

УДК 343.3/.7

DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2025.89.3.32>

**ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ
ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ,
ЯКІ КЕРУЮТЬ В СТАНІ АЛКОГОЛЬНОГО, НАРКОТИЧНОГО
АБО ІНШОГО СП'ЯНІННЯ АБО ПІД ВПЛИВОМ ЛІКАРСЬКИХ ПРЕПАРАТІВ,
ЩО ЗНИЖУЮТЬ УВАГУ ТА ШВИДКІСТЬ РЕАКЦІЇ (СТ. 286¹ КК УКРАЇНИ):
ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ**

Журавльова Ю.І.,
*студентка 3 року навчання
першого (бакалаврського) рівня вищої освіти
спеціальності 081 «Право»
факультету слідчої та детективної діяльності,
Національний юридичний університет ім. Ярослава Мудрого*

Журавльова Ю.І. Порухення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, особами які керують в стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції (ст. 286¹ КК України): порівняльно-правовий аналіз.

У статті здійснено аналіз кримінально-правового регулювання відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, особами які керують в стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції (ст. 286¹ КК України). Встановлено нормативні передумови її запровадження, які зумовлені високим рівнем аварійності на автошляхах, значною кількістю потерпілих у ДТП за участю нетверезих водіїв та недостатньою ефективністю попереднього регулювання відповідно до статті 286 КК України.

Здійснено характеристику складу злочину, передбаченого статтею 286¹ КК України, з урахуванням його об'єктивних і суб'єктивних ознак, кваліфікуючих обставин та особливостей диференціації відповідальності залежно від тяжкості наслідків. Проаналізовано специфіку правозастосування даної норми, які пов'язані з труднощами доведення факту сп'яніння, неоднорідністю судової практики, а також питаннями призначення покарання. Звернено увагу на вплив запровадження ст. 286¹ КК України на загальний кримінально-правовий підхід щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та зміщення акценту з наслідків діяння на його небезпечну природу.

У межах історико-правового підходу розглянуто регулювання відповідних правопорушень у Кримінальному кодексі УРСР 1960 року. Доведено, що такий підхід обмежував можливість кримінально-правового реагування на небезпечну поведінку осіб у стані сп'яніння, а відповідальність пішоходів, які своїми діями створювали загрозу на дорозі, не отримувала належного нормативного відображення.

Досліджено аналіз положень проекту нового Кримінального кодексу України, який демонструє прагнення до розширення кримінально-правового впливу на всі категорії учасників дорожнього руху. Розглянуто нові склади кримінальних правопорушень, що охоплюють не лише факт перебування у стані сп'яніння, а й ухилення від огляду, а також допуск нетверезої особи до керування транспортом. Наголошено на перевагах системного підходу, закладеного в проекті, водночас виявлено відсутність чіткого механізму притягнення до кримінальної відповідальності пішоходів, чия поведінка призводить до тяжких наслідків. Поставлено питання про доцільність подальшої деталізації відповідних норм.

Ключові слова: кримінальна відповідальність; керування у стані сп'яніння; транспортні злочини; історико-правовий аналіз; криміналізація; правозастосовна практика.

Zhuravlova Y.I. Violation of the rules of road safety and operation of transport by persons driving under the influence of alcohol, drugs or other intoxicants or under the influence of drugs that reduce attention and reaction time (Article 286-1 of the Criminal Code of Ukraine): comparative legal analysis.

The article provides a comprehensive analysis of the criminal law regulation of liability for violation of traffic safety rules committed while intoxicated, with a focus on the content, structure and meaning of Article 286-1 of the Criminal Code of Ukraine. The author establishes the regulatory prerequisites for its introduction, which are caused by the high level of road accidents, a significant number of victims in road accidents involving drunk drivers and insufficient effectiveness of the previous regulation under Article 286 of the Criminal Code of Ukraine.

The author describes the elements of the crime under Article 286-1 of the CC of Ukraine, taking into account its objective and subjective features, qualifying circumstances and peculiarities of differentiation of liability depending on the severity of the consequences. The author analyses the specifics of law application of the new provision, including the difficulties of proving the fact of intoxication, competition with Article 286 of the Criminal Code of Ukraine, heterogeneity of court practice, and issues of sentencing. Attention is drawn to the impact of the introduction of Article 286-1 on the general criminal law approach to ensuring road safety and the shift in emphasis from the consequences of an act to its dangerous nature.

Within the framework of the historical and legal approach, the author examines the regulation of the relevant offences in the Criminal Code of the Ukrainian SSR of 1960. It is proved that this approach limited the possibility of criminal law response to dangerous behaviour of intoxicated persons, and the liability of pedestrians who created a threat on the road by their actions was not properly reflected in the law.

A separate section of the study is devoted to the analysis of the provisions of the draft new Criminal Code of Ukraine, which demonstrates the desire to expand the criminal law impact on all categories of road users. The author examines new corpus delicti of criminal offences covering not only the fact of being intoxicated, but also evasion of sobriety tests and allowing a drunk person to drive. The advantages of the systematic approach enshrined in the draft law are highlighted, while the lack of a clear mechanism for bringing to criminal responsibility pedestrians whose behaviour leads to serious consequences is revealed. The author raises the question of the expediency of further detailing the relevant provisions.

Key words: criminal liability; driving while intoxicated; transport crimes; historical and legal analysis; criminalisation; law enforcement practice.

Постановка проблеми. У сучасному світі безпека дорожнього руху виступає однією з найважливіших складових загальносуспільної безпеки. Дорожньо-транспортні пригоди щороку спричиняють тисячі смертей і каліцтв. Одним із основних чинників, що обумовлює настання даних тяжких наслідків, є перебування водія у стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння. У зв'язку з цим питання належного кримінально-правового захисту життя та здоров'я особи від даних діянь набувають особливої актуальності, оскільки покликане не лише відновити соціальну справедливість, але й запобігти вчиненню аналогічних правопорушень у майбутньому.

Метою статті є кримінально-правове регулювання відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції (ст. 286¹ Кримінального кодексу України (далі – КК України), в історичному аспекті та у проєкті нового Кримінального кодексу.

Стан опрацювання проблематики. Окремі аспекти кримінально-правової відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху, вчинені у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, а також проблеми правозастосування та законодавчого регулювання цих діянь, висвітлювалися у працях українських учених, зокрема: В. Мисливого, В.Б. Пчеліна, С.Я. Лихової, Я.І. Барановського, Є. Лазоренка, В.К. Гіжевського, І.В. Скірського, Г. Крайника, О.М. Бандурки та ін.

Виклад основного матеріалу. Особливу увагу привертає стаття 286¹ КК України, якою було доповнено в 2020 р. як реакція на неефективність застосування статті 286 КК України щодо випадків, коли дорожньо-транспортна пригода спричинена особою у стані сп'яніння [1]. Запровадження спеціальної норми дало змогу підвищити рівень відповідальності за такі діяння, але

водночас поставило низку питань, пов'язаних із диференціацією складів злочину, конкуренцією норм, правозастосовною практикою та співмірністю санкцій.

Ретроспективний аналіз Кримінального кодексу УРСР 1960 року дозволяє простежити еволюцію підходів до оцінки суспільної небезпечності порушень правил безпеки дорожнього руху у стані сп'яніння та їх вплив на сучасну кримінально-правову доктрину. У радянський період кримінально-правове регулювання дорожньо-транспортних злочинів формувалося в умовах централізованої правової системи, орієнтованої передусім на охорону публічних інтересів. Кримінальний кодекс Української РСР 1960 року, який був адаптованим аналогом союзного законодавства, не містив самостійної норми, що передбачала відповідальність за керування транспортним засобом у стані сп'яніння. Натомість стан алкогольного сп'яніння розглядався як обставина, яка могла вплинути на кваліфікацію діяння або враховувалась на призначення покарання [2].

Найбільш релевантною для аналізу є ст. 215 КК УРСР 1960 року, яка передбачала відповідальність за порушення водієм правил безпеки руху, що спричинило тілесні ушкодження або смерть потерпілого. Стан сп'яніння не був окремою кваліфікуючою ознакою, однак враховувався як обставина, що обтяжує відповідальність [3]. У радянський період основне значення надавалося наслідкам об'єктивної сторони, тоді як стан алкогольного сп'яніння, не мали самостійного нормативного закріплення. Юридична доктрина того часу акцентувала увагу на ідеї перевиховання особи та домінуванні державних інтересів над індивідуальними правами, що зумовлювало переважно адміністративно-дисциплінарний підхід до попередження рецидиву. Було можливе лише кримінальне переслідування за злісне ухилення від адміністративних заходів, однак керування у стані сп'яніння без наслідків залишалося в межах адміністративної відповідальності [4].

Одним із важливих аспектів дослідження криміналізації суспільно небезпечних діянь у сфері дорожнього руху є питання відповідальності пішоходів. У Кримінальному кодексі УРСР 1960 р. основний акцент законодавця було зроблено на кримінальній відповідальності лише водіїв і посадових осіб, а пішоходи, які грубо порушили правила дорожнього руху, не визнавалися суб'єктами злочину ст. 215 КК УРСР, навіть якщо їхні дії спричиняли тяжкі наслідки. Судова практика підтверджувала цю позицію, залишаючи поведінку пішоходів у сфері адміністративних стягнень. Загалом радянське законодавство було орієнтовано реагування на наслідки, а не на профілактику ризикованої поведінки, що суперечило принципу превенції, особливо в умовах зростання кількості ДТП у 1980-х роках [5].

Доповнення статтею 286¹ КК України у 2020 р. стало відповіддю на зростання кількості дорожньо-транспортних пригод, скоєних у стані алкогольного та наркотичного сп'яніння та потребу в адекватному кримінально-правовому реагуванні. Дана норма диференціювала кримінальну відповідальність за порушення правила безпеки руху та експлуатації транспорту особами, що керують транспортом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, що спричинило середньої тяжкості, тяжкі тілесні ушкодження або смерть. До цього подібні випадки кваліфікувалися за ст. 286 КК України, однак сп'яніння не завжди належно враховувалося при кваліфікації, а покарання часто не передбачало реального позбавлення волі. Це викликало суспільний резонанс і зумовило необхідність посилення відповідальності, що й було реалізовано шляхом прийняття закону № 2617-VIII, згідно якого ст. 286¹ КК набула чинності з 1 липня 2020 року.

Відповідно до статті 286¹ КК України, встановлено диференціацію відповідальності залежно від тяжкості наслідків. Частина перша охоплює випадки, коли внаслідок діяння потерпілому заподіяно середньої тяжкості тілесне ушкодження, частина друга — тяжке тілесне ушкодження, частина третя — смерть потерпілого, а частина четверта — якщо вони спричинили загибель кількох осіб. Таким чином, законодавець передбачив більш суворішу відповідальність порівняно з аналогічними ситуаціями за ст. 286 КК України, що обґрунтовується підвищеною суспільною небезпечністю дій особи, яка свідомо сідає за кермо в стані сп'яніння, усвідомлюючи ризики для життя та здоров'я інших учасників дорожнього руху [1].

Стаття 286¹ КК України має кілька важливих особливостей. По-перше, суб'єктом злочину може бути лише особа, яка керує транспортним засобом. По-друге, обов'язковою ознакою є перебування винної особи у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Наявність цього стану має бути обов'язково встановлена відповідними медичними або експертними засобами. По-третє, злочин має матеріальний склад, тобто обов'язковою ознакою є настання наслідків — тілесних ушкоджень чи смерті. Наявність причинного зв'язку між порушенням правил і наслідками також є обов'язковою умовою

притягнення до кримінальної відповідальності. Варто зазначити, що на відміну від ст. 286 КК, де застосовується поняття «порушення правил», у статті 286¹ КК України йдеться про суб'єкта, який перебуває у стані сп'яніння – що підвищує ризик і обґрунтовує більш суворі санкції [6].

Санкції за статтею 286¹ КК України є значно суворішими. Зокрема, мінімальні строки позбавлення волі передбачаються від трьох років, і у випадку спричинення смерті – до десяти років позбавлення волі з обов'язковим позбавленням права керувати транспортними засобами. Такий підхід демонструє послідовну політику кримінального «жорсткого реагування», що, за задумом законодавця, має мати як каральний, так і превентивний ефект.

У правозастосовній практиці виникли і певні труднощі під час кваліфікації ст. 286¹ КК України. Зокрема, коли не було належно зафіксовано факт сп'яніння або коли особа намагається уникнути відповідальності за ст. 286¹ КК України, посиляючись на відсутність медичного підтвердження. Такі ситуації зумовлюють необхідність удосконалення правозастосовної практики, зокрема у частині фіксації стану сп'яніння на момент ДТП [7].

У межах аналізу ст. 286¹ КК України, яка передбачає відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху водіями у стані сп'яніння, постає питання й про необхідність притягнення до відповідальності у випадках, коли шкода виникає через неправомірну поведінку пішоходів. Оскільки дія статті 286¹ КК України поширюється виключно на осіб, які керують транспортним засобом, випадки шкоди, спричиненої пішоходами, мають підпадати під кваліфікацію ст. 291 КК України «Порушення чинних на транспорті правил».

Стаття 291 КК України передбачає відповідальність за порушення чинних на транспорті правил, якщо такі порушення спричинили загибель людей або тяжкі тілесні ушкодження. Хоча теоретично ця норма дозволяє притягнути пішохода до кримінальної відповідальності, на практиці такі випадки залишаються рідкісними, оскільки більшість порушень пішоходів кваліфікуються за статтями 124 та 127 КУпАП як адміністративні правопорушення [8].

Таким чином, доповнення КК України ст. 286¹ КК стало логічним кроком у напрямі вдосконалення кримінального законодавства в частині підвищення безпеки дорожнього руху. Її поява свідчить про зміну акцентів у кримінальній політиці – від реакції на наслідки до активного запобігання суспільно небезпечній поведінці, яка за своєю природою є потенційно ризиковою. Разом з тим, наявна правозастосовна практика виявила потребу в подальшому уточненні формулювання окремих положень ст. 286¹ КК України та забезпеченні ефективної доказової бази в частині встановлення стану сп'яніння, що має критичне значення для кваліфікації діяння.

Проект нового Кримінального кодексу України, відображає модернізований підхід до кримінального законодавства, орієнтованого на гармонізацію з європейськими правовими стандартами, гуманізацію кримінальної політики та підвищення ефективності превенції злочинів. Однією з важливих сфер, яка зазнала переосмислення у проєкті, є кримінально-правове регулювання протиправної поведінки, пов'язаної з порушенням правил безпеки дорожнього руху особами, що перебувають у стані сп'яніння [9].

Відповідне діяння у проєкті нового Кримінального кодексу врегульовано у кількох нормах, що дозволяє встановити як загальні, так і спеціальні правила відповідальності. Основна з них – ст. 7.4.11 проєкту КК України «Управління рухом транспорту або керування транспортним засобом особою, яка перебуває у стані сп'яніння», визначає, що провиною визнається керування транспортом або управління рухом у стані сп'яніння, відмова від огляду або вживання психоактивних речовин до проведення огляду уповноваженою особою [9]. Таким чином, навіть ухилення від медичного огляду прирівнюється до перебування у стані сп'яніння, що посилює дієвість механізму відповідальності.

Поряд із цим, ст. 2.3.6 проєкту КК України у Загальній частині встановлює визначення стану сп'яніння та прирівняні до нього дії. Це поняття охоплює не лише алкогольне чи наркотичне сп'яніння, а й випадки навмисного уникнення медичного огляду. Важливо, що стан сп'яніння визнається обтяжуючою обставиною, яка не виключає кримінальної відповідальності, навіть якщо сп'яніння знижує когнітивні абовольові якості особи.

Крім того, проєкт КК передбачає посилену відповідальність за наслідки, які настали внаслідок перебування водія у стані сп'яніння. Так, ст. 4.1.6 проєкту КК України («Спричинення смерті з необережності») прямо встановлює, що якщо смерть людини настала внаслідок порушення спеціальних правил безпеки під час керування транспортним засобом у стані сп'яніння, така поведінка кваліфікується як злочин 5 ступеня тяжкості [10].

Окрему увагу також приділено особам, які допустили до керування транспортним засобом іншу особу в стані сп'яніння — це передбачено ст. 7.4.12 проєкту КК України, що спрямована на попередження непрямої причетності до створення загроз безпеці дорожнього руху. Це розширює коло суб'єктів, на яких покладається обов'язок забезпечення безпеки на дорозі.

У проєкті нового Кримінального кодексу України регулювання питань безпеки дорожнього руху зосереджено у Розділі 7.4. Водночас механізми притягнення осіб до відповідальності за шкоду, спричинену діями пішоходів, залишаються недостатньо чіткими. Зокрема, ст. 7.4.9 проєкту КК України передбачає відповідальність за небезпечне водіння або поведінку учасників дорожнього руху, що створила загрозу іншим, теоретично охоплюючи й пішоходів. Проте на практиці такі норми залишаються більше спрямованими на водіїв транспортних засобів [11].

Це породжує питання про ефективність притягнення пішоходів до кримінальної відповідальності за завдання шкоди. Незважаючи на прагнення уніфікувати підхід до всіх учасників дорожнього руху, існує ризик, що відповідальність за небезпечну поведінку пішоходів буде фактично недосяжною через відсутність чітких механізмів кваліфікації їхніх діянь.

Висновок. Аналіз кримінально-правового законодавства безпеки дорожнього руху в Україні відображає непослідовність, а також різну відповідальність щодо учасників, що вимагає подальшого вдосконалення. Зокрема в роботі виявлено такі питання:

1. у Кримінальному кодексі УРСР 1960 р. відсутність окремого складу злочину за порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту в стані сп'яніння та ігнорування відповідальності пішоходів вказує на неналежне кримінально-правове регулювання безпеки дорожнього руху;

2. доповнення статті 286¹ КК України у 2020 р. стало необхідною відповіддю на підвищену суспільну небезпеку водіїв у стані сп'яніння, закріпивши окремий склад злочину та посиливши відповідальність. Водночас діяння пішоходів, що призводять до тяжких наслідків, залишаються переважно поза сферою кримінального переслідування та кваліфікуються за ст. 291 КК лише у виняткових випадках;

3. проєкт нового Кримінального кодексу частково розширює підхід, охоплюючи всіх учасників дорожнього руху, однак не створює чітких правових механізмів для ефективного притягнення пішоходів до кримінальної відповідальності за спричинення шкоди. Це зберігає дисбаланс у правовому регулюванні, який у майбутньому потребує усунення шляхом запровадження окремих норм або уточнення діючих положень про безпеку руху.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Кримінальний кодекс України : Кодекс України від 05.04.2001 № 2341-III : станом на 1 лют. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 29.04.2025).
2. Myslyvyi V. Criminal-legal meaning of driving under the influence in the acts stipulated by Article 286 of the Criminal Code of Ukraine. *National Technical University of Ukraine Journal. Political science. Sociology. Law*. 2020. No. 1(45). P. 66–72. URL: [https://doi.org/10.20535/2308-5053.2020.1\(45\).226499](https://doi.org/10.20535/2308-5053.2020.1(45).226499) (date of access: 29.04.2025).
3. Кримінальний кодекс України : Кодекс України від 28.12.1960 : станом на 26 січ. 2011 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2001-05#Text> (дата звернення: 29.04.2025).
4. Myslyvyi V. Criminal-legal meaning of traffic and vehicle operation safety rules. *Naukovyy Visnyk Dnipropetrovskogo Derzhavnogo Universytetu Vnutrishnikh Sprav*. 2020. Vol. 3, no. 3. P. 118–126. URL: <https://doi.org/10.31733/2078-3566-2020-3-118-126> (date of access: 29.04.2025).
5. Пчелін В.Б. Особливості нормативно-правової регламентації притягнення особи до юридичної відповідальності за керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції. *Соціологія права*. 2021. Вип. 1 (36). С. 43–46.
6. Лихова С.Я., Барановський Я.І. Керування транспортними засобами у стані сп'яніння (кримінально-правова характеристика юридичного складу злочину). Сучасне право в епоху соціальних змін: [Матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції, м. Київ, Національний авіаційний університет, 26 лютого 2021 р.] . – Тернопіль: Вектор, 2021. – С. 310–312.

7. Лазоренко Є. Проблемні питання відповідальності за ст. 286-1 КК України: законодавство та практика касаційного суду. *Правоохоронна система: виклики сьогодення: матеріали круглого столу*, м. Чернігів, 28 груд. 2022 р.
8. Гіжевський, В.К. і Скірський, І.В. 2018. Особливості вини у злочині, передбаченому ст. 291 Кримінального кодексу України. *Правничий вісник Університету «КРОК»*. 31 (Чер 2018), 141–146.
9. Текст проєкту нового Кримінального кодексу України/Draft of the new Criminal Code of Ukraine. *Головна | Новий Кримінальний Кодекс*. URL: <https://newcriminalcode.org.ua/criminal-code> (дата звернення: 29.04.2025).
10. Крайник Г. Щодо проєкту загальної частини нового кримінального кодексу України. *Правова політика України: історія та сучасність* : Матеріали I Всеукр. науково-практ. семінару, м. Житомир, 8 жовт. 2020 р. С. 51–55.
11. Бандурка, Олександр Маркович. «Проєкт нового Кримінального кодексу України: критичний погляд.» Злочинність і протидія їй в умовах війни та у повоєнній перспективі: міждисциплінарна панорама: зб. тез доп. Міжнар. наук.-практ. конф.(м. Вінниця, 19 квіт. 2024 р.). Вінниця: ХНУВС, 2024. С. 29-34, 2024.