УДК 343.346.22
DOI: 10.33098/2078-6670.2019.7.19. 165-173

КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ В СТАНІ СП'ЯНІННЯ: ВПРОВАДЖЕННЯ ТА ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД

Острогляд Олександр Васильович,
кандидат юридичних наук, доцент,
вулиця Шевченка 53, корп.6, смт. Богородчани, Івано-Франківська обл., 77701, Україна
e-mail: ostrohlyad@gmail.com
https://orcid.org/0000-0003-0003-3075

Мета. *Метою роботи є розглянути новели кримінального законодавства, що передбачають криміналізацію керування транспортним засобом в стані сп'яніння. Порівняти суворість відповідальності як згідно чинних норм, впроваджених та подібних норм окремих зарубіжних країн.* ***Методика.*** *Методика включає комплексний аналіз та узагальнення наявного науково-теоретичного матеріалу та формулювання відповідних висновків та рекомендацій. Під час дослідження використовувались наступні методи наукового пізнання: термінологічний, логіко-семантичний, системно-структурний, логіконормативний, порівняльний.* ***Результати:*** *в процесі проведеного дослідження визначено, що незважаючи на те, що покарання, яке передбачено нормою Кримінального кодексу за своєю суворістю поступається нормі Кодексу України про адміністративні правопорушення, його наслідки для особи є більш значними і можуть привести до зменшення правопорушень даного виду. На основі порівняльного дослідження визначено стан правового регулювання цього інституту в окремих зарубіжних країнах.* ***Наукова новизна.*** *В процесі дослідження встановлено, що співвідношення кримінальної і адміністративної відповідальності в відповідності до «Критеріїв Енгеля» в питанні кримінальної відповідальності за керування транспортним засобом в стані сп'яніння є дискусійним і потребує подальшого вдосконалення. Суворість кримінальної відповідальності, що пропонується може призвести до зменшення кількості правопорушень лише в комплексі з іншими заходами.* ***Практична значимість.*** *Результати дослідження можуть бути використані в правозастосовчій практиці норм Кримінального кодексу, щодо безпеки дорожнього руху, як допомога в правовому всеобучі щодо дотримання правил дорожнього руху водіями.*

Ключові слова: *злочин, безпека дорожнього руху, стан алкогольного сп'яніння, транспортний засіб, керування транспортним засобом; алкогольне, наркотичне чи інше сп'яніння; вплив лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції.*

O.V. Ostrohliad
PhD in Law, Associate Professor
53/6 Shevchenko Street, Bohorodchany, Ivano-Frankivsk region, 77701, Ukraine
e-mail: ostrohlyad@gmail.com

CRIMINAL LIABILITY FOR DRIVING WHILE INTOXICATED: INTRODUCTION AND INTERNATIONAL EXPERIENCE

Purpose. *The purpose of the work is to consider the novels of the criminal law, providing for criminalization of driving while intoxicated. To compare the severity of responsibility according to the rules in force, the introduced and similar rules of individual foreign countries.* ***The methodology.*** *The methodology includes a comprehensive analysis and synthesis of the available scientific and theoretical*

© Острогляд О. В., 2019

material and the formulation of relevant conclusions and recommendations. During the study, the following ***methods*** *of scientific knowledge were used: terminological, logical-semantic, system-structural, logical-normative, comparative.* ***Results*** *in the process of the study determined that despite the fact that the punishment provided by the Criminal Code norm in its severity is inferior to the norm of the Administrative Offenses Code of Ukraine, its consequences for a person are more significant and can lead to a decrease in offenses of this type. On the basis of a comparative study, the state of legal regulation of this institution in certain foreign countries was determined.* ***Originality.*** *In the process of the study, it was established that the ratio of criminal and administrative responsibility in accordance with the "Engel Criteria" in the matter of criminal liability for driving while intoxicated is debatable and requires further improvement. The severity of criminal responsibility proposed may lead to a decrease in the number of offenses only in conjunction with other measures.* ***Practical significance.*** *The results of the study can be used in law enforcement practice of the norms of the Criminal Code, road safety, as an aid in legal training on the observance of traffic rules by drivers.*

Key words: *crime, road safety, state of intoxication, vehicle, driving; alcoholic, narcotic or other intoxication; the effect of drugs that reduce attention and reaction rate.*

Постановка проблеми. Важливість теми, обраної для цієї статті, можна зобразити за допомогою певних статистичних даних. Так протягом року в Україні фіксується понад 80000 порушень передбачених статтею 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» Кодексу України про адміністративні правопорушення, за які до відповідальності притягається понад 30000 осіб, загальна сума сплачених штрафів перевищує 30 млн. гривень (накладених понад 300 млн.) [15]. Що показує ця статистика? В першу чергу неефективність застосування цієї норми, як превентивного механізму, а також в другу чергу – неефективність накладених стягнень – тільки біля 10% штрафів сплачуються.

Крім того є ще і інша статистика. В 2018 році в Україні скоєно 968 ДТП з постраждалими, внаслідок керування автомототранспортними засобами у нетверезому стані (за перший квартал 2019 – 285), в яких загинуло 87 осіб, та 1306 травмовано (за перший квартал 2019 – 22 та 382 відповідно) [13].

Ситуація, що склалася, потребує перегляду існуючих заборон на рахунок ефективності їх застосування.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Окремі моменти кримінальної відповідальності в стані сп'яніння досліджували Бурдін В.М., Кочнєва А.О., Лихова С.Я., Мельник М.І., Хавронюк М.І. та ін. Проте в своїх працях вони зачіпали лише окремі аспекти відповідальності за вчинення злочинів щодо безпеки руху, а також з об'єктивних причин не могли враховувати змін до Кримінального кодексу України, що набудуть чинності з 1 січня 2020 року.

Постановка завдання. На підставі прийнятих змін до Кримінального кодексу України, аналізу кримінального законодавства окремих країн світу визначити можливості ефективності протидії керуванню транспортним засобом в стані сп'яніння в порівнянні з нині чинною нормою Кодексу України про адміністративні правопорушення. А також дослідити окремі аспекти досконалості новоприйнятої норми 286-1 ККУ «Керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції» з точки зору юридичної техніки та підстав криміналізації.

Виклад основного матеріалу дослідження. Стан сп'яніння не є новим поняттям для кримінального законодавства України. В чинному Кримінальному кодексі України є кілька норм,

що вживають поняття «стан сп’яніння», а саме: стаття 21 «Кримінальна відповідальність за злочини, вчинені у стані сп'яніння внаслідок вживання алкоголю, наркотичних засобів або інших одурманюючих речовин» передбачає, що особа, яка вчинила злочин у стані сп'яніння внаслідок вживання алкоголю, наркотичних засобів або інших одурманюючих речовин, підлягає кримінальній відповідальності; стаття 67 «Обставини, які обтяжують покарання» серед таких обставин називає «вчинення злочину особою, що перебуває у стані алкогольного сп'яніння або у стані, викликаному вживанням наркотичних або інших одурманюючих засобів», проте ця обставина може і не визнаватися обтяжуючою; стаття 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» передбачає кримінальну відповідальність зазначених осіб за здійснення професійної діяльності у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин, фактично криміналізуючи такий стан в професійній діяльності; стаття 287 «Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації» до інших порушень відносить «допуск до керування транспортним засобом особи, яка перебуває в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції»; стаття 389-2 «Злісне ухилення особи від відбування адміністративного стягнення у виді суспільно корисних робіт», а саме її примітка пропонує під злісним ухиленням особи від відбування адміністративного стягнення у виді суспільно корисних робіт для цілей цієї статті слід розуміти серед іншого і «поява на робочому місці у стані алкогольного, наркотичного або токсичного сп’яніння».

Як вбачається з викладеного, за винятком однієї норми, яка прямо передбачає відповідальність за стан сп’яніння, всі інші норми говорять про посилення відповідальності, або передбачають таку при наявності стану сп’яніння при наявності додаткових наслідків.

Як вказує В.М. Бурдін стан сп’яніння є родовим поняттям для позначення стану, що виникає внаслідок вживання алкоголю, наркотичних речовин або інших одурманюючих засобів, хоча статті 21 і 67 їх незрозумілим чином розділяють. Також він наголошує на неоднозначності використання стану сп’яніння як обтяжуючої [1, с. 177, 181-182]. З цим варто погодитися, оскільки при вчиненні різних злочинів стан сп’яніння можу бути як визначальним так і мінімальним. Або як зазначають автори НПК ККУ «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, але характеризується послабленням інтелектуальної і вольової сфери психічної діяльності людини і тому може бути такою ознакою діяння та особи винного, яка значно підвищує ступінь суспільної небезпеки вчиненого і посилює відповідальність цієї особи. Сп’яніння є умовою вчинення багатьох злочинів, тому КК визнає стан сп’яніння обставиною, що обтяжує покарання» та «Суд має встановити, що вчинення злочину було зумовлене перебуванням особи у зазначеному стані» [10, с.80, 193].

Коли ж мова йде про злочини щодо безпеки руху чи експлуатації транспорту, то тут стан сп’яніння варто розглядати як мінімум як обставину, що обтяжує покарання, якщо не як кваліфікуючу обставину.

Хоча і в цій групі злочинів є різні підходи. Зокрема, С.Я. Лихова та А.О. Кочнєва в статті «Кримінальна відповідальність за здійснення професійної діяльності членом екіпажу повітряного транспорту в стані сп’яніння» зазначають, що загальнозрозумілою і тривіальною є основна ідея законодавця щодо управління польотом повітряного судна в стані сп’яніння, оскільки управління будь-яким видом транспорту, як джерелом підвищеної небезпеки в стані сп’яніння є суспільно небезпечним, проте не можна в КК України передбачити подібну статтю, або, слідуючи логіці

законодавця, навпаки, необхідно її передбачити, але щодо всіх видів транспорту [9, с. 147-148]. Крім того вони ж вважають, що наявної норми ст. 67 достатньо.

Можливо керуючись саме такою логікою, або даними статистики КК Україні і було доповнено згідно з Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень» статтею 286-1 «Керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції», яка набере чинності з 1 січня 2020 року. На даний момент відповідальність за такі дії передбачена статтею 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Для наочності варто подати обидві норми в якості таблиці:

Діюча норма КУпАП 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»	**Норма ст. 286-1 ККУ, яка набере чинності з 1.01.2020 р. «Керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції»**
Ч. 1 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	Ч. 1 Керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, а також передача керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, або відмова особи, яка керує транспортним засобом, від проходження відповідно до встановленого порядку медичного освідування на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, а так само 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 освідування з метою встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, чи до прийняття рішення про звільнення від проведення такого медичного освідування

Відповідальність. Накладення штрафу на водіїв у розмірі шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (10 200 грн.) з позбавленням права керування транспортними засобами на строк **один рік** і на інших осіб - накладення штрафу в розмірі шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (10 200 грн.)	**Відповідальність.** Штраф від однієї тисячі до двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (17 000-34 000 грн.) з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до **трьох років**
Ч.2 Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частиною першою статті 130	Ч. 2. Ті ж дії, вчинені повторно
Відповідальність. Накладення штрафу на водіїв у розмірі однієї тисячі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (20 400 грн.) 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 (20 400 грн.) **з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого**	**Відповідальність.** Штраф у розмірі до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (до 51 000 грн.) з позбавленням права керування транспортними засобами на строк від **двох до трьох років**
Ч. 3 Дії, передбачені частиною першою статті 130, 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	Не передбачено
Відповідальність. Накладення штрафу на водіїв у розмірі двох тисяч чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (40 800 грн.) 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 (40 800 грн.) **з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого**	-

Ч. 4 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	Передбачено в ч. 1 норми
Відповідальність. Накладення штрафу на водіїв у розмірі однієї тисячі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (20 400 грн) або адміністративний арешт на строк **п'ятнадцять діб**, з позбавленням права керування транспортними засобами на строк **три роки**.	-

Як вбачається норми діючої нині норми 130 КУпАП в частині є більш суворішими, наприклад, щодо позбавлення права керування на строк до 10 років (нова норма КК до 3 років) і щодо можливого оплатного вилучення транспортного засобу. Фінансові втрати приблизно співрозмірні 40800 і 51000 грн. відповідно.

Зрозуміло, що кримінальна відповідальність є більш суворим видом відповідальності і тягне за собою настання значної кількості негативних наслідків, що пов'язуються з наявністю судимості. Відповідь про ефективність цієї норми може дати лише практика її застосування з 2020 року, але певні сумніви виникають вже. Дане порушення відноситиметься до категорії кримінальних проступків і в відповідності до змін, яких зазнала стаття 89 КК України (також набудуть чинності з 1.01.2020)

Хоча якщо користуватися трьома критеріями, широко відомими як «критерії Енгеля» першим з яких є правова кваліфікація правопорушення відповідно до національного права, другим – сам характер правопорушення, а третім – ступінь суворості покарання, яке може бути застосоване до винної особи [12], то можна зробити висновок, що наявна нині адміністративна відповідальність за своєю суттю і тяжкістю наслідків є кримінальною!

Навіть поверховий аналіз норм 130 КУпАП та 286-1 ККУ дає можливість зробити висновок, що законодавець пішов шляхом звичайного переміщення норми з одного кодексу до іншого, або простіше зайнявся «копіюванням» без ґрунтовного аналізу. Зрозуміло, що для більш системних змін потрібно втручання і до Загальної частини КК України.

А кращим варіантом в даному випадку було б використання порівняльного методу дослідження шляхом аналізу подібних норм окремих країн світу. Що і буде викладено далі.

Розпочнемо з країн, з якими Україна мала частину спільної історії. Так, зокрема:

- Кримінальний кодекс Азербайджанської республіки ст. 263-1 передбачає посилення кримінальної відповідальності, якщо шкоду при порушенні правил дорожнього руху спричинено особою, що знаходиться в стані сп'яніння. Якщо загальна норма передбачає максимальне покарання до двох років позбавлення волі, то спеціальна до **трьох**, а при заподіянні смерті двом чи більше особам десять і дванадцять відповідно. Позбавлення права керування транспортними засобами максимально до **5 років**. [3, с. 186].

- Кримінальний кодекс Республіки Казахстан передбачає спеціальну норму ст. 346 «Керування транспортним засобом особою, позбавленою права керування транспортними засобами і яка знаходиться в стані алкогольного, наркотичного і (або) токсикоманічного сп'яніння, а рівно передача керування транспортним засобом такій особі або допуск до керування транспортним засобом такої особи». Як вбачається з цієї норми – тут стан сп'яніння самостійно не виступає підставою відповідальності, а лише в поєднанні з позбавленням права керування. Покарання від **арешту до 90 діб** без додаткових наслідків до 7-10 років позбавлення волі, якщо такі дії спричинили смерть кількох осіб. Загальна норма арешт до 75 діб і 5-10 років позбавлення волі відповідно. Позбавлення права займатися певною діяльністю до **7 років** [3, с. 423].

- Кримінальний кодекс Республіки Білорусь ст. 317.1 «Керування транспортним засобом особою, яка знаходиться в стані сп'яніння, передача керування транспортним засобом такій особі або відмова від проходження перевірки (огляд)». Ця норма передбачає адміністративну преюдицію – накладення протягом року адміністративного стягнення за такі ж порушення і передбачає відповідальність від виправних робіт на строк до двох років до позбавлення волі на строк до **двох років**. Якщо ж ці дії вчиняє особа, яка раніше скоювала злочин, передбачений цією статтею, то максимальне покарання до **3 років** позбавлення волі. Позбавлення права займатися певною діяльністю до **5 років** [5, с. 203].

- Кримінальний кодекс Республіки Молдова ст. 264-1 «Керування транспортним засобом у стані сильного алкогольного сп'яніння або у стані сп'яніння, викликаного іншими речовинами». Відповідальність розпочинається від штрафу та неоплачуваної праці на користь суспільства (200-240 годин) до позбавлення волі до **1 року.** Позбавлення права керувати транспортними засобами до **5 років** [5, с. 401].

Якщо ж перейти до країн Європи, то наприклад, Кримінальний кодекс Королівства Іспанія ст. 379 передбачає, керування автомобілем або мотоциклом особою, яка перебуває під впливом токсичних, наркотичних чи психотропних речовин а також в стані алкогольного сп'яніння має наслідком штраф, або громадські роботи до **90 днів**, з позбавленням права керувати від 1 до 3 років. Такий стан сп'яніння в формулюванні цієї статті прирівнюється до перевищення на 60 кілометрів на годину в населених пунктах і 80 кілометрів на годину поза населеними пунктами [4, с. 181].

М.І. Хавронюк, досліджуючи кримінальне законодавство окремих країн континентальної Європи, стосовно відповідальності за керування транспортним засобом в стані сп'яніння зазначає наступне: більшість країн передбачають керування в стані сп'яніння як обтяжуючу відповідальність обставину так і у якості злочину (проступку) – КК Латвії, КК Литви, КК Естонії (у випадку повторного порушення), КК Болгарії (у випадку концентрації алкоголю в крові понад 1,2 на тисячу одиниць, у випадку повторного порушення понад 0,5 на тисячу одиниць, у випадку керування транспортним засобом після вживання наркотичних засобів чи їх аналогів), КК Польщі, КК Албанії, КК ФРН, або тільки обтяжуючих обставин – КК Австрії [14, с. 799-806]. Стосовно Литви автор зазначає, що за відсутності шкоди здоров'ю таке порушення карається штрафом або арештом, а в іншому випадку – позбавленням волі.

Висновки. Підсумовуючи викладене, можна зробити ряд наступних висновків та узагальнень:

- існуюча нині адміністративна відповідальність за керування транспортним засобом в стані сп'яніння за своєю суворістю по суті є кримінальною;

- зміни до Кримінального кодексу України, що набудуть чинності з 1.01.2020 є результатом простого перенесення з КУпАП, а не наслідком системного аналізу та розробки;

- відповідальність, яка настає нині за такі дії в більшості є більш суворою ніж та яка пропонується;

- в переважній більшості проаналізованих кримінальних кодексів зарубіжних країн – зазначене порушення виступає у якості злочину (проступку);

- відповідальність яку передбачають законодавства інших країн є на порядок суворішою ніж та, яка пропонується в Україні;

- ефективна протидія порушенням пов'язаним з керування транспортним засобом 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, щодо суворості покарання); вдосконалення порядку виконання накладених покарань; організаційне, методичне та тактичне навчання суб'єктів, які фіксують та фіксуватимуть зазначені порушення, в тому числі за допомогою технічних засобів автоматичної дії;

- важливе значення також має правовий всеобуч населення з цього питання.

Список використаних джерел

1. Бурдін В. М. Стан сп'яніння як обставина, що обтяжує покарання: проблеми сучасного наукового розуміння. *Вісник Хмельницького інституту регіонального управління та права*. 2004. № 1-2. С. 177-182.

2. Кодекс України про адміністративні правопорушення. За станом на 19.05.2019. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10

3. Кримінальний кодекс Азербайджанської Республіки, Кримінальний кодекс Республіки Казахстан / під. ред. В.Л. Менчинського. Переклад на українську мову Т.В. Руденко. К.: ОВК, 2016. 490 с.

4. Кримінальний кодекс Королівства Іспанія / під. ред. В.Л. Менчинського. Переклад на українську мову О.В. Лішевської. К.: ОВК, 2016. 284 с.

5. Кримінальний кодекс Республіки Білорусь, Кримінальний кодекс Республіки Молдова / під. ред. В.Л. Менчинського. Переклад на українську мову Т.В. Руденко. К.: ОВК, 2016. 462 с.

6. Кримінальний кодекс Республіки Польща / під. ред. В.Л. Менчинського. Переклад на українську мову В.С. Станіч. К.: ОВК, 2016. 138 с.

7. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 р. [Електронний ресурс] : станом на 26 лютого 2019 р. / Верховна Рада України. URL : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2341-14.

8. Кримінальний кодекс Французької республіки / під. ред. В.Л. Менчинського. Переклад на українську мову К.І. Мазуренко. К.: ОВК, 2017. 348 с.

9. Лихова С. Я., Кочнєва А. О. Кримінальна відповідальність за здійснення професійної діяльності членом екіпажу повітряного транспорту в стані сп'яніння. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2013. № 1. С. 145-148.

10. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М.І. Мельника, М. І. Хавронюка. 10-те вид., переробл. та допов. Київ : ВД «Дакор», 2018. 1360 с.

11. Остроглядо О.В. Основні положення кримінально-правової політики України та Кримінального права України (Загальна частина) [текст] : навчальний посібник (в схемах та визначеннях, практичні завдання). 2-ге вид., переробл. та допов. Івано-Франківськ : Симфонія форте, 2017. 326 с.

12. Практика ЄСПЛ із застосування принципу непритягнення до відповідальності двічі за одне діяння – аналітика. URL: https://unba.org.ua/news/2636-praktika-espl-iz-zastosuvannya-principu-neprityagnennya-do-vidpovidal-nosti-dvichi-za-odne-diyannya-analitika.html

13. Статистика ДТП в Україні за 2018 рік. URL: http://patrol.police.gov.ua/statystyka/

14. Хавронюк М.І. Кримінальне законодавство України та інших держав континентальної Європи: порівняльний аналіз, проблеми гармонізації. Монографія. К.: Юристконсульт, 2006. 1048 с.

15. Штрафи за вчинення адміністративних правопорушень, передбачених ст.130 КУпАП за 9 місяців 2017 року. URL: https://mvs.gov.ua/ua/infographic/nacionalna_policiya/SHtrafi_za_vchinennya_administrativnih_pravoporushen_peredbachenih_st130_KUpAP_za_9_misyaciv_2017_ro.htm

References

1. Burdin V. M. Stan spianinnia yak obstavyna, shcho obtiazhuie pokarannia: problemy suchasnoho naukovoho rozuminnia. *Visnyk Khmelnytskoho instytutu rehionalnoho upravlinnia ta prava*. 2004. № 1-2. S. 177-182.

2. Kodeks Ukrainy pro administratyvni pravoporushennia. Za stanom na 19.05.2019. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10

3. Kryminalnyi kodeks Azerbaidzhanskoi Respubliky, Kryminalnyi kodeks Respubliky Kazakhstan / pid. red. V.L. Menchynskoho. Pereklad na ukrainsku movu T.V. Rudenko. K.: OVK, 2016. 490 s.

4. Kryminalnyi kodeks Korolivstva Ispaniia / pid. red. V.L. Menchynskoho. Pereklad na ukrainsku movu O.V. Lishevskoi. K.: OVK, 2016. 284 s.

5. Kryminalnyi kodeks Respubliky Bilorus, Kryminalnyi kodeks Respubliky Moldova / pid. red. V.L. Menchynskoho. Pereklad na ukrainsku movu T.V. Rudenko. K.: OVK, 2016. 462 s.

6. Kryminalnyi kodeks Respubliky Polshcha / pid. red. V.L. Menchynskoho. Pereklad na ukrainsku movu V.S. Stanich. K.: OVK, 2016. 138 s.

7. Kryminalnyi kodeks Ukrainy vid 5 kvitnia 2001 r. [Elektronnyi resurs] : stanom na 26 liutoho 2019 r. / Verkhovna Rada Ukrainy. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2341-14.

8. Kryminalnyi kodeks Frantsuzkoi respubliky / pid. red. V.L. Menchynskoho. Pereklad na ukrainsku movu K.I. Mazurenko. K.: OVK, 2017. 348 s.

9. Lykhova S. Ya., Kochnieva A. O. Kryminalna vidpovidalnist za zdiisnennia profesiinoi diialnosti chlenom ekipazhu povitrianoho transportu v stani spianinnia. *Yurydychnyi visnyk. Povitriane i kosmichne pravo*. 2013. № 1. S. 145-148.

10. Naukovo-praktychnyi komentar Kryminalnoho kodeksu Ukrainy / za red. M.I. Melnyka, M. I. Khavroniuka. 10-te vyd., pererobl. ta dopov. Kyiv : VD «Dakor», 2018. 1360 s.

11. Ostrohliad O.V. Osnovni polozhennia kryminalno-pravovoi polityky Ukrainy ta Kryminalnoho prava Ukrainy (Zahalna chastyna) [tekst] : navchalnyi posibnyk (v skhemakh ta vyznachenniakh, praktychni zavdannia). 2-he vyd., pererobl. ta dopov. Ivano-Frankivsk : Symfoniia forte, 2017. 326 s.

12. Praktyka YeSPL iz zastosuvannia pryntsypu neprytiahnennia do vidpovidalnosti dvichi za odne diiannia – analityka // Elektronnyi resurs. Rezhym dostupu: https://unba.org.ua/news/2636-praktika-espl-iz-zastosuvannya-principu-neprityagnennya-do-vidpovidal-nosti-dvichi-za-odne-diyannya-analitika.html

13. Statystyka DTP v Ukraini za 2018 rik. URL: http://patrol.police.gov.ua/statystyka/

14. Khavroniuk M.I. Kryminalne zakonodavstvo Ukrainy ta inshykh derzhav kontynentalnoi Yevropy: porivnialnyi analiz, problemy harmonizatsii. Monohrafiia. K.: Yurystkonsult, 2006. 1048 s.

15. Shtrafy za vchynennia administratyvnykh pravoporushen, peredbachenykh st.130 KUpAP za 9 misiatsiv 2017 roku. URL: https://mvs.gov.ua/ua/infographic/nacionalna_policiya/SHtrafi_za_vchinennya_administrativnih_pravoporushen_peredbachenih_st130_KUpAP_za_9_misyaciv_2017_ro.htm

Надійшла до редакції 31 травня 2019 р.