

## НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

**Мета статті** – розглянути сучасний стан та визначити напрями удосконалення правового регулювання адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в умовах воєнного стану. У ній, на основі положень діючого законодавства, досягнень науки адміністративного права розглянуто положення трьох проєктів законів України, якими вносяться зміни та доповнення до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану. Використано низку **методів** дослідження, обумовлених його метою та завданнями. Статистичний – для з'ясування динаміки кількості вчинених адміністративних правопорушень за участю водіїв, які перебували за кермом у стані алкогольного сп'яніння. Системно-структурний та функціональний – для визначення місця та роль окремих суб'єктів публічної адміністрації у забезпеченні обороноздатності країни, порівняльно-правовий метод використано під час дослідження проєктів нормативно-правових актів та КУпАП, що визначають підстави та порядок застосування конфіскації транспортних засобів та ін.

**Результати.** Норми законопроєктів розглянуто з точки зору їх матеріального та процесуального спрямування. Стотно першого напрямку сформульовано зауваження та пропозиції: щодо загальних положень конфіскації транспортного засобу, що полягає в його примусовій безоплатній передачі у власність держави; щодо кола суб'єктів, на чий потреби передаються конфісковані транспортні засоби у період дії воєнного стану, виключивши з цього переліку Міністерство внутрішніх справ, і розширивши його за рахунок Національної гвардії України, інших утворених відповідно до законів України військових формувань; щодо недоцільності доповнення КУпАП нормою, що позбавленням права керування транспортними засобами призначається судом та застосовується до осіб, які володіють таким правом на законній підставі, оскільки вони унеможливить застосування норм ч. 2, 3, 6, 7 ст. 130 Кодексу; щодо недоцільності встановлення такого стягнення як позбавлення права керування транспортними засобами на десять років та їх конфіскацією, оскільки вони суперечать діючому законодавству; щодо запровадження тимчасового затримання транспортних засобів до вирішення справи про адміністративне правопорушення, передбачене ст. 130 КУпАП (пропозиції до ст. 265-2 Кодексу).

**Висновки.** Основні пропозиції автора до наявних проєктів законодавчих актів зводяться змін та доповнень діючого законодавства за такими напрямками: а) тимчасовим затриманням із заборороною відчуження такого транспортного засобу до розгляду справи суддею; б) скороченням строком накладення такого стягнення. Наголошується, що наявні проєкти потребують суттєвого доопрацювання, застосування комплексного матеріально-процесуального підходу з метою забезпечення реалізації завдань і досягнення їх цілей.

**Ключові слова:** адміністративна відповідальність, керування транспортними засобами у стані сп'яніння, воєнний стан, конфіскація транспортного засобу, позбавлення права керування транспортними засобами.

**Ігор Пастух,**

доктор юридичних  
наук, доцент,  
завідувач кафедри  
публічного управління  
та адміністрування  
Національної академії  
внутрішніх справ  
orcid.org/0000-0002-5889-7055  
igordp76@gmail.com

## 1. Вступ

Вирішення проблем забезпечення безпеки дорожнього руху посідає одне із пріоритетних місць багатьох країн світу, і наша держава не є виключенням. Сьогодні значна кількість нормативних правових актів стратегічного характеру визначають забезпечення безпеки дорожнього руху як один з найважливіших векторів подальшого розвитку України. За останні роки правове регулювання та публічне адміністрування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху вийшла на якісно новий рівень. Було реалізовано комплекс законодавчих, організаційних, технічних та інших заходів, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортним пригодам, зменшення шкоди від їх наслідкам, посилено заходи адміністративної відповідальності, удосконалено заходи забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення тощо. Слід зазначити, що сучасні показники деліктності у сфері дорожнього руху сприяють пошуку та виробленню нових, найбільш ефективних способів та заходів реалізації державної політики забезпечення безпеки дорожнього руху. Як свідчить статистика, лише у 2020 році було зафіксовано 168 107 дорожньо-транспортних пригод, у яких загинула 3541 особа, 31 974 дістали травм; в стані сп'яніння скоєно 4522 ДТП, у яких загинуло 103 особи, 1554 були травмовані (Статистика ДТП в Україні, 2020). Реакцією на таку ситуацію стало прийняття низки нормативно-правових актів різного рівня. Зокрема, Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» від 16 лютого 2021 року № 1231-ІХ було внесено зміни та доповнення до Кодексу України про адміністративні правопорушення в частині покращення дієвості автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, посилення відповідальності за керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на право керування ним, спрощення процедури фіксації обставин тимчасового затримання транспортного засобу в режимі фотозйомки (відеозапису) – без присутності понятих тощо. Водночас

більшість положень цього Закону спрямована на посилення відповідальності та невідворотності її настання за керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції: прийнято нову редакцію таких порушень; підвищено розмір штрафних санкцій, запроваджено нові адміністративні стягнення (адміністративний арешт, конфіскація транспортного засобу) за їх вчинення; передбачена можливість приєднання невідбутої частини позбавлення права керування транспортним засобом до того, що призначено за вчинення нового адміністративного правопорушення; збільшено з трьох місяців до одного року строк накладення адміністративного стягнення за вчинення правопорушень, передбачених статтею 130 КУпАП; зазнали змін процедури тимчасового вилучення посвідчення водія, огляду водія на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, виконання постанови про позбавлення права керування транспортним засобом тощо. Проте, це суттєвим чином не вплинуло на статистичні показники – у 2021 році сталося 5019 ДТП за участю водіїв, які перебували за кермом у стані алкогольного сп'яніння, у яких загинули 113 осіб, 1072 – отримали травми і це єдиний показник, який знизився більш ніж на третину. Із введенням в Україні воєнного стану та необхідністю матеріально-технічного забезпечення потреб оборони активізувались законопроектна стосовно посилення адміністративної відповідальності за керування транспортним засобом в стані сп'яніння.

Метою статті є розгляд дискусійних питань, що виникають у зв'язку з активною законопроектною роботою щодо посилення адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в умовах воєнного стану, а також формулювання конкретних пропозицій щодо її вдосконалення. Для досягнення поставленої мети використані такі методи дослідження. Статистичний метод використано для з'ясування динаміки кількості вчинених адміністративних правопорушень за участю водіїв, які перебували за кермом у стані алкогольного сп'яніння. Системно-структурний та функціональний методи надали можливість встановити місце та роль окремих суб'єктів владних повноважень у забезпеченні обороноздатності країни, порівняльно-правовий метод використано під час дослідження проектів нормативно-правових актів та КУпАП, що визначають підстави та порядок застосування конфіскації транспортних засобів. Синергетичний метод покладено в основу формування пропозицій щодо матеріально-процесуального підходу забезпечення вирішення розглядуваної проблеми.

## **2. Запровадження воєнного стану та законодавчі ініціативи щодо адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння**

З початком військової агресії проти України та введенням у державі воєнного стану активізувались законодавчі ініціативи стосовно посилення

адміністративної відповідальності за керування транспортним засобом в стані сп'яніння в умовах воєнного часу. Обґрунтування доцільності їх прийняття законотворці пов'язують із загостренням сприйняття справедливості щодо покарань за правопорушення, які можуть призвести до тяжких наслідків, та необхідністю покращення матеріально-технічного забезпечення державних органів та військових формувань, що беруть безпосередню участь у військових діях, забезпечують обороноздатність нашої держави. Метою цих ініціатив є, по-перше, посилення відповідальності за керування транспортним засобом особою в стані сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану шляхом передбачення у санкції статті такого стягнення як конфіскація транспортного засобу, і, по-друге, – передача конфіскованого транспорту на потреби військових, правоохоронних та інших органів.

Проблематика адміністративної відповідальності за порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху неодноразово досліджувалась такими представниками науки адміністративного права як: М. І. Ануфрієв, М. Ю. Веселов, А. В. Гаркуша, В. В. Гаркуша, С. С. Гнатюк, Т. О. Гуржій, С. М. Гусаров, В. В. Доненко, Ю. С. Коллер, В. В. Новіков, А. М. Подоляка, О. Ю. Салманова, Я. І. Собакарь, А. В. Червінчук та інші. Питанням адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння присвячені монографічні дослідження: С. В. Міловідова, Є. П. Калугіна Р. С. Козюренка, Р. Ю. Молчанова, В. І. Приходько, І. І. Риндюк. Водночас напрями правового регулювання адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в умовах воєнного стану спеціально не досліджувались. Зазначені тенденції дозволяють зробити висновок про необхідність комплексного дослідження окресленої проблеми.

На сьогоднішній день у Верховній Раді України зареєстровано три альтернативних законопроекти з досліджуваного питання: № 7382 від 17.05.2022 (Проект Закону України № 7382, 2022), № 7382-1 від 23.05.2022 (Проект Закону України № 7382-1, 2022), № 7382-2 від 01.06.2022 (Проект Закону України № 7382-2, 2022). Їх зміст збігається в частині напрямів посилення відповідальності, які, як зазначалось вище, полягають у запровадженні додаткового стягнення – конфіскації транспортних засобів у порушників та їх передачі на потреби забезпечення обороноздатності держави. Причому кожен наступний проєкт намагається удосконалити попередній, врахувавши висловлені щодо них зауваження.

**3. Проєктом Закону № 7382** «Про внесення зміни до Кодексу про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортним засобом в стані сп'яніння в умовах воєнного часу» пропонується доповнити ст. 130 КУпАП новою частиною наступного змісту: «Керування транспортним засобом особою в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану, крім передбаченого покарання у попередніх частинах цієї статті, тягне за собою

конфіскацію транспортного засобу для подальшої передачі його на потреби підрозділів Збройних сил України, або Міністерства внутрішніх справ України, або Державної служби України з надзвичайних ситуацій (за рішенням Кабінету Міністрів України, або уповноваженого ним органу державної влади)» [2]. Одразу слід зазначити, що автори цієї ідеї намагалися вирішити окреслену ними проблему однією нормою, без застосування системного підходу. Зокрема, пропонується застосовувати конфіскацію транспортного засобу додатково до вже встановлених стягнень санкцій частин ст. 130. По-перше, якщо просто подивитись на зміст санкцій цієї статті, то можна побачити, що частина 3 (дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені особою, яка двічі протягом року вже піддавалася покаранню за керування транспортними засобами у стані сп'яніння) вже передбачає стягнення у вигляді конфіскації транспортного засобу, і у випадку кваліфікації дій порушника саме за цією частиною постане питання кваліфікації та виконання подвійного стягнення. По-друге, санкції усіх частин ст. 130 вже передбачають обов'язкове застосування до осіб-порушників основного та додаткового стягнень (штраф з позбавленням права керування ТЗ (ч. 1), штраф або адміністративний арешт з оплатним вилученням транспортного засобу (ч. 2), штраф або адміністративний арешт з конфіскацією транспортного засобу), що повністю відповідає положенням ч. 2 ст. 23 КУпАП, відповідно до яких за одне правопорушення може бути накладено основне або основне і додаткове адміністративне стягнення. Водночас деякі санкції ст. 130 вже порушують ці правила, оскільки передбачають застосування до водіїв-порушників одночасно трьох видів адміністративних стягнень – штраф або адміністративний арешт з позбавленням права керування транспортними засобами та з оплатним вилученням транспортного засобу (ч. 2), штраф або адміністративний арешт з позбавленням права керування транспортними засобами та з конфіскацією транспортного засобу (ч. 3). Таким чином, запровадивши вище згаданим Законом від 16 лютого 2021 року № 1231-IX таку редакцію статті 130 КУпАП, законодавець унеможливив застосування усіх передбачених у ній адміністративних стягнень до водіїв, оскільки загальні правила їх накладення не змінились. Розглядуваним Проектом також пропонується встановити ще одне додаткове адміністративне стягнення до існуючих, що ще більше поглибить порушення приписів ч. 2 ст. 23 КУпАП.

Не зрозумілим також є механізм конфіскації та вирішення долі безоплатно вилученого транспортного засобу («для подальшої передачі його на потреби підрозділів Збройних сил України, або Міністерства внутрішніх справ України, або Державної служби України з надзвичайних ситуацій (за рішенням Кабінету Міністрів України, або уповноваженого ним органу державної влади)»). По-перше, будь-яка конфіскація передбачає спочатку перехід права власності державі, а потім розпорядження нею відповідно до закону. Але процедуру конфіскації Проект не зачіпає. По-друге, що мається під механізмом передачі «рішення органу»? По кожному конфіскованому

транспортного засобу Кабінет Міністрів України (або уповноважений ним орган) має приймати окреме рішення? Чи можливо доцільно надати Кабінету Міністрів України право встановлювати процедуру використання конфіскованого транспорту? Чому до переліку можливих отримувачів такого транспорту увійшло Міністерство внутрішніх справ України? Питань, нажаль, більше ніж відповідей. Позитивним моментом даного Проєкту є спроба його автора поширити конфіскацію не лише на автомобільний та мототранспорт, а й на річкові, морські, малі, спортивні судна.

**4. Проєкт Закону № 7382-1** «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану» за своїм змістом є майже тотожним до попереднього. Відмінностями між ними є: 1) обмеження сфери застосування конфіскації в умовах воєнного стану лише щодо правопорушень, пов'язаних із керуванням у стані сп'яніння транспортними засобами (ч. 1–4 ст. 130); 2) конкретизація того, що така конфіскація може бути застосована до транспортного засобу, який є у приватній власності порушника. Таке уточнення має не допустити порушення конституційних приписів щодо непорушності права приватної власності інших осіб, які такими засобами тільки керують; 3) спрощення, але не сприяння кращому розумінню, вирішення долі конфіскованого транспорту – для подальшої передачі його на потреби підрозділів Збройних сил України, Міністерства внутрішніх справ України або Державної служби України з надзвичайних ситуацій. Нажаль, незважаючи на такі нормативні корегування, запитання, що виникли щодо першого законопроєкту, залишились без відповідей.

**5. Порівняно із попередніми Проєкт Закону № 7382-2** «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та Закону України «Про виконавче провадження» щодо посилення адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану» демонструє більш комплексний підхід до вирішення розглядуваного питання. У ньому, по-перше, цілком слушно запропоновано вирішення проблеми призначення декількох адміністративних стягнень за одне правопорушення, зокрема, ч. 2 ст. 23 КУпАП пропонується викласти у редакції ідентичній до тієї, що закріплена у Кримінальному кодексі України з врахуванням того, що КУпАП встановлює не покарання, а стягнення: «За одне адміністративне правопорушення може бути накладено лише одне основне стягнення, передбачене в санкції статті (санкції частини статті) Особливої частини цього Кодексу. До основного стягнення може бути приєднане одне чи декілька додаткових стягнень у випадках та в порядку, передбачених цим Кодексом». По-друге, конкретизується зміст адміністративного стягнення «конфіскація транспортного засобу», яке «встановлюється і застосовується за вчинення



адміністративних правопорушень, передбачених статтями 130 та 206-1 цього Кодексу та полягає в примусовій безоплатній передачі транспортного засобу у власність держави». Конкретизується порядок виконання цього стягнення з відповідними змінами до Закону України «Про виконавче провадження». По-третє, розширюється коло суб'єктів, на чий потреби передаються конфісковані транспортні засоби у період дії воєнного стану: Збройні Сили України, Міністерство внутрішніх справ України, Національна поліція України, Державна прикордонна служба України, Державна служба України з надзвичайних ситуацій, інші утворені відповідно до законів України військові формування. Порядок такої передачі запропоновано встановити Кабінету Міністрів України. По-четверте, обмеження сфери застосування конфіскації в умовах воєнного стану як окрема частина статті лише щодо правопорушень, пов'язаних із керуванням у стані сп'яніння транспортними засобами (ч. 1–4 ст. 130 КУпАП). При цьому санкцію пропонується посилити позбавленням права керування транспортними засобами одразу на строк десять років та з конфіскацією транспортного засобу, паралельно з цим посилюється новими стягненнями (оплатним вилученням транспортного засобу) ч. 1 ст. 130. По-п'яте, вперше зроблено спробу доповнити КУпАП не тільки нормами матеріального права, але й процесуального. Так, пропонується тимчасово затримувати транспортний засіб до вирішення справи про адміністративне правопорушення, якщо особа, вчинила правопорушення, передбачене ст. 130 КУпАП (пропозиції до ст. 265-2 Кодексу).

Містить законопроект новели, що містять внутрішні колізії і щодо яких складно прослідкувати логіку його авторів. Зокрема, пропонується доповнити ст. 30 КУпАП «Позбавлення спеціального права, наданого даному громадянину, позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю» нормою наступного змісту: «Позбавлення спеціального права, наданого громадянину, призначається судом та застосовується до осіб, які володіють таким правом на законній підставі». Крім цього, посилюється відповідальність за вчинення розглядуваного правопорушення вперше (ч. 1 ст. 130 КУпАП) – до діючого штрафу з позбавленням права керування транспортними засобами на строк один рік запропоновано додати можливість оплатного вилучення транспортного засобу, та за вживання особою, яка керувала транспортним засобом, після дорожньо-транспортної пригоди алкоголю, наркотичних засобів тощо, або після того, як транспортний засіб був зупинений на вимогу поліцейського, до проведення медичного огляду (ч. 4 цієї статті) – до діючого штрафу з позбавленням права керування транспортними засобами на строк один рік запропоновано додати обов'язкову конфіскацією транспортного засобу.

## 6. Результати

Стосовно зазначених законопроектів слід висловити наступні зауваження та пропозиції:

а) до матеріальних норм КУпАП:

1) щодо конкретизації змісту конфіскації транспортного засобу лише за вчинення адміністративних правопорушень, передбачених статтями 130 та 206-1 КУпАП. Вважаю, що конкретизація статей Кодексу, де встановлено конфіскацію транспортного засобу є зайвою з урахуванням можливих доповнень інших статей таким стягненням. Тому, з урахуванням можливості застосування цієї норми у майбутньому як універсальної у разі встановлення конфіскації транспортних засобів й за інші адміністративні правопорушення доцільно цю норму Проекту викласти у наступній редакції: «Конфіскація транспортного засобу полягає в примусовій безоплатній передачі транспортного засобу у власність держави»;

2) щодо кола суб'єктів, на чий потреби передаються конфісковані транспортні засоби у період дії воєнного стану. В цілому підтримуючі таку ідею, слід визнати дещо дивним наявність у цьому переліку серед військових та правоохоронних органів Міністерства внутрішніх справ. – міністерство є невоєнізованим формуванням, центральним органом виконавчої влади, що формує державну політику, і безпосередню участь у військових діях не бере. Крім цього, жоден із Проектів не містить норми щодо передачі таких транспортних засобів Міністерству оборони і цілком справедливо, оскільки його повноваження так само політичні та подібні іншим міністерствам. Така позиція щодо МВС мабуть пов'язана з історичною традицією, коли до його складу входили міліція та внутрішні війська. Проте ця ситуація сім років тому кардинально змінилась. Тому зазначений перелік слід відкоригувати, віддавши місце міністерства Національній гвардії України, яка бере участь відповідно до закону у взаємодії зі Збройними Силами України у відсічі збройній агресії проти України та ліквідації збройного конфлікту шляхом ведення воєнних (бойових) дій, а також у виконанні завдань територіальної оборони: «У період дії воєнного стану конфісковані транспортні засоби передаються на потреби Збройних Сил України, Національної гвардії України Національної поліції України, Державної прикордонної служби України, Державної служби України з надзвичайних ситуацій або інших утворених відповідно до законів України військових формувань у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України»;

3) щодо уточнення «позбавленням права керування транспортними засобами призначається судом та застосовується до осіб, які володіють таким правом на законній підставі». Пропозиція доповнити ст. 30 частиною першою такого змісту суперечитиме положенням ч. 3 цієї ж статті і унеможливить її застосування. У ній зазначено, що якщо особою, вже позбавленою права керування транспортним засобом, до закінчення строку дії такого стягнення вчинено нове правопорушення, за яке застосовано стягнення у виді позбавлення права керування транспортним засобом, то нове стягнення приєднується до невідбутої частини за покарання за перше. Водночас, цілком зрозуміло, що



якщо особу вже було позбавлено права керування, то вона є такою, яка вже їм не володіє на законній підставі. А значить ідентичне стягнення за вчинення правопорушення призначене вдруге до відбуття призначеного стягнення за перше буде неможливим, оскільки особа вже позбавлена такого права. Тому цю пропозицію Проекту доцільно виключити;

4) щодо встановлення санкції за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в умовах воєнного стану – позбавлення права керування ними на десять років та їх конфіскацією. По-перше, така пропозиція суперечить положенням ч. 2 ст. 130 КУпАП, де зазначено, що позбавлення наданого даному громадянину права керування транспортними засобами застосовується на строк до десяти років лише за систематичне порушення порядку користування цим правом. Тобто накладення такого стягнення вимагає преюдиції, проте змін та пропозицій щодо цієї частини ст. 30 Проект не містить. По-друге, накладення за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в умовах воєнного стану таких стягнень як штраф у розмірі трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк десять років та з конфіскацією транспортного засобу наближає його до кримінального покарання. Водночас, адміністративні стягнення мають бути узгоджені з останніми і не можуть їх перевищувати. Такі ж міркування можна висловити й щодо пропозиції посилення відповідальності за вчинення розглядуваного правопорушення вперше (ч. 1, 4 ст. 130 КУпАП) – до штрафу з позбавленням права керування транспортними засобами запропоновано додати можливість оплатного вилученням транспортного засобу (ч. 1) та конфіскацію (ч. 4), а також доповнити, що пропозиція у пояснювальній записці до Проекту жодним чином не обґрунтована, не пов'язана із воєнним станом, містить корупційний ризик застосування оплатного вилучення судом без законодавчо визначених підстав;

б) до процесуальних норм КУпАП:

1) щодо пропозиції тимчасово затримувати транспортний засіб до вирішення справи про адміністративне правопорушення, якщо особа, вчинила правопорушення, передбачене ст. 130 КУпАП (пропозиції до ст. 265-2 Кодексу). Слід зауважити, що сформульовані у проектах норми щодо конфіскації транспортних засобів в умовах воєнного стану майже не пропонують норм процесуального забезпечення її реалізації. З цього приводу слід висловити наступні зауваження та пропозиції. Проектом передбачено тимчасове затримання транспортного засобу до розгляду справи за вчинення правопорушення, передбаченого ст. 130 КУпАП. Проте підстави такого затримання не виділяються в окрему категорію і залишаються загальними для всіх інших проступків – дозволяється виключно у випадку, якщо розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху або створює загрозу безпеці руху, або його розміщено на місцях, призначених для транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю). Тобто

зупинка транспортного засобу без порушення цього правила унеможливилося його затримання. Одразу слід зауважити, що конфісковано може бути лише транспортний засіб, який належить порушнику на праві власності, в інших випадках конфіскація неможлива. Якщо така норма буде введена в дію, то, наприклад, водія зупиняють, складають документи, лише за наявності зазначених вище підстав, визначених ч. 1 ст. 265-2, тимчасово затримують транспортний засіб. Порушник розуміє, що його транспортний засіб може бути конфіскований і він його продає (відчужує в інший спосіб) своїй дружині, другу або брату тощо. І конфіскація вже неможлива, оскільки заборони на відчуження немає, водій вже не власник транспортного засобу. Навіть врахувавши пропозицію до ст. 265-2 КУпАП, що транспортний засіб може бути затриманий на строк розгляду справи (а відповідно до ст. 38 КУпАП адміністративне стягнення за вчинення правопорушень, передбачених статтею 130 цього Кодексу, може бути накладено протягом одного року з дня його вчинення), то до рішення суду (а воно може бути і на користь водія) затримувати транспортний засіб буде порушенням права на власність.

## 7. Висновки

В доповнення до викладених зауважень та пропозицій, вважаю, що подібні законопроекти мають містити зміни та доповнення законодавства, пов'язані із: а) тимчасовим затриманням із заборonoю відчуження такого транспортного засобу до розгляду справи суддею; б) скороченням (до 1 місяця) строком накладення такого стягнення.

З урахуванням викладеного, вважаю, розглядувані проекти потребують суттєвого доопрацювання, застосування комплексного матеріально-процесуального підходу з метою забезпечення реалізації завдань і досягнення їх цілей.

## Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП в Україні. Патрульна поліція. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>
2. Проект Закону про внесення зміни до Кодексу про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортним засобом в стані сп'яніння в умовах воєнного часу № 7382 від 17.05.2022. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39627> (дата звернення: 20.06.2022).
3. Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану № 7382-1 від 23.05.2022. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39661> (дата звернення: 20.06.2022).
4. Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та Закону України «Про виконавче провадження» щодо посилення адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану № 7382-2 від 01.06.2022. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39732> (дата звернення: 20.06.2022).

### References:

1. Statystyka DTP v Ukrayini. Patrul'na politsiya (2020). [Traffic accident statistics in Ukraine. Patrol police]. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> [in Ukrainian]
2. Proekt Zakonu pro vnesennia zminy do Kodeksu pro administratyvni pravoporushennia shchodo posylennia vidpovidalnosti za keruvannia transportnym zasobom v stani spianinnia v umovakh voiennoho chasu. (2022). May 17, 2022 / [Draft Law on Amendments to the Code of Administrative Offenses on Strengthening Responsibility for Driving a Vehicle While Intoxicated in Wartime Conditions No. 7382 dated 05/17/2022.]. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39627> (date Views: 20.06.2022). [in Ukrainian]
3. Proekt Zakonu pro vnesennia zmin do Kodeksu Ukrainy pro administratyvni pravoporushennia shchodo posylennia vidpovidalnosti za keruvannia transportnymi zasobamy u stani alkoholnoho, narkotychnoho chy inshoho spianinnia v umovakh pravovoho rezhymu voiennoho stanu (2022). May 23, 2022. [Draft of the Law on Amendments to the Code of Ukraine on Administrative Offenses regarding the strengthening of responsibility for driving vehicles while under the influence of alcohol, drugs or other intoxication in the conditions of the legal regime of martial law No. 7382-1 dated 05/23/2022.]. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39661> (date Views: 20.06.2022). [in Ukrainian]
4. Proekt Zakonu pro vnesennia zmin do Kodeksu Ukrainy pro administratyvni pravoporushennia ta Zakonu Ukrainy "Pro vykonavche provadzhennia" shchodo posylennia administratyvnoi vidpovidalnosti za keruvannia transportnymi zasobamy u stani alkoholnoho, narkotychnoho chy inshoho spianinnia v umovakh pravovoho rezhymu voiennoho stanu (2022). June 01, 2022. [Draft Law on Amendments to the Code of Ukraine on Administrative Offenses and the Law of Ukraine "On Enforcement Proceedings" on strengthening administrative responsibility for driving vehicles while under the influence of alcohol, drugs or other intoxication under the legal regime of martial law No. 7382-2 from 01.06.2022.]. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39732> (date Views: 20.06.2022). [in Ukrainian]

## DIRECTIONS OF IMPROVEMENT OF LEGAL REGULATION OF ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY FOR DRIVING OF VEHICLES IN THE STATE OF INTOXICATION

Igor Pastukh,

Doctor of Law, Associate Professor,  
Head of the Department of Public Management and Administration  
of National Academy of Internal Affairs

[orcid.org/0000-0002-5889-7055](https://orcid.org/0000-0002-5889-7055)

[igordp76@gmail.com](mailto:igordp76@gmail.com)

***The purpose** of the article is to consider the current state and identify areas for improving the legal regulation of administrative liability for driving while intoxicated under martial law. Based on the provisions of current legislation, achievements of the science of administrative law, it considers the provisions of three draft laws of Ukraine, which amend the Code of Ukraine on Administrative Offenses to strengthen liability for driving under the influence of alcohol, drugs or other intoxicants martial law. A number of research methods are used, due to its purpose and objectives. Statistical – to determine the dynamics of the number of administrative offenses committed with the participation of drivers who were behind the wheel in a state of intoxication. System-structural and functional – to determine the place and role of individual public administration in ensuring the country's defense capabilities, the comparative law method was used in the study of draft regulations and CAO, which determine the grounds and procedure for confiscation of vehicles, etc.*

***Results.** The norms of the draft laws are considered from the point of view of their material and procedural direction. According to the first direction, remarks and proposals were formulated: on the general provisions of confiscation of a vehicle, which consists in its forced gratuitous transfer to state ownership; concerning the range of subjects for whose needs confiscated vehicles are transferred during martial law, excluding the Ministry of Internal Affairs from this list and expanding it at the expense of the National Guard of Ukraine, other military formations formed in accordance with the laws of Ukraine; on the inexpediency of supplementing the Code of Administrative Offenses with a rule that deprivation of the right to drive vehicles is appointed by the court and applies to persons who have such a right legally, as they make it impossible to apply the provisions of Part 2, 3, 6, 7 of Art. 130 of the Code; on the inexpediency of imposing such a penalty as deprivation of the right to drive vehicles for ten years and their confiscation, as they are contrary to applicable law; concerning introduction of temporary detention of vehicles before the decision of the case on the administrative offense provided by Art. 130 of the Code of Administrative Offenses (proposals to Article 265-2 of the Code).*

***Conclusions.** The main proposals of the author to the existing draft legislation are reduced to amendments to existing legislation in the following areas: a) temporary detention with a ban on the alienation of such a vehicle before the case judge; b) a reduced period for imposing such a penalty. It is emphasized that the existing projects need significant refinement, the application of a comprehensive substantive approach in order to ensure the implementation of tasks and achieve their goals.*

**Key words:** administrative liability, driving while intoxicated, martial law, confiscation of a vehicle, deprivation of the right to drive a vehicle.