

**КРИМІНАЛІЗАЦІЯ КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ
У СТАНІ СП'ЯНІННЯ: НЕОБХІДНІСТЬ СИСТЕМНОГО ПІДХОДУ****THE CRIMINALIZATION OF DRIVING UNDER THE INFLUENCE:
THE NECESSITY OF A SYSTEMATIC APPROACH**

Філіппов А.В., к.ю.н.,
доцент кафедри господарського та транспортного права
Державний університет інфраструктури та технологій

Статтю присвячено новелам українського законодавства 2018 року щодо криміналізації такого правопорушення як керування транспортними засобами в стані сп'яніння. Автор на основі порівняльного аналізу санкцій нової ст. 286-1 Кримінального кодексу України з санкціями тісно пов'язаних з нею статей 122-2, 122-4, 129, 130 Кодексу про адміністративні правопорушення обґрунтовує необхідність системного підходу до реформування деликтного законодавства.

Ключові слова: криміналізація керування транспортними засобами в стані сп'яніння, кримінальна відповідальність, адміністративна відповідальність, правопорушення, системний підхід.

Статья посвящена новеллам украинского законодательства 2018 года по криминализации такого правонарушения как управление транспортными средствами в состоянии опьянения. Автор на основе сравнительного анализа санкций новой статьи 286-1 Уголовного кодекса Украины с санкциями тесно связанных с ней статей 122-2, 122-4, 129, 130 Кодекса об административных правонарушениях Украины обосновывает необходимость системного подхода к реформированию деликтного законодательства.

Ключевые слова: криминализация управления транспортными средствами в состоянии опьянения, уголовная ответственность, административная ответственность, правонарушения, системный подход.

The article is devoted to a complex and insufficiently investigated problem of the criminalization of driving under the influence. The author gives a comparative analysis of the current legislation of Ukraine and the innovations of the Ukrainian legislation of 2018 to criminalization of driving under the influence, which will take effect on January 1, 2020.

The conclusion is substantiated that, in general, strengthening responsibility for driving under the influence in 2016 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.

Then the author analyzes the provisions of the new law of November 22, 2018, which will take effect on January 1, 2020. Based on the comparative analysis of the sanctions of new Article 286-1 of the Criminal Code of Ukraine with the sanctions of the related articles 122-2, 122-4, 129, 130 of the Code of Administrative Offenses of Ukraine, the author makes a conclusion about their disproportion. Thus, the author justifies the need for a systematic approach to reforming the legislation and bringing these sanctions in line with the new, more severe penalties provided for by article 286-1 of the Criminal Code of Ukraine.

Key words: criminalization of driving under the influence, driving while intoxicated, criminal liability, administrative liability, offenses, systematic approach.

Конституція України [1], проголошуючи у ст. 3 життя і здоров'я, недоторканність і безпеку людини найвищою соціальною цінністю, закріплює у ст. 27 обов'язок держави захищати життя людини, а Закон України «Про дорожній рух» у ст. 14 закріплює право на безпечні умови дорожнього руху для усіх його учасників [2]. В той же час, згідно ст. 1187 Цивільного кодексу України, експлуатація транспорту цілком обґрунтовано віднесена до джерел підвищеної небезпеки для населення [3].

Два роки поспіль, протягом 2016-2017 років, відбувалось зростання кількості дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП): у 2016 році їх кількість (158 776) зроста порівняно з 2015 роком (134 193) на 14,6% [4], у 2017 році кількість ДТП знову зроста до 165 256, а кількість ДТП із постраждалими – з 26 782 у 2016 до 27 220 у 2017 році [5]. Незважаючи на зменшення кількості ДТП (до 150 120), а також постраждалих від ДТП в Україні протягом 2018 року у порівнянні з попередніми 2016-2017 роками [5], кількість постраждалих у ДТП за останні роки все одно залишається загрозовою. Наприклад, у 2017 році в ДТП було поранено 7 728 осіб, загинуло 3 432 особи, у 2018 році кількість поранених у ДТП зменшилася до 6 251, а загиблих – до 3 350 осіб [5].

Переважає більшість ДТП спричинені порушеннями правил дорожнього руху, серед яких значний відсоток становить керування транспортними засобами у стані сп'яніння. Серед усіх видів порушень правил дорожнього руху (які в Україні у 2018 році становлять більше половини від загальної кількості усіх адміністративних правопорушень), керування транспортними засобами у стані

сп'яніння безумовно є поширеним і потенційно небезпечним для суспільства (в першу чергу для життя та здоров'я громадян, їх майна, правопорядку на транспорті та інших законних прав та інтересів, що, на нашу думку, найкраще відображає поняття «безпека дорожнього руху»).

У Пояснювальній записці до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень» слушно вказується, що «в Україні смертність унаслідок дорожньо-транспортних пригод – одна із найбільших у Європі та постійно зростає...» [6, с. 2], але далі по тексту робиться не зовсім логічний висновок: «...пропонується посилити відповідальність за керування транспортними засобами в стані алкогольного сп'яніння шляхом переведення її в кримінальну площину» [6, с. 2]. Але ж показник смертності в ДТП відображає стан безпеки дорожнього руху в цілому, а не наслідки одного лише керування транспортними засобами в стані алкогольного сп'яніння. Отже і вирішувати проблему безпеки дорожнього руху логічно теж у комплексі, застосовуючи системний підхід.

У законодавстві в останні роки склалась тенденція до посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння. Однак чи є такий підхід адекватним та пропорційним? І головне, чи є він самодостатнім для вирішення проблеми безпеки дорожнього руху не тільки на перший погляд, а й з точки зору наукового підходу?

Саме удосконаленню адміністративних стягнень приділяється основна увага законодавця, коли виникає потреба у

посиленні адміністративно-правової охорони тих чи інших суспільних відносин. На жаль, цим зміни у законодавстві нерідко і вичерпуються: підвищенням штрафів у окремих статтях у кілька десятків разів, інколи посиленням санкції статті альтернативним чи додатковим стягненням або якщо законодавець налаштований вирішити проблему радикально, то криміналізацією правопорушення. При цьому, як правило ігноруються аналогічні чи суміжні правопорушення, стягнення за вчинення яких залишається без змін. Типовим прикладом цього є закон від 7 липня 2016 року [7], який ми детально розглядали в своїх попередніх публікаціях [8; 9] як результат повної відсутності системного і наукового підходу до вказаної проблеми. На жаль, новий закон від 22 листопада 2018 року [10], який набере чинності 1 січня 2020 року, криміналізує керування транспортними засобами у стані сп'яніння і усуває далеко не усі розглянуті нами у попередніх публікаціях проблеми закону 2016 року, зате створює ряд нових. Вищевказане і є предметом дослідження у статті.

Мета статті – на основі системного підходу до аналізу новел чинного законодавства України сформулювати наукові висновки щодо правових наслідків криміналізації такого правопорушення як керування транспортними засобами в стані сп'яніння, обґрунтувати пропозиції щодо удосконалення відповідальності за правопорушення в галузі безпеки дорожнього руху. Також хотілося б привернути увагу науковців, практиків і особливо законодавця до зазначеної проблематики.

Проблема криміналізації в цілому давно відома, достатньо досліджена й широко висвітлена в юридичній науковій літературі – як зарубіжній, так і вітчизняній. В той же час, аналіз останніх досліджень і публікацій свідчить, що сьогодні бракує сучасних досліджень новел законодавства України в сфері юридичної відповідальності саме за керування транспортним засобом в стані сп'яніння, що об'єктивно зумовлено без перебільшення щорічними (!) суттєвими, а то і докорінними змінами законодавства у цій сфері).

Ще кілька років тому актуальні монографічні дослідження [11] із вищевказаної проблематики сьогодні можна вважати значною мірою застарілими. Так, П.І. Пархоменко у своїй дисертації [12] досить детально аналізує систему адміністративних стягнень, що застосовуються за вчинення правопорушень, пов'язаних із керуванням транспортними засобами, однак у 2016 році Кодекс України про адміністративні правопорушення (далі – КпАП) назвав суттєвих змін саме щодо таких стягнень. Треба відзначити дисертацію 2016 року Р.В. Ярової [13], присвячену адміністративній відповідальності спеціальних суб'єктів – водіїв автотранспортних засобів, у якій обґрунтовується низка слушних пропозицій щодо удосконалення такої відповідальності. Однак, у вказаній дисертації не були і не могли бути проаналізовані важливі зміни [7; 10], внесені до КпАП 1984 року [14] у липні 2016 року та листопаді 2018 року, що є предметом дослідження цієї статті. А.В. Петровський, аналізуючи у своїй статті 2018 року практику притягнення до адміністративної відповідальності за керування транспортним засобом у стані сп'яніння, висловлює слушне міркування щодо необхідності «виробити заходи, спрямовані не тільки на посилення відповідальності, а й на попередження фактів керування транспортними засобами водіями у стані сп'яніння [15, с. 187]. На думку вченого, «врегулювання потребують саме процесуальні аспекти притягнення винних до адміністративної відповідальності» [15, с. 190]. Одна із небагатьох публікацій, присвячених останньому (на той час – у 2017 році – ще тільки законопроекту), є доповідь О.В. Микитчика, у якій він дав коротку, але досить змістовну (негативну) оцінку розглянутим новелам [16]. На жаль, більшість його зауважень до законопроекту не були враховані при прийнятті закону 2018 року [10].

Т. Слущка провела порівняльний аналіз чинного законодавства та нового закону 2018 року [10] та виклала свої висновки у вигляді порівняльної таблиці. Заслугує на увагу й низка присвячених цій проблемі цікавих і актуальних статей у публіцистичній періодиці відомих юристів-практиків, таких як В. Власюк, Р. Кравець та інші.

Оскільки аналізовані у статті новели набувають чинності лише з 1 січня 2020 року, вважаємо за необхідне розглянути не лише їх, але й чинне на цей момент законодавство. Лише у такий спосіб, на нашу думку, можна отримати повне уявлення про предмет дослідження. Безумовно, логічно буде спочатку розглянути саме чинне законодавство.

У липні 2016 року до КпАП з метою посилення адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння були внесені важливі зміни [7], які є досить дискусійними принаймні з юридичного та наукового погляду. Перша зміна стосується системи адміністративних стягнень, передбачених у статті 24 КпАП України, яка фактично включає 11 різних стягнень, а не 9. Три з них штучно об'єднані в один пункт 5 ч. 1 ст. 24, незважаючи на кардинальну відмінність їх застосування (мова йде про позбавлення права керування транспортними засобами, права полювання та позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю). З 2016 року згідно ст. 25 КпАП платне вилучення, конфіскація предметів та позбавлення права керування транспортними засобами можуть застосовуватися як основні, так і додаткові адміністративні стягнення; позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю – тільки як додаткове; інші адміністративні стягнення, зазначені в частині першій статті 24 КпАП, можуть застосовуватися тільки як основні [14].

Але вказана зміна є лише засобом подальшого посилення адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння. Крім того, щодо штрафів, передбачених ч. 1, 2, 3 та 4 ст. 130 КпАП, тепер обов'язково (!) приєднується в якості додаткового стягнення позбавлення права керування транспортним засобом. Розміри штрафів встановлено у розмірі, що значно перевищує не тільки адміністративні, а навіть кримінальні штрафи за подібні злочини.

Наразі ст. 286 Кримінального кодексу України [17] (далі – КК України) встановлює за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, штраф у розмірі від 200 до 500 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [17]. Це у кілька разів менше адміністративного штрафу, запровадженого з 2016 року за ст. 130 КпАП: за ч. 1 ст. 130 – в розмірі 600 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, за ч. 2 ст. 130 – у розмірі 1 200 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, за ч. 3 ст. 130 – у розмірі 2 400 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [14]. Але й це ще не все: ч. 2 та 3 ст. 130 КпАП передбачають в якості додаткових стягнень для осіб, що не мають права керування транспортним засобом, платне вилучення транспортного засобу, а для водіїв – позбавлення права керування транспортними засобами, при чому за ч. 3 ст. 130 – на строк десять років [14], тоді як ч. 1 ст. 286 КК України позбавлення права керувати транспортними засобами на строк до трьох років *або без того* [17]. Цей парадокс був зафіксований і у висновку Головного науково-експертного управління Верховної Ради України: «...розміри санкцій у цих статтях мають бути узгоджені з розмірами відповідних санкцій у статтях 53 та 286 Кримінального кодексу України..., оскільки розмір штрафу за адміністративні правопорушення не може перевищувати розміру штрафу за злочини» [18]. Така практика не є ні логічною, ні науково обґрунтованою, та, на нашу думку, у довготерміновій перспективі

завдає більше шкоди охоронюваному законом відносинам, ніж сприяє їх кращій правовій охороні.

Вищевказана проблема ніби усувається законом 2018 року [10], який просто криміналізує керування транспортними засобами у стані сп'яніння, виключаючи адміністративну відповідальність за це правопорушення. Але залишається абсолютно не вирішеною інша проблема. Не слід забувати, що керування транспортним засобом у стані сп'яніння системно пов'язано з іншими адміністративними проступками, зокрема зі ст. 122-2 КпАП «Невиконання водіями вимог про зупинку», 122-4 «Залишення місця дорожньо-транспортної пригоди». При цьому санкції вказаних статей залишилися без зодних змін: за ст. 122-2 – штраф у розмірі 9 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від трьох до шести місяців та за ст. 122-4 – штраф в розмірі п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (що у 40 разів менше, ніж штраф за ч. 1 ст. 130, у 80 разів менше штрафу за ч. 2 та 4 ст. 130 та у 160 разів менше, ніж за ч. 3 ст. 130) або громадські роботи на строк від 30 до 40 годин, або адміністративний арешт на строк від 10 до 15 діб. Це очевидно не дотягує до санкцій ст. 130 КпАП, тим більше до нової ст. 286-1 КК України.

Внаслідок вищевказаних змін до КпАП склалася ситуація, що водіям стало вигідно вчиняти ці два адміністративні проступки з метою уникнення значно суворішої відповідальності за ст. 130 КпАП, а з 1 січня 2020 року – нової ст. 286-1 КК України. Це спонукатиме водіїв, що перебувають у стані сп'яніння, не підкорятися вимозі працівника поліції про зупинку транспортного засобу або залишити місце дорожньо-транспортної пригоди, кидати при першій нагоді сам транспортний засіб з метою уникнення відповідальності за керування в стані сп'яніння. На цей основний недолік ми вказували у 2017 році [8, с. 92]. Закон 2018 року цей недолік не усуває, на чому наголошує у своєму висновку Головне науково-експертне управління Апарату Верховної Ради України: «бажаючи уникнути кримінальної відповідальності за статтею 286-1 КК (у редакції проекту), винні особи взагалі можуть частіше вдаватися до втечі від працівників поліції, які намагались їх зупинити, і в результаті таких дій частіше створюватимуть аварійні ситуації на дорогах» [19, с. 6].

Не можна вважати науково обґрунтованим також і те, що одночасно не були аналогічно посилені санкції ч. 5 та 6 ст. 130. Немає ніяких підстав вважати, що керування у стані сп'яніння річковим або маломірним судном менш небезпечне, ніж керування автомобілем чи мотоциклом. Наразі штраф за ч. 5 та 6 ст. 130 в 4 рази менше, ніж за ч. 1 ст. 130 КпАП. Слід визнати, що закон 2018 року з 1 січня 2020 року значно посилює (майже вирівнює) санкцію за керування річковим або маломірним судном у стані сп'яніння, запроваджуючи штраф до однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від 40 до 60 годин із позбавленням права керування всіма видами плаваючих засобів на строк від 1 до 3 років. Але все рівно не виглядає логічним, що закон, запроваджуючи кримінальну відповідальність за керування в стані сп'яніння транспортним засобом, за керування річковим або маломірним судном чомусь залишає адміністративну.

Незрозуміло також, чому залишилися без зодних змін санкції ст. 129? Адже допуск до керування (наприклад, автобусом, маршрутною 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 залишатися посиленою, порівняно з відповідальністю звичайного водія. Диспропорція штрафів між ст. 129 та 130 КпАП вражає: штраф за ч. 1 ст. 129 у 24 рази менше, а за ч. 2 ст. 129 у

30 разів менше, ніж за ч. 1 ст. 130 КпАП. Також штраф для посадових осіб за ч. 3 ст. 129 (за допуск до керування річковим або маломірним судном осіб, які перебувають у стані сп'яніння) на 90 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян менше штрафу за ч. 5 ст. 130 (керування річковим або маломірним судном особами, які перебувають у стані сп'яніння). Закон 2018 року не тільки не усуває диспропорцію, а ще й на порядок поглиблює її: з 1 січня 2020 року водій за керування в стані сп'яніння буде нести вже кримінальну відповідальність і сплачувати штраф за ч. 1 ст. 286-1 КК України від однієї тисячі до двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, а за ч. 2 – до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. В обох випадках його буде позбавлено права керувати транспортними засобами на строк до трьох років [10]. Що стосується посадової особи (зокрема, автотранспортного підприємства), яка допустила нетверезого водія до керування транспортним засобом, то для неї покарання не зміниться.

Важко не погодитись із висновком Головного науково-експертного управління Апарату Верховної Ради України, що «ефективність протидії певним правопорушенням, в тому числі й тим, які пропонується передбачити у статті 286-1 КК, залежить не тільки від суворості покарання, але й від невідворотності відповідальності за його вчинення» [19, с. 6]. У такому контексті не можна не визнати, що «доповнення КК статтею 286-1, з одного боку, суттєво підвищить корупційні ризики під час виявлення фактів пияцтва за кермом, оскільки винні особи будуть готові надати неправомірну вигоду в значному розмірі, щоб уникнути кримінальної відповідальності, а, з іншого боку, створить умови для зловживання працівниками поліції своїми повноваженнями під час виявлення цих фактів» [19, с. 6].

Ми також повністю підтримуємо позицію Головного юридичного управління Апарату Верховної Ради України: «...щодо застосування у статті 286-1 Кримінального кодексу України словосполучення «медичного освиддування». Слід зазначити, що в інших статтях кодексу вживається поняття «медичного огляду». Відтак, така неузгодженість породжуватиме правову невизначеність» [20, с. 14].

Висновки. Вважаємо, що посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння у 2016 році було кроком у правильному напрямку. Однак, не вдалося уникнути суттєвих юридичних помилок, які ми розглянули вище.

У пункті 4 Пояснювальної записки до проекту закону 2016 року [7] вказувалось: «Реалізація положень поданого законопроекту після його прийняття змін до інших законів не потребує» [21]. Свого часу ми, спираючись на системний аналіз чинного законодавства, спростовували це твердження [8]. Новий закон 2018 року замість того, щоб усунути недоліки попереднього закону 2016 року, з 1 січня 2020 року створює ще більше проблем у правовому регулюванні. З метою мінімізації їх негативних наслідків вважаємо за необхідне привести розміри стягнень за адміністративні правопорушення, передбачені статтями 122-2, 122-4, 129 КпАП у відповідність із санкціями нової ст. 286-1 КК України. При цьому питання наукової обґрунтованості вищевказаних розмірів стягнень, що запроваджують із 1 січня 2020 року, нова редакція ст. 130 КпАП та ст. 286-1 КК України залишається відкритою.

Так само дискусійною, на нашу думку, є доцільність криміналізації керування транспортними засобами у стані сп'яніння, адже 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.

Міняти цю систему можна тільки на основі системного підходу, вносячи зміни не до однієї чи кількох статей КпАП чи КК України, а до всіх, пов'язаних з охоронюваними ними суспільними відносинами. Тільки в такому випадку правова охорона цих відносин (у нашому випадку відносин, пов'язаних із безпекою дорожнього руху) буде максимально ефективною. Адже загрозу безпеці дорожнього руху стано-

вить не тільки керування транспортними засобами у стані сп'яніння. Не меншу загрозу становлять пов'язані з ним склади правопорушень, які можуть вчинятися одночасно. Наприклад, допуск водія у стані сп'яніння до керування транспортним засобом (ст. 129 КпАП), невиконання водієм вимог працівника поліції про зупинку (ст. 122-2 КпАП), залишення місця дорожньо-транспортної пригоди (ст. 122-4 КпАП).

ЛІТЕРАТУРА

1. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року / *Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.
2. Про дорожній рух. Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-XII / *Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338.
3. Цивільний кодекс України: Прийнятий Верховною Радою України 16 січня 2003 р. / *Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України*. 2003. №№ 40–44. Ст. 356.
4. Статистика аварійності в Україні // Управління безпеки дорожнього руху ДПД НПУ. URL: <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm> (дата звернення: 23.05.2019).
5. Статистика аварійності за 2018 рік // Державне підприємство «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П. Шульгіна». URL: <http://dorndi.org.ua/ua/statistika-avariynosti-za-2018-rik> (дата звернення: 23.05.2019).
6. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень» / *Верховна Рада України*. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63928 (дата звернення: 23.05.2019).
7. 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 під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Закон України від 7 липня 2016 року № 1446-VIII / *Верховна Рада України. Відомості Верховної Ради України*. 2016. № 33. Ст. 565.
8. Філіппов А.В. Системний підхід до посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння. *Правова держава*. 2017. № 25. С. 90–95.
9. Філіппов А.В. Необхідність системного підходу до посилення адміністративних стягнень за правопорушення в галузі транспорту. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки»*. 2017. Том 3, № 1. С. 78–81.
10. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень. Закон України від 22 листопада 2018 року № 2617-VIII / *Верховна Рада України. Голос України*. 2019. № 79.
11. Коллер, Юрій Сергійович. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Коллер Юрій Сергійович; Держ. НДІ М-ва внутр. справ України. К., 2012. 19 с.
12. Пархоменко, Павло Іванович. Адміністративна відповідальність за вчинення правопорушень, пов'язаних із керуванням транспортними засобами: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Пархоменко Павло Іванович; Нац. ун-т держ. податк. служби України. Ірпінь, 2014. 19 с.
13. Ярова Руслана Василівна. Адміністративна відповідальність спеціальних суб'єктів – водіїв автотранспортних засобів: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Ярова Руслана Василівна; Держ. НДІ М-ва внутр. справ України. Київ, 2016. 21 с.
14. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. № 8073-X // *Відомості Верховної Ради УРСР*. Додаток до № 52. 1984, Ст. 1122.
15. Петровський А.В. Удосконалення механізму притягнення до адміністративної відповідальності за керування транспортним засобом у стані сп'яніння. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2018. Випуск 2. С. 186–190.
16. Микитчик О.В. Щодо деяких аспектів криміналізації керування транспортними засобами особами у стані алкогольного, наркотичного та іншого сп'яніння. *Актуальні проблеми кримінального права. Електронний репозитарій НАВС*. 2017. URL: <http://elar.naiu.kiev.ua/bitstream/123456789/3468/1/Микитчик%20О.В.%2c.pdf>.
17. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 року № 2341-III // *Офіційний вісник України*. 2001. № 21. Ст. 920.
18. Висновок Головного науково-експертного управління Апарату Верховної Ради України на проект Закону України «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 під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції)» / *Верховна Рада України*. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=58653 (дата звернення: 23.05.2019).
19. Висновок Головного науково-експертного управління Апарату Верховної Ради України на проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень» / *Верховна Рада України*. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63928 (дата звернення: 23.05.2019).
20. Зауваження Головного юридичного управління Апарату Верховної Ради України до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень» / *Верховна Рада України*. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63928 (дата звернення: 23.05.2019).
21. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення» (щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння) / *Верховна Рада України*. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=58653 (дата звернення: 23.05.2019).