



УДК 343.346.552: 342.924
DOI: [https://doi.org/10.32703/2617-9040-2020-1\(6\)](https://doi.org/10.32703/2617-9040-2020-1(6))
ORCID id 0000-0002-9035-144X

Філіннов Артем Валерійович,
кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри господарського та транспортного права
юридичного факультету
Інституту управління, технологій та права
Державного університету інфраструктури та технологій,
м. Київ, Україна

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНИННЯ: СИСТЕМНИЙ ПІДХІД ДО САНКЦІЙ

Анотація. Статтю присвячено новелам українського законодавства 2021 року щодо керування транспортними засобами в стані сп'яніння. Автор, на основі порівняльного аналізу санкцій нових редакцій ст. 286-1 Кримінального Кодексу України та 130 Кодексу про адміністративні правопорушення з санкціями тісно пов'язаних з нею статей 122-2, 122-4, 129 Кодексу про адміністративні правопорушення, обґрунтовує необхідність системного підходу до реформування деліктного законодавства.

Ключові слова: керування транспортними засобами в стані сп'яніння, допуск до керування транспортними засобами в стані сп'яніння, невиконання водіями вимог про зупинку, залишення місця дорожньо-транспортної пригоди, кримінальна відповідальність, адміністративна відповідальність, правопорушення, санкція, системний підхід.

Annotation. *The article is devoted to innovations of the Ukrainian legislation of 2021: the new edition of Art. 130 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses 1984 and the new edition of Art. 286-1 of the Criminal Code of Ukraine 2001.*

The author states that the domestic legislation in recent years has shown a steady trend of increasing responsibility for drunk driving, but the legislator's main focus is on increasing administrative penalties. At the same time, similar or related offenses are ignored, and penalties for committing them often remain unchanged.

The author notes that the current new 2021 version of Art. 130 of the Code of Administrative Offenses also does not allow a judge to vary the punishment depending on the amount of alcohol in the offender's blood, which the judges believe is a shortcoming.

The conclusion is substantiated that, in general, strengthening responsibility for driving while intoxicated in 2021 was a step in the right direction. At the same time, the author draws attention to the significant legislator's mistakes in the current legislation of Ukraine in this sphere: sanctions of the related articles 122-2, 122-4, 129, 130 of the Code of Administrative Offenses of Ukraine are in disproportion both in relation to each other and in relation to sanctions of the Criminal Code of Ukraine. The author concludes that instead of systematically reforming the responsibility for drunk driving, the legislator continued the path of, figuratively speaking, "pit repair" of tort law.

The author, based on a comparative analysis of the new enhanced sanctions of Article 130 with the sanctions of the related articles 122-2, 122-4, 129 of the Code of Administrative Offenses of Ukraine and Article 286-1 of the Criminal Code of Ukraine, substantiates the need for a systematic approach to reform tort law and enforcement of said sanctions in line with the new stricter administrative penalties article 130. After all, only systemic legal protection of legal relations (road safety) can be effective.

Key words: driving under the influence, drunk driving, permission to drive while intoxicated, failure of drivers to comply with the requirements for a stop, leaving the scene of an accident, criminal liability, administrative liability, offenses, sanction, systematic approach.

Постановка проблеми. Діяльність, пов'язана з використанням транспортних засобів, не випадково ч. 1 ст. 1187 Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. віднесена до джерел підвищеної небезпеки – це підтверджується невістиною статистикою ДТП. Більшість ДТП спричинені порушеннями правил дорожнього руху, серед яких значний відсоток становить керування транспортними засобами у стані сп'яніння. Серед порушень правил дорожнього руху, керування транспортними засобами у стані сп'яніння є досить розповсюдженим у нашій країні та нерідко стає причиною майнової шкоди, тілесних ушкоджень і, навіть, загибелі людей. Закон України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ у ст. 14 закріплює право на безпечні умови дорожнього руху для усіх його учасників, але нетверезі водії цьому аж ніяк не сприяють.

Вітчизняне законодавство в останні роки демонструє стійку тенденцію до посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння. При цьому, посилення відповідальності законодавець розуміє буквально (та, в першу чергу, кількісно). Основна увага законодавця прикута до посилення адміністративних стягнень: підвищення штрафів у окремих статтях у кілька (десятиків) разів, інколи посилення санкції статті альтернативним чи додатковим стягненням [1, С. 91-92] або (якщо законодавець налаштований вирішити проблему радикально) – криміналізація правопорушення [2, С. 221]. На біду, при цьому нерідко ігноруються аналогічні чи суміжні, системно пов'язані з нетверезим керуванням транспортними засобами, стягнення за вчинення яких часто залишається без змін. Чи є такий підхід правильним, тобто ефективним, адекватним та пропорційним? Чи є він самодостатнім для вирішення проблеми керування транспортними засобами у стані сп'яніння з точки зору системного підходу?

Проблема відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в цілому досить широко висвітлена в юридичній науковій літературі – як зарубіжній, так і вітчизняній. Окремих аспектів проблематики цієї статті торкались у своїх наукових працях С. Бережний, М. Веселов, В. Гаркуша, С. Гусаров, В. Доненко, О. Микитчик, Р. Молчанов, О. Острогляд, А. Петровський, Т. Слуцька, Р. Шелудяков, О. Юшкевич та ін. В той же час, **аналіз останніх досліджень і публікацій** свідчить, що бракує актуальних досліджень новел чинного законодавства України в сфері юридичної відповідальності саме за керування транспортними засобами в стані сп'яніння (що об'єктивно зумовлено майже щорічними (!) суттєвими, а то й докорінними змінами законодавства в цій сфері). Раніше актуальні монографічні дослідження (зокрема таких науковців як Ю. С. Коллер, П. І. Пархоменко, Р. В. Ярова та ін.), сьогодні можна вважати значною мірою застарілими стосовно проблеми стягнень. Не можна не відмітити дисертацію І.І. Риндюк, у якій фактично і були сформульовані та обґрунтовані [3, С. 154-158] останні зміни 2021 р. (Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» від 16 лютого 2021 р. № 1231-ІХ) до чинного законодавства щодо адміністративної (нова редакція ст. 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. № 8073-Х (далі по тексту – КУпАП)) та кримінальної (нова редакція ст. 286-1 Кримінального кодексу України від 5 квітня 2001 року № 2341-ІІІ (далі по тексту – ККУ)) відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння – ці законодавчі новели і є предметом дослідження у даній статті.

В своїх наукових публікаціях [1; 2] автор цієї статті неодноразово торкався проблеми адміністративних та кримінальних санкцій за керування транспортними засобами у стані сп'яніння. Однак чергові суттєві зміни, які відбулися в 2021 році щодо кримінальної та адміністративної відповідальності за керування (та допуск до керування) в стані сп'яніння, зумовлюють необхідність повернення до розгляду цієї проблеми.

Мета даної статті – на основі системного підходу до аналізу останніх змін чинного законодавства України щодо відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп'яніння, визначити їх основні здобутки та недоліки та обґрунтувати пропозиції для подальшого удосконалення правового регулювання даної проблеми, привернути до неї увагу науковців, практиків і, особливо, законодавця.

Виклад основного матеріалу. Справедливим буде відзначити ряд позитивних, на наш погляд, зрушень у законодавстві щодо відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп'яніння. До таких перш за все віднесемо нову 2021 року редакцію ст. 286-1 ККУ, у якій нарешті подолали ентропію,

яка утворилась після попередніх (не дуже вдалих [4]) спроб криміналізації керування транспортними засобами в стані сп'яніння. Нова ст. 286-1 ККУ цілком правильно, на нашу думку, відділила «*порушення правил* (тут і далі курсив мій) безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції», що спричинило потерпілому середньої тяжкості або тяжке тілесне ушкодження, або смерть (тобто кримінальне правопорушення з матеріальним складом) від звичайного керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння (адміністративного правопорушення з формальним складом), встановивши між ними досить чіткі критерії розмежування. Проблему критеріїв оцінки ступеню тяжкості тілесних ушкоджень, які для ст. 286-1 ККУ є основною кваліфікуючою ознакою об'єктивної сторони складу, ми вже розглядали в окремій статті, тому тут до неї повертатись не будемо.

До позитивних змін 2021 р. у сфері адміністративної відповідальності за керування в стані сп'яніння слід віднести часткове вирішення старої проблеми диспропорції адміністративних стягнень ст. 130 КУпАП за керування в стані сп'яніння транспортними засобами (де стягнення постійно посилювались), та річковими, морськими, малими, спортивними суднами або водними мотоциклами (де стягнення довгий час залишались без змін).

Але й цього разу проблема диспропорції стягнень за керування в стані сп'яніння та суміжні правопорушення так і не була вирішена повністю. Так, адміністративне стягнення за ч. 3 ст. 130 КУпАП передбачає позбавлення права керування транспортними засобами на строк *десять* років з *конфіскацією транспортного засобу*, який є у приватній власності порушника, тоді як кримінальне покарання за ст. 286-1 передбачає позбавлення права керувати транспортними засобами за ч. 1 на строк від *трьох до п'яти* років, за ч. 2 – від *п'яти до восьми* років і за ч. 3 – від *п'яти до десяти* років. При цьому *конфіскація транспортного засобу* за кримінальні правопорушення в галузі транспорту взагалі не передбачена ККУ, що, на наш погляд, є недоліком кримінальної санкції.

Навряд чи можна назвати науково обгрунтованим те, що знову (вкотре) залишилися без змін санкції ч. 1 ст. 129 КУпАП – ми вже звертали раніше увагу на цю незрозумілу диспропорцію: «допуск до керування (наприклад, автобусом, маршруткою чи вантажівкою) водіїв, що перебувають у стані сп'яніння як мінімум не поступається за рівнем суспільної небезпеки самому керуванню, а відповідальність посадових осіб автотранспортних підприємств як спеціального суб'єкта, завжди була і повинна залишатись посиленою, порівняно з відповідальністю звичайного водія» [2, С. 221]. Диспропорція штрафів між ст. 129 та 130 КпАП з того часу лише зросла: штраф за ч. 1 ст. 129 у 40 разів менше, ніж за ч. 1 ст. 130 КпАП! В той же час, санкції за допуск до керування та безпосередньо за керування річковими, морськими, малими, спортивними суднами або водними мотоциклами особами в стані сп'яніння нарешті вирівняли. Це свідчить про усвідомлення того, що допуск до керування нетверезих водіїв як мінімум становить не меншу (на нашу думку, значно більшу) загрозу безпеці транспорту, ніж безпосередньо нетверезе керування. Адже такий допуск стосується, як правило, перевезень (в тому числі пасажирських), у яких потенційно може постраждати більше людей.

Що стосується кримінальної відповідальності за допуск до керування транспортним засобом особи в стані сп'яніння, то тут усе ніби виправили, але тільки на перший погляд. Якщо порівняти з санкціями, передбаченими ст. 287 КК України не лише санкції ч. 1, але й санкції, передбачені частинами 2, 3, 4 ст. 286-1 – проблема диспропорції покарання вже не виглядає однозначно вирішеною. Наприклад, ми бачимо, що порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту *особою, яка керує транспортним засобом у стані сп'яніння*, якщо це спричинило смерть потерпілого, згідно ч. 3 ст. 286-1 ККУ карається *позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років* з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від п'яти до десяти років. Однак, *допуск до керування транспортним засобом особи, яка перебуває в стані сп'яніння*, якщо це спричинило смерть потерпілого – згідно ст. 287 ККУ, караються штрафом від однієї тисячі до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до п'яти років, або *позбавленням волі на строк до п'яти років*, з позбавленням права обіймати посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів, на строк до трьох років або

без такого. Чи слід це розуміти так, що з точки зору законодавця допуск до керування транспортним засобом (автобусом чи вантажівкою) особи, яка перебуває в стані сп'яніння, становить меншу суспільну небезпеку, ніж безпосередньо керування в стані сп'яніння? В такому випадку (на нашу думку) така позиція потребує наукового обґрунтування. І це ми спеціально не порівнюємо санкції ч. 4 ст. 286-1 ККУ (якщо нетверезе керування спричинило загибель кількох осіб) з санкціями ст. 287 ККУ – бо остання не передбачає окремо відповідальність за допуск до керування нетверезого водія, що спричинив загибель кількох осіб – хоча якраз допуск до керування автобусом водія у стані сп'яніння цілком вірогідно може це спричинити.

Інша суттєва проблема, на яку ми теж вказували раніше, була вирішена лише частково. Так, керування транспортним засобом в стані сп'яніння системно тісно пов'язано з іншими адміністративними проступками, зокрема передбаченими ст. 122-2 КУпАП «Невиконання водіями вимог про зупинку», 122-4 «Залишення місця дорожньо-транспортної пригоди». При цьому санкція ст. 122-2 так залишилась без жодних змін: штраф в розмірі 9 (!) неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від трьох до шести місяців – що не корелює з санкціями за керування у нетверезому стані, які є на порядок жорсткішими не тільки кількісно (у ст. 130 штрафи більше: за ч. 1 у 111 разів, за ч. 2 та 4 – у 222 рази, за ч. 3 – у 333 рази!), а й якісно (ст. 130 передбачає обов'язкові додаткові стягнення: позбавленням права керування транспортними засобами на строк від 1 до 10 років з конфіскацією транспортного засобу). І доповнення у 2019 р. ст. 122-2 частиною 2, яка передбачає накладення штрафу в розмірі трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, не вирішує проблему – адже ч. 2 стосується лише невиконання вимог уповноваженої посадової особи Укртрансбезпеки, а не поліцейського. Тобто маємо ситуацію, коли невиконання водієм вимоги про зупинку, якщо ця вимога поліцейського карається штрафом 153 грн., а якщо це вимога уповноваженої посадової особи Укртрансбезпеки – 51000 грн. – різниця в 333 рази! Ми не можемо увітати жодного наукового обґрунтування для виправдання такого приниження авторитету Національної поліції.

Санкцію за ст. 122-4 «Залишення місця дорожньо-транспортної пригоди» нарешті посилили у 2021 р., але, на наш погляд, все-таки недостатньо: штраф в розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян все-рівно в середньому у 10 разів менше, ніж у ст. 130 КУпАП. Таким чином ситуація, на яку ми вказували ще у 2017 р. [3, с. 92], коли водіям вигідно вчиняти адміністративні проступки передбачені ст. 122-2 КпАП «Невиконання водіями вимог про зупинку» та 122-4 «Залишення місця дорожньо-транспортної пригоди» досі залишається не виправленою. Фактично законодавство спонукає водіїв, що перебувають у стані сп'яніння, не підкорятися вимогам працівника поліції про зупинку транспортного засобу або залишати місце дорожньо-транспортної пригоди, кидати при першій нагоді сам транспортний засіб з метою уникнути на порядок суворішої відповідальності за керування в стані сп'яніння (важко не погодитись, що «існуюча нині адміністративна відповідальність за керування в стані сп'яніння за своєю суворістю по суті є кримінальною» [5, С. 166]).

Нарешті, залишається загальний для статей 122-2, 122-4, 129, 130 КУпАП недолік санкцій – їх негнучкість: «відсутність встановленої законом нижньої та верхньої меж адміністративного стягнення в залежності від ступеня вини, характеру вчиненого правопорушення, особи правопорушника його майнового стану, обставин, що пом'якшують чи обтяжують покарання» [6, С. 111]. Нажаль, чинна нова 2021 р. редакція ст. 130 КУпАП також не дозволяє судді варіювати покарання залежно від кількості алкоголю в крові порушника, що на думку суддів є недоліком, який порушує принцип індивідуалізації покарання [6, С. 111].

Висновки. Підводячи підсумок, зазначимо, що зміни, які відбулися в 2021 році щодо кримінальної та адміністративної відповідальності за керування (та допуск до керування) в стані сп'яніння, на нашу думку, в цілому були позитивними зрушеннями у вірному напрямі, однак непослідовними та недостатньо системними для остаточного вирішення проблеми диспропорції санкцій за такі дії. Замість системного реформування відповідальності за керування в стані сп'яніння, законодавець продовжив шлях, образно кажучи, «ямкового ремонту» деліктного законодавства. Особливо це стосується застарілого КУпАП 1984 р., заміна якого новим кодексом давно на часі.

Як відомо, правові норми становлять собою систему, а не просту сукупність норм, тому внесення змін до цієї системи має бути системним: не до однієї чи кількох статей КпАП чи ККУ, а до усіх, пов'язаних з охоронюваними ними суспільними відносинами. Тільки системна правова охорона правовідносин (безпеки дорожнього руху) може стати ефективною. Для системного вирішення проблеми диспропорції санкцій за керування в стані сп'яніння з санкціями за суміжні правопорушення, доцільно привести розміри стягнень за адміністративні правопорушення, передбачені ч. 1 ст. 122-2, статтями 122-4, 129 КпАП, у відповідність з санкціями нової редакції ст. 130 КУпАП. При цьому питання пропорційності вищевказаних розмірів стягнень, що запроваджує нова редакція ст. 130 КпАП та ст. 286-1 КК України, залишається дискусійним.

Література:

1. Філіппов А.В. Системний підхід до посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння. *Правова держава*. 2017. № 25. С. 90-95.
2. Філіппов А.В. Криміналізація керування транспортними засобами у стані сп'яніння: необхідність системного підходу. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2019. №3. С. 219-222.
3. Риндюк І. І. Адміністративна відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах: дис. ... доктора філософії за спеціальністю: 081 – Право. Національна академія внутрішніх справ, Київ, 2021. 227 с.
4. Гусаров С. Чи існує в Україні правова відповідальність за керування транспортом у нетверезому стані? *Голос України*. 2021. 9 лютого. URL: <http://www.golos.com.ua/article/341959>
5. 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»).
6. Юшкевич О.Г. Законодавчі прогалини щодо притягнення до відповідальності за керування транспортними засобами в стані алкогольного сп'яніння. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2020. № 3. С. 108–11