

УДК 343.346.552

Філіппов Артем Валерійович,

кандидат юридичних наук, доцент,

доцент кафедри господарського та транспортного права

юридичного факультету Інституту управління, технологій та права

Державного університету інфраструктури та технологій,

м. Київ, Україна

ПРАВОВІ ПРОБЛЕМИ КРИМІНАЛІЗАЦІЇ КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ

Анотація. 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 деліктного законодавства.

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

Summary. 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 ЦК 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 по тексту – ДТП): у 2016 році їх кількість (158776) зроста порівняно з 2015 роком (134193) на 14,6% [4], у 2017 р. кількість ДТП знов зроста до 165256, а кількість ДТП з постраждалими – з 26782 у 2016 до 27220 у 2017 [5]. Незважаючи на зменшення кількості ДТП (до 150120), а також постраждалих від ДТП в Україні протягом 2018 р. у порівнянні з попередніми 2016-2017 роками [5], кількість постраждалих у ДТП за останні роки все рівно лишається загрозливою: наприклад, у 2017 р. у ДТП поранено 7728 осіб, загинуло 3432 особи, у 2018 р. кількість поранених у ДТП зменшилась до 6251, а загиблих – до 3350 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 в 2018 р. 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. Нажаль, цим зміни у законодавстві нерідко і

вичерпуються: підвищенням штрафів у окремих статтях у кілька (десятьків) разів, інколи посиленням санкції статті альтернативним чи додатковим стягненням або (якщо законодавець налаштований вирішити проблему радикально) – криміналізацією правопорушення. При цьому, як правило, ігноруються аналогічні чи суміжні правопорушення, стягнення за вчинення яких залишається без змін, типовим прикладом чого є закон від 7 липня 2016 року [7], який ми детально розглядали в своїх попередніх публікаціях [8; 9] як результат повної відсутності системного (і взагалі наукового) підходу до вказаної проблеми. Нажаль, новий закон від 22 листопада 2018 року [10] (набере чинності 1 січня 2020 р.), який криміналізує керування транспортними засобами у стані сп'яніння, усуває далеко не усі розглянуті нами у попередніх публікаціях проблеми закону 2016 р., зате створює ряд нових. Вищевказане і є предметом дослідження у даній статті.

Мета даної 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 і 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 й докорінними змінами законодавства в цій сфері). Ще кілька років тому актуальні монографічні дослідження [11] даної 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 з керуванням транспортними засобами, однак у 2016 р. КпАП зазнав суттєвих змін саме щодо таких стягнень. Треба відзначити дисертацію 2016 р. 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 Кодексу про адміністративні правопорушення 1984 р. [14] (далі по тексту – КпАП) у липні 2016 р. та листопаді 2018 р., що є предметом дослідження даної статті. А.В. Петровський, аналізуючи в своїй статті 2018 р. практику притягнення до адміністративної відповідальності за керування транспортним засобом в 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 з небагатьох публікацій, присвячених останньому (на той час – у 2017 р. – ще тільки законопроекту) є доповідь О.В. Микитчика, у якій він дав коротку, але досить змістовну (негативну) оцінку розглянутим новелам [16] – але нажаль більшість його зауважень до законопроекту не були враховані при прийнятті закону 2018 р. [10]. Т. Слущка провела порівняльний аналіз чинного законодавства та нового закону 2018 р. [10] та виклала свої висновки у вигляді порівняльної таблиці. Заслуговує на увагу й низка присвячених даній проблемі цікавих і актуальних статей в публіцистичній періодиці відомих юристів-практиків, таких як В. Власюк, Р. Кравець та ін.

Оскільки аналізовані в даній статті новели набувають чинності лише з 1 січня 2020 р., вважаємо за необхідне розглянути в даній статті не лише їх, але й чинне на даний 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 р до КпАП, з метою посилення адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння, 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, тому що 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 р. згідно ст. 25 КпАП, оплатне 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, що до штрафів, передбачених ч. 1, 2, 3 та 4 ст. 130 КпАП, тепер обов'язково (!) приєднується в якості додаткового стягнення позбавлення права керування транспортним засобом, самі 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 по тексту – 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], що 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 1200 неоподатковуваних мінімумів доходів

громадян, за ч. 3 ст. 130 – у розмірі 2400 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, оплатне 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 такого* [17]! Цей парадокс був відмічений 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 охоронюваним законом відносинам, ніж сприяє їх кращій правовій охороні.

Вищевказана проблема ніби усувається законом 2018 р. [10], який просто криміналізує керування транспортними засобами в стані сп'яніння, виключаючи адміністративну відповідальність за це правопорушення. Але залишається абсолютно невирішеною інша проблема. Не слід забувати, що керування транспортним засобом в 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 залишили без жодних змін: за ст. 122-2 – штраф в 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 тридцяти до сорока годин, або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб. Що очевидно не дотягує до санкцій ст. 130 КпАП, тим більше до нової ст. 286-1 КК України. Внаслідок вищевказаних змін до КпАП склалась 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 р. – 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 залишати місце дорожньо-транспортної пригоди, кидати при першій нагоді сам транспортний засіб з метою уникнути відповідальності за керування в стані сп'яніння. На цей основний недолік ми вказували у 2017 р. [8, с. 92]. Закон 2018 р. [10] цей недолік не усуває, на чому наголошує у своєму висновку Головне науково-експертне управління Апарату Верховної Ради України: «бажаючи уникнути кримінальної відповідальності за статтю 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. Не має 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 р. [10] з 1 січня 2020 р. значно посилює (майже вирівнює) санкцію за керування річковим або маломірним судном в стані сп'яніння, запроваджуючи штраф до однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від сорока до шістдесяти годин, з позбавленням права керування всіма видами плавучих засобів на строк від одного до трьох років. Але все рівно не виглядає логічним, що закон 2018 р. [10], запроваджуючи кримінальну відповідальність за керування в стані сп'яніння транспортним засобом, за керування річковим або маломірним судном чомусь залишає адміністративну.

Незрозуміло також, чому залишились без жодних змін санкції ст. 129? Адже допуск до керування (наприклад, автобусом, маршруткою 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 залишатись 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 осіб, які перебувають у стані сп'яніння). Закон 2018 р. [10] не тільки не усуває диспропорцію, а ще й на порядок поглиблює її: з 1 січня 2020 р. 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 з позбавленням 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 – для неї покарання не зміниться!

Важко не погодитись з висновком Головного науково-експертного управління Апарату Верховної Ради України, що «ефективність протидії певним правопорушенням, в тому числі и тим, які пропонується передбачити в статті 286-1 КК, залежить не тільки від суворості покарання, але й від невідворотності відповідальності за його вчинення» [19, с. 6]. В 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 освідування» слід зазначити, що в інших статтях Кодексу вживається поняття «медичного огляду». Відтак, така неузгодженість породжуватиме правову невизначеність» [20, с. 14].

Висновки. Вважаємо, що по великому рахунку посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння у 2016 р. було кроком у вірному напрямі. Однак, при цьому не вдалося уникнути суттєвих юридичних помилок, які ми розглянули вище. У пункті 4 Пояснювальної записки до проекту закону 2016 р. [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 р. [10] замість того, щоб усунути недоліки попереднього закону 2016 р. [7], з 1 січня 2020 р. 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 з санкціями нової ст. 286-1 КК України. При цьому питання наукової обґрунтованості вищевказаних розмірів стягнень, що запроваджують з 1 січня 2020 р. нова редакція ст. 130 КпАП та ст. 286-1 КК України, залишається відкритим. 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 усіх, пов'язаних з охоронюваними ними суспільними відносинами. Тільки в такому випадку правова охорона цих суспільних відносин (у нашому випадку відносин, пов'язаних з безпекою дорожнього руху) буде максимально ефективною. Адже загрозу безпеці дорожнього руху становить не тільки керування транспортними засобами у стані сп'яніння – не меншу загрозу становлять пов'язані з ним склади правопорушень, що можуть вчинятись одночасно – наприклад, допуск водія у стані сп'яніння до керування транспортним засобом (ст. 129 КпАП), невиконання водіями 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-ХІІ / 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 з 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. – 1984. – Додаток до № 52. – Ст. 1122.

15. Петровський А.В. Удосконалення механізму притягнення до адміністративної відповідальності за керування транспортним засобом в 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).