

УДК 342.9

І. І. Риндюк,

старший лейтенант поліції, ад'юнкт кафедри поліцейського права
Національної академії внутрішніх справ

РОЗВИТОК ЗАКОНОДАВСТВА ІНОЗЕМНИХ ДЕРЖАВ ТА УКРАЇНИ ЩОДО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ

У статті досліджується розвиток законодавства іноземних держав та безпосередньо України щодо керування транспортними засобами в стані сп'яніння. Пропонуються шляхи покращення законодавства, процедури проходження огляду на стан сп'яніння, а також визначення межі проміле алкоголю в крові.

Ключові слова: водій, стан сп'яніння, адміністративна відповідальність, транспортний засіб, шляхи розв'язання проблеми, іноземні держави.

За станом на сьогодні Україна знаходиться у постійному процесі змін, як інституціональних, так і світоглядних. Нові виклики часу, зміна моделі економіки з переходом до ліберальної ринкової та розлучення з радянським минулим вимагає від України очолювати процес необхідних змін, які назріли. Законодавство, яке визначало відповідальність особи за керування транспортними засобами у стані сп'яніння, нам залишилось у спадок від Радянського Союзу, і фактично, зміни до нього вносилися із запізненням від необхідного моменту їх прийняття. Для розуміння вказаного питання було досліджено історію становлення законодавства, яке регулює відповідальність щодо керування транспортними засобами у стані сп'яніння, у Великій Британії як засновниці вказаного права, Сполучених Штатах Америки, Польщі як сусідньої країни, яка має подібну систему управління та спільне історичне минуле з Україною, та нашої держави.

Враховуючи важливість проблем, пов'язаних із керуванням транспортними засобами у стані сп'яніння, їх дослідженню присвячено багато праць таких учених: В. Б. Авер'янова, О. М. Бандурки, Д. М. Бахраха, Ю. П. Битяка, Є. В. Герасименка, І. П. Голосніченка,

С. Т. Гончарука, С. М. Гусарова, Є. В. Додіна, М. М. Дорогих, М. І. Єропкина, В. Л. Зеленька, Р. А. Калюжного, О. П. Ключниченка, В. К. Колпакова, А. Т. Комзюка, С. Ф. Константінова, М. В. Лошицького, В. І. Олефіра, О. Ю. Саламанової, М. М. Тищенко, Ю. С. Шемшученка, В. К. Шкарупи та інших. Однак, незважаючи на значну за обсягом і змістом виконану роботу, більшість практичних питань, пов'язаних із керуванням транспортними засобами у стані сп'яніння, продовжують залишатись недостатньо розробленими.

Варто зазначити, що більшість праць, присвячених проблематиці історії законодавства, видані за кордоном, що вказує на недостатню дослідженість цього питання в Україні. Саме тому існує дана проблема, оскільки без чіткого відмежування адміністративного права від поліцейського, а поліцейського — від адміністративного відбувається, фактично, поєднання принципово різних галузей науки, державно-правових теорій, кожна з яких відповідала конкретній епісоду життя суспільства і держави.

Метою статті є дослідження розвитку законодавства іноземних держав та України щодо керування транспортними засобами у стані сп'яніння, а саме зміна адміністративної відповідальності (поси-

лення відповідальності), процедура проходження огляду на стан сп'яніння та механізм провадження у справах про адміністративні правопорушення.

Історичний розвиток законодавства іноземних держав розпочався із Великої Британії, яка у 1872 р. своїм парламентом прийняла «Licensing Act», главою 12 якого було визначено відповідальність за керування у п'яному стані будь-якою пошковою, транспортним засобом із паровим двигуном, конем чи іншими тваринами.

Перший в світі, збережений в джерелах, випадок покарання водія за керування автомобілем у нетверезому стані мав місце 10 вересня 1897 р. Тоді, за повідомленням газети «The Morning Post», лондонський таксист Джордж Сміт не впорався з управлінням автомобіля і



врізався у будинок. Водій зізнався поліцейському, що перед аварією випив «два або три кухлі пива». За своє порушення останній був оштрафований на 20 шилінгів [9, с. 1].

Цікавим є той факт, що у 2017 р. за вказаним законом, який досі залишається чинним, було засуджено велосипедиста з графства Ланкашир до трьох місяців умовно та штрафу у розмірі 20 фунтів стерлінгів.

У 1925 р. поняття відповідальності розширюють за керування будь-яким транспортним засобом у стані сп'яніння. Водночас конкретної межі стану сп'яніння встановлено не було, і рішення приймалось на розсуд поліцейського, який зупиняв транспортний засіб або оформлював дорожньо-транспортну пригоду.

З прийняттям у 1962 р. «Road Traffic Act» у Великобританії з'явилась можливість використання аналізу крові, сечі або дихання для встановлення рівня стану сп'яніння. Однак не вважалося правопорушенням, якщо водій відмовлявся

від подання зразка дихання, крові чи сечі з поважної на те причини [5, с. 3].

«The Road Safety Act», який був прийнятий у 1967 р. у Великобританії, впровадив першу межу для визначення рівня алкоголю в крові з максимальною концентрацією алкоголю в крові 80 мг алкоголю на 100 мл крові або 107 міліграмів алкоголю на 100 мілілітрів сечі. Стало правопорушенням керування або спроба керування автомобілем із концентрацією алкоголю в крові, що перевищувало максимально встановлений законодавчий бар'єр. Якщо особа відмовлялась надавати зразок, це вважалось злочином. 1967 р. також побачив світ приказний акт: міністр транспорту Barbara Castle представив «breathalyzers» як спосіб перевірки концентрації алкоголю в крові людини на дорозі [6, с. 7].

У 1968 р. компанією Drdger Ltd був розроблений «Alcotest 80» для виявлення алкоголю в організмі. Номер 80 з назвою відноситься до ліміту ВАС (концентрація алкоголю в крові) [6, с. 10].

Впровадження дихальних апаратів у Великобританії, разом із великою рекламною кампанією, що проводилася урядом, дозволило зменшити частку дорожньо-транспортних пригод, де кількість алкоголю в перший рік становила 25—15%. Це призвело до того, що стало менше важких травм та менше легких травм, завданих дорожньо-транспортними пригодами.

«Transport Act» 1981 р. зазначив, що автомобілісти, які проводили випробування на дихання до 50 мікрограмів алкоголю на 100 мілілітрів дихання або менше, могли мати право на встановлений законом спосіб забезпечити зразок крові або сечі. Законодавчий варіант був уведений, щоб допомогти втілити впевненість у надійності та точності випробувальних машин, які випробовують дихання [5, с. 12].

У 1983 р. побачив вступ, схвалення типу та впровадження «Lion Intoximeter 3000». «Lion Intoximeter 3000» є доказовою машиною для перевірки дихання, яка давала набагато точніші та надійніші результати, ніж портативні ручні пристрої, які міліція використовувала на дорозі для попереднього тестування дихання. Результати цих машин могли бути використані як основа для судового переслідування та твердих доказів у суді.

Впровадження цих доказових машин для перевірки дихання викликало суперечки щодо того, наскільки точні були фактичні показання. Було науково доведено, що показання, зроблені ними, були дуже точні і доказові. Випробування на подих до цих пір залишаються основним засобом тестування водіїв ВАС (концентрація алкоголю в крові), щоб допомогти забезпечити безпечне поведіння з водієм у суді.

1983 р. також ознаменувався запровадженням схеми «Високого ризику правопорушника», призначеної для управління винними водіями, які можуть мати проблеми з алкоголем. Це досягається шляхом відвідування медичного відділу DVLA, яка включає в себе здачу аналізу крові.

«The Road Traffic Act» у 1991 р. запровадив новий вид правопорушення «Загроза смерті під час руху під дією алкоголю або наркотиків», яке мало обов'язковий вирок на строк до п'яти років, та вініс положення про винесення вироку судів, щоб відкликати тих, хто був дискваліфікований за вчинення драматичних вчинків, до схвалених навчальних курсів реабілітації. Головна мета цих курсів полягає у вихованні правопорушників, щоб запобігти повторному вчиненню злочину [6, с. 10].

У 2000 р. Конгрес Великобританії прийняв 08 ВАС як національний незаконний ліміт для людей з обмеженим рухом.

У 2004 р. максимальний розмір штрафу за водіння автомобілем під впливом алкоголю або наркотиків, що призвело до смерті осіб, був збільшений до 14 років.

Департамент транспорту у 2008 р. фінансував кожен поліцейську службу в Англії та Уельсі для придбання приладів тестування на подих. Ці скринінгові пристрої здатні збирати та зберігати дані в електронному вигляді, які потім можуть бути передані в центральну базу даних. Дані, які вони можуть зберігати, включають вік та стать будь-якого водія, необхідні для попереднього випробування на подих разом із датою та часом; причина для тесту та результат тесту. Вперше в історії збираються вичерпні статистичні дані про водіїв, які знаходяться нижче встановленої межі та залучені до будь-якої аварії.

Уряд ухвалив та запровадив нове законодавство, спеціально орієнтоване на водіїв — споживачів напоїв, які класифікуються як «високопоставлені злочинці». Нове законодавство набуло чинності з 1 червня 2013 р.

США

Нью-Йорк став першим містом, яке у 1910 р. прийняло закон про боротьбу з питтям і водінням у нетверезому стані. Цей закон не просто забороняв їхати в стані сп'яніння, але було також встановлено визначення того, який рівень інтоксикації кваліфікується як водіння в нетверезому стані.

Доктор Харгер, професор токсикології та біохімії університету штату Індіана у 1933 році запатентував «Drunkometer». Пристрій був подібним до повітряної кулі, і люди вдихували в нього, щоб визначити інтоксикацію. Колір повітря, коли його змішували з хімічним розчином, визначав рівень інтоксикації [6, с. 5].

Роберт Боркенштейн, колишній капітан міліції та професор університету, винайшов Бензогенератор у 1953 р. Ця машина використовувала хімічне окислення та фотометрію для визначення концентрації алкоголю. Все, що людина повинна була зробити — це потрапити в машину, і він вимірятиме запах спирту на диханні. Це буде показувати рівень алкоголю в крові. Бензогенератор був простішим у використанні та більш точним, ніж «Drunkometer», що зробило



його ідеальним випробуванням для співробітників міліції при визначенні того, чи хтось занадто багато пив.

Завдяки дослідженням Американської медичної асоціації та Національної ради з питань безпеки, у 1938 р. було визначено 0,15 відсотка, які стали першою загальноприйнятною легальною межею концентрації алкоголю в крові (ВАС).

У 1984 р. Національний закон про мінімальний вік вживання спиртних напоїв вимагав від штатів прийняття індивідуального законодавства, що підвищило питний вік до 21 року.

У 2012 р. Алабама став останнім штатом у США, щоб передавати та виконувати закони про замикання запалювання для тих, хто був заарештований та/або засуджений за порушення правил водіння [4, с. 2].

Польща

Польський закон також передбачає гранично допустиму межу в алкоголі водія на рівні 0,2 проміле та штраф за її перевищення розміром від 145 євро. Крім того, навіть низький рівень алкоголю в крові може потягнути за собою позбавлення водійських прав строком від 6 місяців до трьох років та навіть до одного місяця ув'язнення. Якщо рівень алкоголю в крові перевищує 0,5 проміле,

водій може опинитися у в'язниці терміном до двох років чи позбутися прав на строк до 10 років. Крім цього, у правопорушника в цій країні також можуть конфіскувати транспортний засіб. Кримінальна відповідальність за водіння в нетверезому стані покликана зменшити кількість ДТП в країні, значна кількість яких відбувається за участі водіїв, які перебувають на підпитку [8, с. 5].

Україна

Розвиток Українського законодавства щодо керування транспортними засобами в стані сп'яніння, розпочався з прийняття Постановою Верховної Ради Української РСР № 8074-10 від 07.12.84 р. Кодексу Української РСР про адміністративні правопорушення, який був уведений в дію 1 червня 1985 р.

Указом Президії Верховної Ради Української РСР від 20 травня 1985 р. «Про заходи по посиленню боротьби проти пияцтва і алкоголізму, викорененню самогонваріння» до ст. 130 були внесені зміни, а саме посилено відповідальність: замість від тридцяти до ста карбованців — сто карбованців, замість одного року — від одного до трьох років.

Відповідно до Указу Президії Верховної Ради СРСР від 6 лютого 1989 р. «Про внесення змін і доповнень до законодав-

чих актів СРСР про відповідальність за порушення правил дорожнього руху» та з метою подальшого вдосконалення законодавства Української РСР про адміністративні правопорушення було змінено назву статті, а саме: «Керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані сп'яніння». Також з'явилося чотири частини.

У 1991 р. з метою посилення відповідальності за порушення правил дорожнього руху норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, і подальшого вдосконалення законодавства України у ст. 130, зокрема, змінено санкцію: замість двохсот — від двохсот до чотирьохсот, в ч. 2 замість двохсот — від двохсот до п'ятисот карбованців.

У зв'язку з прийняттям Закону України «Про дорожній рух» у 1993 р. було замінено ч. 1 ст. 130 КУпАП: від трьох до п'яти мінімальних розмірів заробітної плати.

У 1997 р. у зв'язку з прийняттям Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення адміністративної відповідальності у вигляді штрафу», у ст. 130 «від трьох до п'яти мінімальних розмірів заробітної плати» замінили словами «від п'ятнадцяти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян».

У працівників міліції у 2001 році відбирають право розглядати ч. 1 ст. 130 та повністю передають це повноваження суду.

2008 р. повністю змінив назву статті, зокрема конкретизовано стан сп'яніння, визначено додаткове правопорушення, а саме передача керування транспортним засобом, а також посилилась відповідальність від 150 до 200 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

У 2013 р. знову посилили відповідальність від двохсот до трьохсот п'ятдесяти

неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від одного до двох років, або адміністративний арешт на строк від семи до десяти діб і на інших осіб — накладення штрафу від двохсот до трьохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або адміністративний арешт на строк від семи до десяти діб.

У 2015 р. у зв'язку з прийняттям Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» слова «від двохсот до трьохсот п'ятдесяти» замінили словами «у розмірі двохсот».

У 2016 р. Закон 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» було посилено відповідальність у розмірі шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк один рік і на інших осіб — накладення штрафу в розмірі шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [2, с. 99].

Висновки. Дослідивши історію розвитку законодавства України та іноземних держав щодо керування транспортними засобами в стані сп'яніння, можна зробити висновок, що потрібно більше працювати над удосконаленням механізму провадження у справах про адміністративні правопорушення за керування транспортними засобами у стані сп'яніння, а також посилити відповідальність та запровадити більш жорсткі санкції.

Список використаної літератури

1. Конституція України: Закон від 28.06.1996 р. Дата оновлення: 30.09.2016. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>.
2. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон від 07.12.1984 р. № 8073-X. Дата оновлення: 07.02.2019. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.
3. Сборник нормативных актов и вводных задач по борьбе с пьянством // В. С. Гришук, В. И. Палько, И. Ф. Шевчик. Киев: РИО МВД УССР, 1991. 192 с.
4. Infographic: a history of drunk driving. URL: <https://www.livesafer.com/blog/infographic-history-of-drunk-driving>.
5. When did drunk driving become illegal? On what terms? URL: <https://www.quora.com/When-did-drunk-driving-become-illegal-On-what-terms>.
6. Drink driving in the UK. URL: https://www.drinkdriving.org/drink_driving_information_uklawhistory.php.
7. Как менялось наказание за управление автомобилем в нетрезвом состоянии. URL: <https://tass.ru/info/2081863>.
8. Mobility and transport. URL: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/alcohol/prevalence_amp_rate_of_alcohol_consumption/crashes_and_injuries_en.
9. АВТОкалендарь: первый штраф за пьянство за рулем. URL: <https://news.avtovid.kg/2017/09/10/avtokalendar-pervyj-shtraf-za-ryanstvo-za-rulem/>.

Рындюк И. И. Развитие законодательства иностранных государств и Украины относительно ответственности за управление транспортными средствами в состоянии опьянения.

В статье исследуется развитие законодательства иностранных государств и непосредственно Украины по управлению транспортными средствами в состоянии опьянения. Предлагаются пути улучшения законодательства, процедуры прохождения осмотра на состояние опьянения, а также определения предела промилле алкоголя в крови.

Ключевые слова: водитель, состояние опьянения, административная ответственность, транспортное средство, пути решения проблемы, иностранные государства.

Ryndiuk I. I. Development of legislation of foreign countries and Ukraine regarding responsibility for driving while intoxicated.

The article examines the development of legislation of foreign countries and Ukraine directly concerning the management of vehicles in a state of intoxication. The ways of improving the inspection of the state of intoxication and the definition of the boundary of alcohol in the blood of the legislation, procedures.

Key words: driver drunk condition, administrative responsibility, vehicle, ways, of solving the problem, foreign countries.