

КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ

Мисливий В. А.,

доктор юридичних наук, професор,

професор кафедри публічного права

Національного технічного університету України

«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»

ORCID ID: 0000-0001-8950-4237

Стаття присвячена питанням протидії кримінальним правопорушенням, пов'язаним із порушеннями правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, передбаченими статтею 286 Кримінального кодексу України. При цьому основна увага приділяється діянням, учиненим особами, які перебували в стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння.

На основі вивчення й аналізу сучасної вітчизняної судової практики з'ясовано наявність суперечностей у вироках судів різних інстанцій, у яких надається протилежна кримінально-правова оцінка в складі кримінального правопорушення, передбаченого статтею 286 КК України, такий обставині, як керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння. Сутність такої оцінки, як показує певна частина вироків, полягає в тому, що окремі суди не вважають стан сп'яніння особи, яка керує транспортним засобом, ознакою об'єктивної сторони цього складу кримінального правопорушення, а відтак не вбачають його однією з причин, яка є детермінуючим фактором указаних кримінальних правопорушень.

У статті надається критичний аналіз указанного підходу в судовій практиці й наводяться аргументи щодо його необґрунтованості, оскільки керування транспортним засобом у стані сп'яніння як причина аварійності на транспорті вважається загальноновизнаною на світовому рівні.

Водночас з метою уникнення суперечностей у судовій практиці та підвищення ефективності впливу кримінально-правових засобів у протидії вказаним кримінальним правопорушенням пропонується передбачити в статті 286 КК України таку кваліфікуючу ознаку, як учинення цього кримінального правопорушення особою в стані сп'яніння.

Ключові слова: безпека дорожнього руху та експлуатації транспорту, стан і ступінь сп'яніння особи, кримінальна відповідальність.

*Non est culpa vini, sed culpa bibentis (лат.) –
Винувато не вино, а винуват п'ючий.*

Постановка проблеми. На початку ери автомобілізації, у 20-х роках ХХ століття, відомі сатирики І. Ільф і Є. Петров з гумором писали, що на просторах нашої країни звичайний автомобіль, призначений, на думку пішоходів, для мирного перевезення людей і вантажів, прийняв грізні обриси братовбивчого снаряду, який виводить з ладу цілі шеренги членів профспілок і їхніх сімей [1, с. 5]. Сьогодні, через століття, уже без жартів можна стверджувати, що автомобіль перетворився на зброю масового ураження, адже, за даними ООН, у світі щорічно в дорожньо-транспортних пригодах (далі – ДТП) гине понад 1 млн 350 тис людей, ще 50 млн отримують в аваріях каліцтво, а видатки на догляд за потерпілими, за підрахунками експертів, становлять 425 млрд. євро на рік.

Безпека дорожнього руху стала планетарною проблемою, а аварійність – загрозою цивілізації. При тому що Україна має один із найнижчих показників із кількості автомобілів на тисячу населення, рівень смертності і травматизму внаслідок ДТП є одним із найвищих у Європі, на чому наголошують експерти ВООЗ, Світового банку й інших міжнародних інституцій. Протягом 2011–2019 років в Україні зареєстровано близько 224 тис. ДТП з постраждалими, у яких загинуло 37,0 тис. і травмовано 308,7 тис. осіб. За розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 4,5 млрд. доларів США на рік, що становить приблизно 3,4 відсотка валового внутрішнього продукту [2].

Наприкінці ХХ століття засади кримінально-правових, кримінологічних і криміналістичних проблем протидії злочинам у сфері дорожнього руху розробляли радянські вчені: М.С. Алексєєв,

В.П. Бахін, Б.Є. Боровський, М.Г. Богатирьов, А.В. Галахова, В.К. Глистин, Г.А. Домахін, В.І. Жульов, Б.Л. Зотов, В.Є. Квашис, К.В. Кичигіна, І.В. Каретников, Д.С. Ковальов, А.П. Копейченко, О.І. Коробеев, О.Б. Курінов, А.С. Кузьміна, В.В. Лук'янов, І.Х. Максупов, І.Г. Маландін, О.І. Чучаев і багато інших науковців.

У вітчизняних дослідженнях зазначена проблематика розглядалася в працях таких науковців, як С.В. Бабанін, В.І. Борисов, С.В. Гизимчук, Т.О. Гуржій, В.С. Гуславський, В.В. Доненко, В.А. Звіряка, В.В. Ємельяненко, В.І. Касинюк, В.К. Колпаков, Я.В. Матвійчук, В.А. Мисливий, З.І. Митрохіна, Г.М. Надгорний, С.І. Новіков, О.М. Опальченко, В.І. Осадчий, А.М. Піддубна, К.О. Полтава, М.С. Романов, В.К. Стринжа, Ш.Ш. Ярамиш'ян та інших дослідники.

При цьому головним чинником, що детермінує вказані делікти, кримінально-правова й кримінологічна доктрини визнавали людський фактор, а одним із його найбільш небезпечних проявів – керування транспортним засобом у стані сп'яніння, що також підтверджено в багатьох дослідженнях з різних галузей знань.

Керування транспортними засобами в стані сп'яніння визнається на державному рівні однією з домінуючих причин ДТП. У Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року зазначалося, що, за результатами проведення аналізу наявних даних та аналітичного звіту Світового банку, в Україні більшість ДТП з тяжкими наслідками виникає, зокрема, через керування транспортними засобами в стані алкогольного сп'яніння, а також недосконалість порядку здійснення контролю за виконанням законодавства в частині дотримання правил дорожнього руху, особливо щодо осіб, які керують транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння [2].

Проте, незважаючи на небезпечність цього криміногенного фактору, останнім часом у судовій практиці спостерігається тенденція, яка показує, що керування транспортним засобом у стані сп'яніння взагалі не визнається ознакою складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 Кримінального кодексу України (далі – КК), а також не вважається причиною вказаних кримінальних правопорушень. Така ситуація вимагає теоретичного осмислення та критичного аналізу.

Отже, **метою статті** є з'ясування питання кримінально-правової оцінки, місця та значення керування транспортним засобом особою в стані сп'яніння при вчиненні кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (ст. 286 КК), а також надання на цій основі відповідних теоретичних і прикладних рекомендацій.

Виклад основного матеріалу. Пияцтво за кермом визнається «інтернаціональною» причиною вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху, а еволюція автомобільного транспорту в нашій країні виробила відомий постулат, що «п'яний за кермом – це злочинець». Проте, незважаючи на те що керування транспортом у стані сп'яніння заборонено на всіх рівнях правового регулювання, кількість таких порушень не зменшується. Керування транспортним засобом у стані сп'яніння залишається традиційною причиною, що породжує кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху, трагічні наслідки яких добре відомі [3, с. 83–85]. Зокрема, вказані кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в стані алкогольного сп'яніння при керуванні транспортними засобами вчиняє 23% винних водіїв [4, с. 277]. Майже аналогічні показники наводяться фахівцями країн ЄС, за даними яких алкоголь принаймні у 20% усіх ДТП є «головним причинним фактором» [5].

Аналіз вітчизняного кримінального законодавства показує, що в 1968 році ст. 215-1 КК УРСР 1960 року вперше передбачено кримінальну відповідальність за керування автотранспортним чи міським електротранспортним засобом, трактором або іншою самохідною машиною в стані сп'яніння особою, яка позбавляє прав водія за таке порушення або керування зазначеним транспортним засобом у стані сп'яніння особою, що не мала прав водія, до якої протягом року було застосовано захід адміністративного стягнення за таке порушення. Санкція за цей злочин передбачала виправні роботи чи позбавлення волі на строк до одного року або штраф [6]. Водночас інша норма – ст. 215² «Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів» – цього Кодексу хоча й не містила прямої вказівки на стан сп'яніння особи, допущеної до керування транспортним засобом, але судова практика вважала таке діяння грубим порушенням правил безпеки експлуатації транспорту й визнавала його злочинним.

У зв'язку з антиалкогольною кампанією на теренах СРСР, згідно з Указом Верховної Ради УРСР «Про заходи щодо посилення боротьби проти п'янства та алкоголізму, викорінення самонаваріння» від 20 травня 1985 року, Президія Верховної Ради УРСР Указом від 1 серпня 1985 року доповнила КК України 1960 року ст. 215-4, у якій виокремила відповідальність за допуск до керування транспортними засобами водіїв, які перебувають у стані сп'яніння, учинений особою, відповідальною за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів, якщо це спричинило наслідки, зазначені у ст. 215 цього Кодексу [7]. Разом із цим у 1991 році ст. 215-1 КК УРСР 1960 року скасовано [8].

Чинний КК України 2001 року в Особливій частині термін «сп'яніння» у сфері безпеки на транспорті вживає лише у двох складах кримінальних правопорушень, а саме: у ст. 276-1 «Здійснення

професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин», а також у ст. 287 «Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації», що передбачає допуск до керування транспортним засобом особи, яка перебуває в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння.

Водночас вагоме значення в забезпеченні дорожнього руху має стаття 286 КК України, що передбачає відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. І хоча бланкетна диспозиція норм цієї статті не містить терміна «сп'яніння», вона базується на законодавчих та інших нормативних актах, які безпосередньо передбачають заборону керування транспортними засобами в стані сп'яніння.

При цьому передусім ідеться про Закон України «Про дорожній рух», положення якого мають застосовуватися при кримінально-правовій оцінці кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК. Зокрема, абз. 5 ч. 2 ст. 16 Закону передбачає, що водії зобов'язані не допускати випадків керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їхню увагу та швидкість реакції, а також не передавати керування транспортним засобом особі, яка перебуває в такому стані або під впливом таких препаратів [9].

Натомість, як показує судова практика, цього органи досудового розслідування й суди майже не дотримуються, адже з вивчених нами 539 вироків лише у 2,5% випадків наявні посилання на цей закон, що очевидно знижує роль і значення галузевого законодавства в кримінально-правовій оцінці вказаних діянь. Аналогічні заборони містять Правила дорожнього руху (далі – ПДР) [10], правила експлуатації транспорту й інші галузеві нормативні акти, що стосуються окремих видів транспорту (наприклад, міського електричного), або взагалі вимог до експлуатації спеціальних транспортних засобів (будівельних, сільськогосподарських, комунальних тощо), чи правил технічної експлуатації транспортних засобів на окремих підприємствах тощо.

Отже, вважаємо, що під час кваліфікації кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, з урахуванням чинної системи правового регулювання дорожнього руху та його безпеки повинні застосовуватися положення як законодавчих, так й інших нормативних актів відповідно до їх юридичного рівня, конкретизуючи ті чи інші вимоги у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту щодо порушень, які вчиняють особи, які керують транспортними засобами.

У цьому вбачається цілком логічний взаємозв'язок кримінально-правових та адміністративно-правових норм, адже аналіз вироків показує, що суди завжди використовують приписи останніх. У контексті предмета розгляду найбільш уживаним є пп. «а» п. 2.9 ПДР: «Водієві забороняється керувати транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції». Аналіз практики застосування ст. 286 КК показує, що суди під час кваліфікації діянь, передбачених цією статтею, завжди посилаються на вказаний припис, що порушується суб'єктами цього кримінального правопорушення.

Узагальнення судової практики свідчить, що загалом органи досудового розслідування й суди дають належну оцінку всім порушенням ПДР, учиненим обвинуваченим, зокрема керуванню транспортним засобом у стані сп'яніння. При цьому протиправна поведінка водія, який перебуває в стані сп'яніння під час дорожнього руху, у разі вчинення ним цих кримінальних правопорушень отримує негативну кримінально-правову оцінку правоохоронних органів і суду. Суди у вироків відзначають, що пп. «а» п. 2.9 ПДР забороняє водієві керувати транспортними засобами в стані алкогольного сп'яніння, а отже, є обставиною, що входить до об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, є причиною цього кримінального правопорушення та обставиною, що обтяжує покарання.

Проте у вироків окремих судів зустрічаються випадки, коли вчинення кримінальних порушень правил безпеки дорожнього руху водіями в стані сп'яніння отримують іншу правову оцінку, що вимагає з'ясування її обґрунтованості.

Зокрема, Судова палата у кримінальних справах Верховного Суду України, розглядаючи діяння водія, який у стані сп'яніння виїхав на смугу зустрічного руху, де скоїв зіткнення із зустрічним скутером, що потягло смерть водія й пасажирів скутера, визначила, що стан алкогольного сп'яніння, у якому підсудний керував транспортним засобом, характеризував лише його певний психофізичний (фізіологічний) стан, який сприяв порушенню ним інших норм правил безпеки дорожнього руху, проте саме порушення пп. «а» п. 2.9 ПДР не було безпосередньою причиною настання суспільно небезпечних наслідків, а отже, у причинному зв'язку з наслідками, що настали, воно не знаходилося.

Суд також указав, що зазначене порушення водієм правил безпеки дорожнього руху до ознак об'єктивної сторони кримінального правопорушення, що впливає на його кваліфікацію, не належить. Хоча парадоксально, що водночас Судова палата погодилася з тим, що визнання вчинення підсуд-

ним кримінального правопорушення в стані алкогольного сп'яніння як обтяжуючої покарання обставини є обґрунтованим [11].

В іншому випадку Колегія суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду в Постанові від 26 квітня 2018 року вказала, що «керування транспортним засобом у стані сп'яніння належить до характеристики стану свідомості та волі суб'єкта кримінального правопорушення, тобто до внутрішніх характеристик складу кримінального правопорушення, а тому вважати її ознакою об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення є недопустимим» [12]. Отже, наведені судові рішення вказують на позицію із цього питання вищих судових інстанцій, яка отримує прецедентне значення в рішеннях апеляційних і місцевих судів, адже загалом наше вибіркове дослідження показує, що аналогічні висновки мають місце в 3% судових рішень.

Разом із цим, реагуючи на зазначену кримінально-правову проблему неоднакової судової практики, Верховний Суд обґрунтовано виніс її на розгляд Великої палати. Одним із питань, поставленим на розв'язання суду, було таке, чи є вчинення кримінального правопорушення в стані алкогольного сп'яніння ознакою об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК.

Проаналізувавши судову практику, Велика Палата погодилася з тим, що суди обґрунтовано визнають доведеним, що стан алкогольного сп'яніння, у якому засуджений керував транспортним засобом, характеризував лише його певний психофізичний (фізіологічний) стан, який сприяв порушенню ним інших норм правил безпеки дорожнього руху, проте саме порушення пп. «а» п. 2.9 ПДР не було безпосередньою причиною настання суспільно небезпечних наслідків, а отже, причинного зв'язку з наслідками, що настали, воно не має. Підстав для відступу від такого висновку Велика Палата не вбачає [13].

З таким категоричним висновком вищої судової інстанції важко погодитися з таких міркувань.

Указана правова позиція Верховного Суду не позбавляє необхідності відповіді на питання, чому, на відміну від панівного в судовій практиці підходу до оцінки вчинення цих кримінальних правопорушень у стані сп'яніння, вища судова інстанція вважає можливим не визнавати його об'єктивним проявом указаних кримінальних правопорушень і їх детермінантами? На наш погляд, проблемність питання постає в тому, що іноді теорія кримінального права і кримінологічна наука, обравши певні доктринальні постулати, які тривалий час беззастережно сприймаються судовою практикою, не отримують подальшого дослідження, а відтак стають уразливими, піддаються сумніву, а подекуди й спростуванню.

Дійсно, якщо гіпотетично не сприймати стан сп'яніння винного при керуванні транспортним засобом як зовнішній прояв цього складу кримінального правопорушення, то можна стверджувати, що такий стан не є ознакою його об'єктивної сторони, а відтак і не може бути причиною цього кримінального правопорушення. Проте вважаємо, що такий підхід є необґрунтованим, оскільки він демонструє безпідставне розмежування об'єктивних і суб'єктивних ознак складу кримінального правопорушення. Іншими словами, учинення кримінального правопорушення завжди характеризується єдністю зовнішнього прояву кримінальної поведінки зі свідомістю, волею та психофізіологічним станом суб'єкта.

На наше переконання, стан сп'яніння безпосередньо впливає на зовнішню поведінку особи, яка керує транспортним засобом, що виявляється в неправильному сприйнятті дорожньої обстановки, дорожньої розмітки, знаків і сигналів, порушенні координації рухів водія, збільшенні числа зайвих і помилкових його дій, зниженні швидкості й послідовності виконання операцій з керування транспортним засобом, зниженні уваги і швидкості реакції на небезпеку, що закономірно призводить до створення аварійної обстановки й настання суспільно небезпечних наслідків.

Отже, спроба зарахування керування транспортним засобом у стані сп'яніння лише до ознак суб'єкта цього кримінального правопорушення, зокрема лише до його стану, на наш погляд, є необґрунтованою, оскільки вказане порушення стосується як об'єктивної, так і суб'єктивної сторони складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК. Тому керування транспортним засобом у стані сп'яніння має розглядатися як ознака, що водночас характеризує як об'єктивну, так і суб'єктивну сторону цього кримінального правопорушення.

Разом із цим вважаємо, що органи досудового розслідування та суди не завжди приділяють належну увагу з'ясуванню обставин, що характеризують стан сп'яніння та його вплив на вчинення дорожньо-транспортного кримінального правопорушення. При цьому йдеться не лише про встановлення часу, місця, видів і кількості алкогольних напоїв чи наркотичних засобів, що вживав обвинувачений, а також аналіз результатів освідування на стан сп'яніння, а й про необхідність відображення в матеріалах кримінального провадження власної оцінки суб'єктом кримінального правопорушення впливу стану сп'яніння на факт керування ним транспортним засобом і допущені порушення норм безпеки.

Проблема постає й у площині встановлення причинного зв'язку між станом сп'яніння як одним із порушень ПДР і наслідками, передбаченими ст. 286 КК. На наше переконання, правозастосовна практика в кожному кримінальному провадженні має встановлювати й доводити не лише факт керування обвинуваченим транспортним засобом у стані сп'яніння, а й з'ясувати його реальний вплив на об'єктивні та суб'єктивні ознаки складу кримінального правопорушення як такого, що зумовив порушення відповідних правил безпеки дорожнього руху та настання суспільно небезпечних наслідків.

У цьому контексті, на наш погляд, залишаються недослідженими деякі питання, що мають значення для вирішення цієї проблеми.

Так, Конвенція про дорожній рух (Відень, 1968 рік) [14], консолідована з Європейською угодою (1971 рік), яка її доповнює, передбачає і п. 6 ст. 8, що в національному законодавстві мають бути передбачені спеціальні положення, які стосуються керування під впливом алкоголю, а також допустимий законом рівень алкоголю в крові, а у відповідних випадках – у видихаємому повітрі, перевищення якого є несумісним із керуванням транспортним засобом. У всіх випадках максимальний рівень умісту алкоголю в крові, відповідно до національного законодавства, не повинен перевищувати 0,50 г чистого алкоголю на літр крові або 0,25 мг на літр видихаємого повітря.

Проте положення, що стосується допустимого рівня алкоголю в організмі водія, який учинив ДТП, сьогодні визначено лише в п. 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. Установлення такого рівня здійснюється з використанням спеціальних технічних засобів, «які після проведення тесту мають цифровий показник більше 0,2 проміле (далі – ‰) алкоголю в крові» [15]. Натомість, як передбачає Конвенція, відповідний показник має міститися в національному законодавстві, а не в міжвідомчому підзаконному акті, зокрема в Законі України «Про дорожній рух», а також продубльований у галузевому законодавстві, у ПДР та інших нормативних актах з безпеки дорожнього руху.

Загальновідомо, що теорія кримінального права, кримінальне законодавство та практика його застосування часто ґрунтуються на певних кількісних показниках, які стосуються кримінальних правопорушень (ступінь тяжкості злочинів, розміри санкцій, ступінь тяжкості тілесних ушкоджень, відповідні розміри шкоди або неправомірної вигоди тощо). Подібні кількісні показники, що часто ґрунтуються на усереднених даних, також широко використовуються в криміналістичних та експертних методиках (швидкість руху транспортних засобів і пішоходів, диференційовані значення часу реакції водія, коефіцієнти зчеплення шин з дорогою тощо) та мають певне кримінально-правове значення.

У цьому стосунку характеристика стану сп'яніння не є винятком, адже за результатами освідування водіїв у кримінальних провадженнях часто наявні показники концентрації алкоголю. До речі, існує багато різних варіантів їх диференціації, наприклад: менше ніж 0,2‰ – відсутність впливу алкоголю; 0,3–0,5 ‰ – незначний вплив алкоголю; 0,5–1,5 ‰ – легке алкогольне сп'яніння; 1,5–2,5 ‰ – алкогольне сп'яніння середнього ступеня; 2,5–3,0 ‰ – сильне алкогольне сп'яніння; 3,0–5,0 ‰ – тяжке отруєння алкоголем; 5,0–6,0 ‰ – смертельне алкогольне отруєння тощо [16]. При цьому відзначається, що вже при рівні алкоголю 0,3–0,5 ‰ знижуються передбачливість та обережність водія, здатність правильно визначати безпечну дистанцію та інтервал під час дорожнього руху тощо. Збільшення дози алкоголю виявляється через більш широкий спектр відхилень від безпечної поведінки водія: неправильне сприйняття й уповільнене реагування на зміни дорожньої обстановки, порушення координації дій, а отже, утрата здатностей безпечного керування транспортним засобом. Водночас наведені показники вказують лише на ступінь фізіологічного впливу алкоголю на організм людини, а потреби судочинства, у свою чергу, вимагають комплексних досліджень технічних, біологічних, медичних, психологічних, правових та інших наук для з'ясування особливостей впливу стану сп'яніння на водія і створення на їх основі обґрунтованої методики щодо його здатності безпечного керування транспортним засобом залежно від визначених розмірів концентрації алкоголю в його організмі, орієнтовно від 0,2 до 5,0 проміле.

При цьому значна кількість водіїв, що вчиняють ДТП у стані сп'яніння і проходять освідування, може слугувати належною емпіричною базою для отримання відповідних експериментальних даних і розробки науково-обґрунтованої методики для правоохоронних органів і суду щодо її використання при кримінально-правовій оцінці порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Така методика може бути не лише надійним орієнтиром для правоохоронних органів і правосуддя, а й запобіжником винесення свавільних судових рішень.

Нарешті, для уникнення в подальшому суперечностей у судовій практиці й підвищення ефективності застосування кримінально-правових норм щодо запобігання вказаним кримінальним правопорушенням, вважаємо за доцільне внести зміни до редакції ст. 286 КК з передбаченням у ній як кваліфікуючої ознаки вчинення вказаного кримінального правопорушення в стані сп'яніння.

Викладене дає змогу зробити такі **висновки**: близько 20% кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК, учиняються водіями в стані сп'яніння; керування транспортним засобом

у стані сп'яніння є ознакою об'єктивної сторони цього складу кримінального правопорушення; сп'яніння характеризує психофізіологічний стан суб'єкта цього кримінального правопорушення; ступінь сп'яніння суб'єкта кримінального правопорушення має впливати на кримінальну відповідальність; є необхідним створення методики визначення впливу стану сп'яніння водія на керування транспортним засобом; утрата якостей і здатностей до керування транспортним засобом водія в стані сп'яніння вимагає диференціації відповідно до показника концентрації алкоголю в організмі водія; застосування вказаної методики сприятиме звуженню довільного тлумачення щодо впливу стану сп'яніння на протиправну поведінку суб'єкта цього кримінального правопорушення; кожна частина ст. 286 КК має бути доповнена аналогічною в ній нормою з кваліфікуючою ознакою – «учинене особою в стані сп'яніння».

Myslyvyi V. Criminal-legal meaning of driving under the influence in the acts stipulated by Article 286 of the Criminal Code of Ukraine

The article deals with issues of combatting criminal offenses related to violations of road safety and vehicle operation rules stipulated by Article 286 of the Criminal Code of Ukraine. The focus is on acts committed by persons who were in a state of alcohol, drugs or other intoxication.

Based on research and analysis of current national judicial practice the author has revealed the presence of contradictions in court judgments of different instances where provided opposite criminal legal assessment consisting of a criminal offense under Article 286 of the CC of Ukraine, the following factors as driving while impaired by alcohol, drugs and other intoxication. The essence of such an assessment, as shown by a certain part of the verdicts, is that some courts do not consider the state of intoxication of a person driving a vehicle as a sign of the objective side of this criminal offense, and therefore do not see it as one of the reasons acts as a determining factor of these criminal offenses.

The research paper contains a critical analysis of this approach in judicial practice and provides arguments for its unreasonableness, as driving under the influence as a cause of accidents in transport is considered to be universally recognized.

However to avoid contradictions in judicial practice and to reach efficiency impact of criminal legal-tools in combating the above mentioned criminal offense the author has proposed that Article 286 of the CC of Ukraine should stipulate an aggravating circumstances such as the commitment of a criminal offense by a person being in a state of intoxication.

Key words: safety of traffic and vehicle operation, state and degree of person's intoxication, criminal liability.

Література:

1. Ильф И., Петров Е. Золотой теренок : роман. Москва : Худож. лит., 1976. 320 с.
2. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 № 481-р. URL: <https://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%25D1%2580?lang=ru> (дата звернення: 30.10.2020).
3. Доненко В.В., Колпаков В.К. Керування транспортом у стані сп'яніння: адміністративно-деліктні проблеми : монографія. Донецьк : Юрид. акад. МВС, 2003. 196 с.
4. Моніторинговий кримінологічний аналіз злочинності в Україні (2009-2013 роки) : монографія / Є.М. Блажівський, І.М. Козьяков, О.О. Книженко та ін. Київ : Національна академія прокуратури України, 2014. 484 с.
5. Карел А. Брукхуа. Поведінкові впливи вдосконалених систем допомоги водіям – огляд. URL: https://www.academia.edu/14070996/Behavioural_impacts_of_Advanced_Driver_Assistance_Systems-an_overview?email_work_card=thumbnail (дата звернення: 30.10.2020).
6. Про внесення змін і доповнень до Кримінального кодексу Української РСР : Указ Президії Верховної Ради Української РСР від 02.10.1968. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1198-07> (дата звернення: 30.10.2020).
7. Про заходи щодо посилення боротьби проти п'янства та алкоголізму, викорінення самогонування : Указ Верховної Ради УРСР від 20.05.1985 ; Указ Президії Верховної Ради УРСР від 01.08.1985 (ст. 215⁴). *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1985. № 33. Ст. 787.
8. Про посилення відповідальності за порушення правил, норм та стандартів, що відносяться до забезпечення безпеки дорожнього руху : Указ Президії Верховної Ради України «Про внесення доповнень і змін до Указу Президії Верховної Ради Української РСР від 29 липня 1991 року». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1818-12> (дата звернення: 30.10.2020).

9. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення: 30.10.2020).
10. Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF/print1452632787799587> (дата звернення: 30.10.2020).
11. Постанова Судової палати у кримінальних справах Верховного Суду України від 09.02.2012 № 5-28кс11. URL: <https://www.viaduk.com/clients/vs.nsf/81b1cba59140111fc2256bf7004f9cd3/ae87d9d998d33418c22579ae002f5af2?OpenDocumenthttps://www.viaduk.com/clients/vs.nsf/81b1cba59140111fc2256bf7004f9cd3/ae87d9d998d33418c22579ae002f5af2?OpenDocument> (дата звернення: 21.11.2019).
12. Постанова Колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 26.04.2018. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/73758604> (дата звернення: 30.10.2020).
13. Постанова Великої палати Верховного Суду від 21.08.2019 № 13-31кс19. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/84153042> (дата звернення: 30.10.2020).
14. Конвенція про дорожній рух (Відень, 1968 р.). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041 (дата звернення: 30.10.2020).
15. 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 : Наказ МВС України, МОЗ України від 09.11.2015 № 1452/735. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15> (дата звернення: 30.10.2020).
16. Вплив алкоголю та наркотиків на безпеку дорожнього руху. URL: <http://ncpn.net.ua/vliyanie-alkogolyu.html> (дата звернення: 30.10.2020).