затягування часу для огляду на місці та відмови від такого огляду із вимогою направлення у медичний заклад. У випадку коли особа спочатку погоджується пройти огляд на місці, а через деякий час, який може бути досить тривалим, різко відмовляється від огляду на місці і вимагає направити його в медичний заклад, двох години відведених законом для огляду недостатньо. У зв'язку з цим пропонується передбачити обов'язок проходити огляд саме на місці, який проводить поліцейський, відмова від якого вже буде самостійним складом адміністративного правопорушення, а огляд в медичному закладі залишити як додатковий контрольний засіб для перевірки достовірності результатів огляду проведеного поліцейським.

Також неврегульованою є процедура огляду на стан наркотичного чи іншого сп'яніння, перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Поліція у переважній більшості не має технічної можливості проводити на місці огляд на визначення наркотичного чи іншого сп'яніння, в той же час чинна редакція Кодексу України про адміністративні правопорушення передбачає обов'язок саме поліцейського проводити первинний огляд на місці на всі види сп'яніння. У випадку порушення процедури огляду, весь огляд вважається недійсним, і особа не притягується до адміністративної відповідальності. Пропонується залишити обов'язковим проведення огляду поліцейським лише на стан алкогольного сп'яніння та передбачити можливість направлення в медичний заклад для проведення огляду на визначення наркотичного чи іншого сп'яніння, перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції.

ЗАТВЕРДЖУЮ

Начальник управління патрульної
поліції у Київській області

Департаменту патрульної поліції

старшого лейтенанта поліції

І.О. Єнакієв



АКТ

впровадження результатів дисертації здобувача наукового ступеня доктора філософії кафедри поліцейського права Національної академії внутрішніх справ Риндюк Інни Іванівни на тему «Адміністративна відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах» у практичну діяльність


Комісія у складі голови – заступника начальника управління-начальника відділу моніторингу та аналітичного забезпечення управління патрульної поліції у Київській області Департаменту патрульної поліції майора поліції Чуда Павла Григоровича, та членів комісії – заступника начальника відділу моніторингу та аналітичного забезпечення управління патрульної поліції у Київській області Департаменту патрульної поліції старшого лейтенанта поліції Омельниченко Наталії Євгеніївна та старшого інспектора відділу адміністративної практики управління патрульної поліції у Київській області Департаменту патрульної поліції капітана поліції Кириєнко Костянтина Миколайовича, склала цей акт про те, що матеріали дисертаційного дослідження ад'юнкта кафедри поліцейського права Національної академії внутрішніх справ (зі спеціальності 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право) І.І. Риндюк за темою «Адміністративна відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах», зокрема, впроваджено у практичну діяльність

управління патрульної поліції у Київській області Департаменту патрульної поліції «Методичні рекомендації щодо дій поліцейських під час оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення, а саме керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції».


Рекомендації містять обґрунтування та пропозиції щодо розв'язання актуальних питань в діяльності нарядів поліції, зокрема підстав зупинки транспортного засобу поліцейським, відсторонення особи від керування транспортним засобом, яка перебуває у стані сп'яніння, порядок проходження огляду водія на стан сп'яніння тощо. Дані рекомендації сприятимуть підвищенню якості оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення за статтею 130 КУпАП «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» та є доцільними для використання у службовій діяльності.

Голова комісії

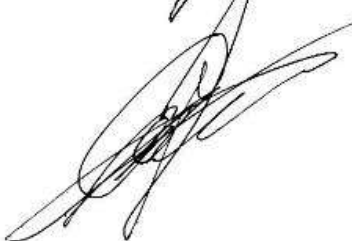
Члени комісії:



П.Г. Чудо



Н.Є. Омельниченко



К.М. Кирієнко

ЗАТВЕРДЖУЮ

Перший проректор Національної
академії внутрішніх справ,
доктор юридичних наук, професор
Станіслав ГУСАРЄВ



АКТ

**про впровадження в освітній процес
Національної академії внутрішніх справ
збірника ситуативних завдань для слухачів
первинної професійної підготовки поліцейських,
яких вперше прийнято на службу в поліції**

Комісія у складі – начальника відділу організації та координації навчального процесу, кандидата юридичних наук Колодейчак Станіслави Іванівни (голова комісії); завідувача кафедри публічного управління та адміністрування, кандидата юридичних наук, доцента Пастуха Ігора Дмитровича, завідувача кафедри поліцейського права, кандидата юридичних наук, доцента, полковника поліції Кулікова Володимира Анатолійовича склали цей акт про те, що наукові-теоретичні та практичні положення навчально-методичного збірника ситуативних завдань для слухачів первинної професійної підготовки поліцейських, яких вперше прийнято на службу в поліції, підготовлені авторським колективом у складі: О.В. Хуторянського, І.І. Риндюк, А.В. Дуди, В.Я. Дуди, В.І. Вариводи, К.О. Волянюк, О.Д. Волянюк, М.А. Нероди, використовуються під час викладання і вивчення навчальних дисциплін: «Кваліфікація адміністративних правопорушень підвідомчих підрозділам превентивної діяльності», «Запобігання та протидія домашньому насильству», «Взаємодія з населенням на засадах партнерства», «Порядок складання адміністративних матеріалів за порушення ПДР», «Основи адміністративно-юрисдикційної діяльності», «Алгоритм дій патрульних поліцейських (поліцейських СРПП) у різних ситуаціях службової діяльності (сценарії)», «Організаційно-правові основи діяльності Національної поліції» в Національній академії внутрішніх справ, а також у процесі підготовки навчально-методичних і дидактичних матеріалів, які можуть бути рекомендовані до вивчення під час самостійної роботи курсантів, студентів та слухачів усіх форм підготовки.

Голова комісії:

Станіслава КОЛОДЕЙЧАК

Члени комісії:

Ігор ПАСТУХ

Володимир КУЛІКОВ

ЗАТВЕРДЖУЮ
 Перший проректор Національної
 академії внутрішніх справ,
 доктор юридичних наук, професор
Станіслав ГУСАРЄВ

25.03.2024

АКТ



**про впровадження в освітній процес Національної академії внутрішніх
 справ навчально-методичного посібника
 «Оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні
 правопорушення, передбачені ст. 130 КУпАП»
 та методичних рекомендацій
 «Забезпечення Національною поліцією безпеки дорожнього
 руху правові та організаційні аспекти»**

Комісія у складі – начальника відділу організації та координації навчального процесу, кандидата юридичних наук Колодейчак Станіслави Іванівни (голова комісії); завідувача кафедри публічного управління та адміністрування, кандидата юридичних наук, доцента Пастуха Ігора Дмитровича, начальника відділу докторантури та ад'юнктури, доктора юридичних наук, доцента, Дрозда Олексія Юрійовича склали цей акт про те, що наукові-теоретичні та практичні положення навчально-методичного посібника: «Оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 130 КУпАП», підготовлені авторським колективом у складі: В.І. Вариводи, Д.А. Євдокимова, В.А. Кулікова, І.І., Риндюк, О.В. Хуторянського та методичних рекомендацій «Забезпечення Національною поліцією безпеки дорожнього руху правові та організаційні аспекти», підготовлені авторським колективом у складі: В.І. Вариводи, Д.А. Євдокимова, В.Г. Сюравичка, О.М. Жук; І.І. Риндюк, використовуються під час викладання і вивчення навчальних дисциплін: «Порядок складання адміністративних матеріалів за порушення ПДР», «Основи адміністративно-юрисдикційної діяльності», «Алгоритм дій патрульних поліцейських (поліцейських СРПП) у різних ситуаціях службової діяльності (сценарії)», «Організаційно-правові основи діяльності Національної поліції» в Національній академії внутрішніх справ, а також у процесі підготовки навчально-методичних і дидактичних матеріалів, які можуть бути рекомендовані до вивчення під час самостійної роботи курсантів, студентів та слухачів усіх форм підготовки.

Голова комісії:

 Станіслава КОЛОДЕЙЧАК

Члени комісії:

 Ігор ПАСТУХ
 Олексій ДРОЗД

Пропозиції щодо внесення змін до

**Кодексу України про адміністративні правопорушення,
«Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні
правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху,
зафіксовані не в автоматичному режимі», затвердженої наказом МВС
№ 1395 від 07.11.2015 та до «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», затвердженої спільним наказом
МВС/МОЗ № 1452/735 від 09.11.2015**

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) проекту
Кодекс України про адміністративні правопорушення	
Стаття 265-1. Тимчасове вилучення посвідчення водія	Стаття 265-1. Тимчасове вилучення посвідчення водія
<p>У разі наявності підстав вважати, що водієм вчинено порушення, за яке відповідно до цього Кодексу може бути накладено адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами, поліцейський тимчасово вилучає посвідчення водія до набрання законної сили постановою у справі про адміністративне правопорушення, але не більше ніж на три місяці з моменту такого вилучення, і видає тимчасовий дозвіл на право керування транспортними засобами. Про тимчасове вилучення посвідчення водія робиться запис у протоколі про адміністративне правопорушення.</p> <p>Після закінчення тримісячного строку тимчасового вилучення посвідчення водія, у випадках, якщо судом не прийнято рішення щодо позбавлення водія права керування транспортним засобом або якщо справа про адміністративне правопорушення не розглянута у встановлений законом строк, особа має право звернутися за отриманням вилученого документа, а в разі вчинення правопорушення, передбаченого <u>статтею 130</u> цього Кодексу, - за продовженням строку тимчасового дозволу на право керування транспортними засобами на новий тримісячний строк. Після закінчення річного строку тимчасового вилучення посвідчення водія, у випадках, якщо судом не прийнято рішення щодо позбавлення водія права</p>	<p>У разі наявності підстав вважати, що водієм вчинено порушення, за яке відповідно до цього Кодексу може бути накладено адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами поліцейський тимчасово вилучає посвідчення водія (судноводія) до набрання законної сили постановою у справі про адміністративне правопорушення, але не більше ніж на три місяці з моменту такого вилучення, і видає тимчасовий дозвіл на право керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами. Про тимчасове вилучення посвідчення водія (судноводія) робиться запис у протоколі про адміністративне правопорушення.</p> <p>Після закінчення тримісячного строку тимчасового вилучення посвідчення водія (судноводія), у випадках, якщо судом не прийнято рішення щодо позбавлення водія права керування транспортним засобом, річковими, морськими або маломірними суднами або якщо справа про адміністративне правопорушення не розглянута у встановлений законом строк, особа має право звернутися за отриманням вилученого документа, а в разі вчинення правопорушення, передбаченого <u>статтею 130</u> цього Кодексу, - за продовженням строку тимчасового дозволу на право керування</p>

<p>керування транспортним засобом або якщо справа про адміністративне правопорушення не розглянута в установлений законом строк, особа має право звернутися за отриманням вилученого документа. Такі звернення особи є обов'язковими для виконання незалежно від стадії вирішення справи про адміністративне правопорушення.</p> <p>За подання такого звернення та повернення особі тимчасово вилученого посвідчення водія не може стягуватися плата.</p> <p>Порядок тимчасового вилучення посвідчення водія визначається Кабінетом Міністрів України.</p>	<p>транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами на новий тримісячний строк. Після закінчення річного строку тимчасового вилучення посвідчення водія (судноводія), у випадках, якщо судом не прийнято рішення щодо позбавлення водія права керування транспортним засобом, річковими, морськими або маломірними суднами або якщо справа про адміністративне правопорушення не розглянута в установлений законом строк, особа має право звернутися за отриманням вилученого документа. Такі звернення особи є обов'язковими для виконання незалежно від стадії вирішення справи про адміністративне правопорушення.</p> <p>За подання такого звернення та повернення особі тимчасово вилученого посвідчення водія (судноводія) не може стягуватися плата.</p> <p>Порядок тимчасового вилучення посвідчення водія (судноводія) визначається Кабінетом Міністрів України.</p>
<p>Стаття 266. Відсторонення осіб від керування транспортними засобами, річковими, морськими і маломірними суднами та огляд на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції</p> <p>Особи, які керують транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами і щодо яких є підстави вважати, що вони перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, підлягають відстороненню від керування цими транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами та оглядові на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції.</p> <p>Огляд водія (судноводія) на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом</p>	<p>Стаття 266. Відсторонення осіб від керування транспортними засобами, річковими, морськими і маломірними суднами та огляд на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції</p> <p>Особи, які керують транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами і щодо яких є підстави вважати, що вони перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, підлягають відстороненню від керування цими транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами та оглядові на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції.</p> <p>Огляд особи, яка керувала транспортним засобом, річковим, морським або маломірним судном на стан</p>

<p>лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, проводиться поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів. Під час проведення огляду осіб поліцейський застосовує технічні засоби відеозапису, а в разі неможливості застосування таких засобів огляд проводиться у присутності двох свідків. Матеріали відеозапису обов'язково долучаються до протоколу про адміністративне правопорушення.</p> <p>У разі незгоди водія (судноводія) на проведення огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів або в разі незгоди з його результатами огляд проводиться в закладах охорони здоров'я. Перелік закладів охорони здоров'я, яким надається право проведення огляду особи на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, затверджується управліннями охорони здоров'я місцевих державних адміністрацій. Проведення огляду осіб на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, в інших закладах забороняється.</p>	<p>алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, проводиться поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів. Під час проведення огляду осіб поліцейський застосовує технічні засоби відеозапису, а в разі неможливості застосування таких засобів огляд проводиться у присутності двох свідків. Матеріали відеозапису обов'язково долучаються до протоколу про адміністративне правопорушення.</p> <p>У разі незгоди особи, яка керувала транспортним засобом, річковим, морським або маломірним судном на проведення огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів або в разі незгоди з його результатами огляд проводиться в закладах охорони здоров'я. Перелік закладів охорони здоров'я, яким надається право проведення огляду особи на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, затверджується управліннями охорони здоров'я місцевих державних адміністрацій. Проведення огляду осіб на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, в інших закладах забороняється.</p>
<p>Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затвердженої наказом МВС України №1395 від 07.11.2015</p>	<p>Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затвердженої наказом МВС України №1395 від 07.11.2015</p>
<p>Х. Особливості оформлення матеріалів про адміністративне правопорушення,</p>	<p>Х. Особливості оформлення матеріалів про адміністративне правопорушення,</p>

**відповідальність за яке
передбачена статтею 130
КУпАП**

1. Водії, стосовно яких у поліцейських є достатні підстави вважати, що вони перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, підлягають відстороненню від керування цими транспортними засобами та огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції.

2. Обов'язковому огляду підлягають водії транспортних засобів - учасники ДТП, унаслідок якої є особи, які отримали тілесні ушкодження.

3. Направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду на стан сп'яніння і проведення такого огляду здійснюються відповідно до Порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 року № 1103 (зі змінами).

4. Огляд на стан алкогольного сп'яніння проводиться поліцейським на місці зупинки транспортного засобу в присутності двох свідків відповідно до чинного законодавства.

Результати огляду зазначаються в акті огляду на стан алкогольного сп'яніння з використанням спеціальних технічних засобів.

Акт огляду на стан алкогольного сп'яніння з використанням спеціальних технічних засобів складається у двох примірниках, один з яких вручається особі, щодо якої проводився цей огляд. У разі виявлення стану алкогольного сп'яніння в результаті проведення огляду з використанням спеціальних технічних засобів складається протокол про адміністративне правопорушення, до якого долучаються акт огляду на стан сп'яніння та роздруківка із результатом огляду з

**відповідальність за яке
передбачена статтею 130
КУпАП**

1. **Особи**, стосовно яких у поліцейських є достатні підстави вважати, що вони перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, підлягають відстороненню від керування цими транспортними засобами, **річковими, морськими або маломірними суднами** та огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції.

2. Обов'язковому огляду підлягають **особи** транспортних засобів, **річкових, морських або маломірних суден** - учасники ДТП, унаслідок якої є особи, які отримали тілесні ушкодження.

3. **Направлення осіб транспортних засобів, річкових, морських або маломірних суден для проведення огляду на стан сп'яніння і проведення такого огляду здійснюються відповідно до 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, затвердженої спільним наказом МВС/МОЗ № 1452/735 від 09.11.2015.**

4. Огляд на стан алкогольного сп'яніння проводиться поліцейським на місці зупинки транспортного засобу в присутності двох свідків відповідно до чинного законодавства.

Результати огляду зазначаються в акті огляду на стан алкогольного сп'яніння з використанням спеціальних технічних засобів.

Акт огляду на стан алкогольного сп'яніння з використанням спеціальних технічних засобів складається у двох примірниках, один з яких вручається особі, щодо якої проводився цей огляд. У разі виявлення стану алкогольного сп'яніння в результаті проведення огляду з використанням спеціальних технічних засобів складається протокол про адміністративне правопорушення, до якого долучаються акт огляду на стан сп'яніння та

<p>використанням спеціального технічного засобу (у разі наявності).</p> <p>5. У разі проведення огляду на стан сп'яніння в закладах охорони здоров'я висновок про його результати долучається до протоколу про адміністративне правопорушення (у разі підтвердження стану сп'яніння).</p> <p>6. У разі відмови водія транспортного засобу від проведення огляду в закладі охорони здоров'я поліцейський в присутності двох свідків складає протокол про адміністративне правопорушення, у якому зазначає ознаки сп'яніння і дії водія щодо ухилення від огляду.</p> <p>7. Не можуть бути залучені як свідки поліцейські або особи, щодо неупередженості яких є сумніви.</p>	<p>роздруківка із результатом огляду з використанням спеціального технічного засобу (у разі наявності).</p> <p>5. У разі проведення огляду на стан сп'яніння в закладах охорони здоров'я висновок про його результати долучається до протоколу про адміністративне правопорушення (у разі підтвердження стану сп'яніння).</p> <p>6. У разі відмови особи транспортного засобу, річковими, морськими або маломірними суднами від проведення огляду в закладі охорони здоров'я поліцейський в присутності двох свідків складає протокол про адміністративне правопорушення, у якому зазначає ознаки сп'яніння і дії водія щодо ухилення від огляду.</p> <p>7. Не можуть бути залучені як свідки поліцейські або особи, щодо неупередженості яких є сумніви.</p>
<p>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, затвердженої....</p>	
<p>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</p>	<p>Інструкції про порядок виявлення у осіб, які керують транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції</p>
<p>Установлення стану алкогольного сп'яніння здійснюється на підставі огляду, який проводиться згідно з вимогами цієї Інструкції поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів, показники яких після проведення тесту мають цифровий показник більше 0,2 проміле алкоголю в крові.</p>	<p>Установлення стану алкогольного сп'яніння здійснюється на підставі огляду, який проводиться згідно з вимогами цієї Інструкції поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів, показники яких після проведення тесту мають цифровий показник більше 0,25 проміле алкоголю в крові.</p>

Додаток 9
до Інструкції з оформлення
полицейськими матеріалів
про адміністративні правопорушення
у сфері забезпечення безпеки
дорожнього руху, зафіксовані
не в автоматичному режимі
(пункт 3 розділу XI)

Лицьовий бік

Корінець до тимчасового дозволу

Серія ___ номер _____

Підстава для видачі: серія ___ та номер _____ адміністративного протоколу

Коли і ким виданий _____

----- Лінія перфорації -----

Серія _____

Номер _____

ТИМЧАСОВИЙ ДОЗВІЛ

(дійсний за наявності документа, що посвідчує особу)

на право керування транспортними засобами, **річковими, морськими або маломірними суднами**

категорій

A1 A B1 B BE C1 C C1E CE D1 D D1E DE

(непотрібне закреслити)

замість посвідчення водія (**судноводія**)

серії _____ номер _____, виданого _____

Прізвище _____

Ім'я _____

По батькові _____

Видане " ___ " _____ 20__ року.

_____ (посада,

_____ спеціальне звання,

_____ П. І. Б.

М. П.

_____ та підпис особи, яка видала дозвіл)

Зворотний бік

Складені протоколи:

Серія, номер протоколу	Дата складання	Стаття КУпАП	Посада, спеціальне звання та П. І. Б. поліцейського

Примітка. Строк дії тимчасового дозволу відповідно до вимог статті 265¹ КУпАП не перевищує тримісячного строку з часу тимчасового вилучення посвідчення водія (**судноводія**).

Додаток 1
до Інструкції з оформлення поліцейськими
матеріалів про адміністративні
правопорушення
у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху,
зафіксовані не в автоматичному режимі
(пункт 1 розділу II)

ПРОТОКОЛ
про адміністративне правопорушення

серії ____ № _____

«__» _____ 20__ року _____ год. ____ хв.

Я, _____ (місце складання протоколу)

(посада, спеціальне звання, П. І. Б. поліцейського, який склав протокол)

склав(ла) цей протокол про те, що громадянин(ка)

(П. І. Б.)

дата народження _____, громадянство _____, місце проживання
(перебування) _____

місце роботи _____, особу
встановлено _____

(найменування організації, місцезнаходження)
(серія та номер посвідчення водія або назва, серія та номер документа, що посвідчує особу)

транспортний засіб (річкове, морське або маломірне судно) _____,
номерний знак _____, належність _____

(марка, модель)

«__» _____ 20__ року _____ год. ____ хв. на
(в) _____

(місце скоєння адміністративного
правопорушення)

(суть адміністративного правопорушення, опис
установлених обставин)

чим порушив(ла) вимоги п. _____ Правил дорожнього руху (Правил судноплавства на
внутрішніх водних шляхах України)

, за що відповідальність передбачена ч. _____ ст. _____ КУпАП.

Свідки чи потерпілі: _____ 1.

_____, _____

(П. І. Б., місце проживання (перебування))

2. _____

_____, _____

(П. І. Б., місце проживання (перебування))

До _____ протоколу
додаються: _____

Гр-ну(ці) _____ роз'яснено його (її) права та обов'язки,
передбачені ст. 63 Конституції України, ст. 268 КУпАП, і

(прізвище та ініціали)

повідомлено, що розгляд адміністративної справи відбудеться «__» _____ 20__ року о ____ год. ____ хв.
У _____

Особа, яка ознайомена з місцем та часом розгляду справи _____.

(підпис)

Пояснення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, по суті порушення

Тимчасово _____ вилучені _____ документи:

Тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом (**річковим, морським або маломірним судном**)
отримав(ла) _____

(підпис особи, яка


притягається до адміністративної відповідальності)

Підпис поліцейського, який склав протокол _____.

Підпис _____ особи, _____ яка притягається до адміністративної
відповідальності _____

(зі змістом протоколу
ознайомлений(а), копію протоколу отримав(ла), внесені про мене дані – правильні)

Зразки сертифіката відповідності та свідоцтва про перевірку робочого засобу вимірювальної техніки спеціального технічного засобу газоаналізатора «Alcotest 6820»

	
МІНІСТЕРСТВО ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ І ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ	
Серія	№
СЕРТИФІКАТ відповідності засобів вимірювальної техніки затвердженому типу	
№	Виданий Чинний
<p>Цей сертифікат засвідчує, що ідентифіковані належним чином газоаналізатори Alcotest..., Interlock XT, код УКТ ЗЕД 9027 80 17 00, які серійно виробляються фірмою Drager Safety AG & Co. KGaA, Німеччина, відповідають затвердженому типу, зареєстрованому в Державному реєстрі засобів вимірювальної техніки за номером У788-14, а також вимогам технічної документації виробника.</p> <p>Сертифікат видано виробнику за рішенням Міністерства економічного розвитку і торгівлі України на підставі позитивних результатів державних контрольних випробувань, проведених ДП "Укрметртестстандарт" (акт випробувань від 27 березня 2014 р.).</p> <p>Виробник зобов'язаний забезпечити відповідність газоаналізаторів Alcotest..., Interlock XT затвердженому типу та вимогам нормативних документів, зазначених у цьому сертифікаті, з урахуванням <u>терміну гарантії</u> виробника на конкретний зразок засобів вимірювальної техніки.</p>	

МІНЕКОНОМРОЗВИТКУ УКРАЇНИ
 ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО
 «ВСЕУКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ НАУКОВО-ВИРОБНИЧИЙ
 ЦЕНТР СТАНДАРТИЗАЦІЇ, МЕТРОЛОГІЇ, СЕРТИФІКАЦІЇ
 ТА ЗАХИСТУ ПРАВ СПОЖИВАЧІВ»
 (ДП «УКРМЕТРТЕСТСТАНДАРТ»)

СВІДОЦТВО

про повірку законодавчо регульованого засобу вимірювальної техніки

№ _____ Чинне до « ____ » _____ 20 ____

Назва та умовне позначення _____ Газоаналізатор Alcotest 6820

Зав. № ARHF-0029

Виробник Dräger Safety AG & Co. KGaA, Німеччина

За результатами повірки встановлено, що засіб вимірювальної техніки
 (далі – ЗВТ) відповідає вимогам Методика повірки МПУ 066/05-2013
 (назва нормативно-правового акта,

що містить вимоги до метрологічних характеристик і значення метрологічних

характеристик (клас точності, похибки, діапазон вимірювання), особливості застосування ЗВТ)

Додаток: на _____ - стор. у _____ - прим.

Повірник _____

(підпис)

(ініціали, прізвище)

« ____ » _____ 20 ____