

УДК 343.232:656.13.08 (477)

DOI <https://doi.org/10.32782/2709-9261-2025-2-14-11>

Червінчук Андрій Васильович,

кандидат юридичних наук, старший дослідник, завідувач
науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності
факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту
(Донецький державний університет внутрішніх справ, м. Кропивницький)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7893-6632>



Алфьоров Сергій Миколайович,

доктор юридичних наук, професор, старший науковий співробітник
науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності
факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту
(Донецький державний університет внутрішніх справ, м. Кропивницький)
ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-7244-3666>



Ніколайчук Світлана Василівна,

суддя
(Дніпровський окружний адміністративний суд, м. Дніпро)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5213-3460>



ДОПУСК ДО КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ: ПРОБЛЕМАТИКА ВИЗНАЧЕННЯ СУБ'ЄКТА АДМІНІСТРАТИВНОГО ПРОСТУПКУ

У статті досліджено правову природу допуску до керування транспортними засобами у стані сп'яніння в контексті застосування частини 1 статті 129 Кодексу України про адміністративні правопорушення. Здійснено аналіз нормативно-правових актів, що регламентують передрейсовий контроль водіїв, а також виявлено суперечності між змістом законодавства та практикою його застосування. Особливу увагу приділено проблемі визначення суб'єкта адміністративної відповідальності за допуск особи до керування транспортом у стані сп'яніння. Доведено, що чинна редакція статті 129 Кодексу України про адміністративні правопорушення не охоплює всіх фактичних учасників процедури допуску, зокрема медичних працівників, що створює умови для латентності правопорушення. Обґрунтовано необхідність розширення кола суб'єктів відповідальності, уточнення терміна «допуск» у вузькому розумінні, а також запропоновано напрями вдосконалення адміністративно-деліктного законодавства з метою підвищення ефективності контролю за безпекою дорожнього руху.

Ключові слова: адміністративна відповідальність, допуск до керування, стан сп'яніння, безпека дорожнього руху, суб'єкт правопорушення, медичний огляд водія.

Постановка проблеми. Керування транспортними засобами у стані сп'яніння є однією з основних причин дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). Це порушення не лише підвищує ризик виникнення дорожніх аварій, а й сприяє настанню важких наслідків. За даними Національної поліції України, лише у 2024 р. на автошляхах країни нетверезими водіями було скоєно 5 653 ДТП, із них 1 000 автопригод із постраждалими, у яких 110 людей загинули та 1 302 було травмовано [1].

З вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту за вказаний період сталося 2 175 дорожньо-транспортних пригод, у яких 65 осіб загинули, а 584 особи зазнали травм різного ступеня тяжкості. Хоч керування транспортними засобами в нетверезому стані й не належить до основних причин аварійності серед вантажних і пасажирських перевізників, 0,1% автопригод сталося саме з вини таких водіїв [2].

Поліцейськими у 2024 р. було складено 149 883 протоколи про адміністративні правопорушення, передбачені ч. ч. 1–4 ст. 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), з них 66 384 стосовно осіб, які перебували у стані алкогольного сп'яніння, та 17 339 – щодо тих, хто перебував під впливом наркотичних речовин [3].

За результатами розгляду справ місцевими судами в цей період накладено 115 848 адміністративних стягнень на осіб, винних у вчиненні цих проступків [4].

У разі виявлення фактів керування водіями транспортних засобів, які використовуються перевізником на комерційній основі чи власним коштом, у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їхню увагу та швидкість реакції, адміністративну відповідальність мають нести відповідні посадові особи автомобільного перевізника згідно із ч. 1 ст. 129 КУпАП. Окремий збір і узагальнення інформації про кількість таких правопорушень органами Національної поліції не ведеться. Водночас за всіма правопорушеннями, передбаченими ст. 129 КУпАП, у 2024 р. поліцейськими винесено лише 60 постанов про накладення адміністративних стягнень. Це свідчить про системні проблеми в застосуванні зазначеної норми матеріального права, що потребують термінового розв'язання.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху неодноразово ставали предметом дослідження вчених-правників. Зокрема, цій тематиці були присвячені праці таких науковців, як М. Ю. Веселов, Т. О. Гуржій, Ю. С. Коллер, А. О. Собакар, О. Ю. Салманова, А. В. Філіппов та інші. Проте питанням адміністративної відповідальності посадових осіб автотранспортних підприємств за допуск до керування транспортними засобами водіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їхню увагу та швидкість, не було приділено досить уваги. Тому відсутність теоретичного обґрунтування визначення суб'єктів таких адміністративних деліктів спричинила практичні проблеми правозастосування.

Метою статті є дослідження правової природи допуску до керування транспортним засобом у стані сп'яніння, визначення кола фактичних і потенційних суб'єктів адміністративної відповідальності за таке правопорушення, виявлення прогалини чинного законодавства та напрацювання шляхів удосконалення правового регулювання з метою підвищення ефективності контролю за безпекою дорожнього руху.

Виклад основного матеріалу. Участь у процесі дорожнього руху осіб, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, спричиняє підвищені ризики для безпеки та створює потенційні загрози життю та здоров'ю всіх учасників руху. У цьому контексті слушною є думка А. В. Філіппова, що 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 й повинна залишатись посиленою, порівняно з відповідальністю звичайного водія [5].

Не надаючи оцінки розмірам стягнень, передбачених за вчинення таких проступків посадовими особами автогосподарств, варто наголосити на важливості не стільки суворості адміністративної відповідальності, скільки невідворотності такої відповідальності. Проте, відзначаючи мізерну кількість накладених штрафів співробітниками Національної поліції, варто визнати, що значна кількість цих деліктів залишаються латентними [6].

Однією із причин, що не дозволяє працівникам поліції ефективно реагувати на скоєні правопорушення та запобігати вчиненню нових проступків, є колізія правових норм, яка нині не дає можливості поліцейським правильно кваліфікувати дії посадових осіб автогосподарств і повноцінно застосовувати адміністративні санкції.

Так, відповідно до ч. 2 ст. 19 Конституції України, органи державної влади й органи місцевого самоврядування, їхні посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, у межах повноважень і способом, що передбачені Конституцією та законами України.

У ч. 1 ст. 129 КУпАП передбачено відповідальність за допуск до керування транспортними засобами водіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або у хворобливому стані, або під впливом лікарських препаратів, що знижують їхню увагу та швидкість реакції, або таких, що не пройшли в установленний строк медичного огляду. Санкцією цієї статті визначено, що за такі діяння відповідальність передбачена для посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, громадян – суб'єктів господарської діяльності.

Визначення суб'єктів цих правопорушень зумовлено положеннями ч. 2 ст. 12 Закону України «Про дорожній рух», відповідно до якої посадові особи, які відповідають за експлуатацію і технічний стан транспортних засобів, зокрема, зобов'язані не допускати до керування транспортними засобами осіб, які не пройшли в установленний строк медичного огляду, перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їхню увагу та швидкість реакції [7].

Водночас порядок проведення медичних оглядів визначено Положенням про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, затвердженим спільним наказом Міністерства охорони здоров'я України та Міністерства внутрішніх справ України від 31 січня 2013 р. № 65/80. Згідно з п. 1.4. Положення, щозмінному передрейсовому та післярейсовому медичним оглядам підлягають водії транспортних засобів підприємств, установ і організацій незалежно від форми власності, фізичних осіб – підприємців, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів. У п. 1.8 Положення визначено, що щозмінні передрейсові та післярейсові

медичні огляди водіїв транспортних засобів здійснюються лікарями лікувального профілю та/або молодшими медичними працівниками з медичною освітою за спеціальністю сестринська справа, лікувальна справа. У п. 4.1 визначено, що щозмінний передрейсовий медичний огляд проводиться для водіїв транспортних засобів перевізника безпосередньо перед їх виїздом у рейс. Відповідно до п. 4.5 цього ж Положення підставами для визнання водія непридатним до безпечного керування транспортним засобом, зокрема, є перебування водія у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Відповідно до п. 4.6 Положення результати проведеного передрейсового медичного огляду заносяться до Журналу щозмінного передрейсового та післярейсового медичних оглядів водіїв. Медичний працівник власноруч заповнює всі графи Журналу, а водій ставить свій підпис у графі «Підпис водія про відсутність скарг». За наявності дорожнього листа медичним працівником робиться запис у ньому про результат контролю стану здоров'я водія автотранспортного засобу [8].

Отже, фактично перевірку стану здоров'я водія та допуск його до керування транспортним засобом здійснюють медичні працівники, які не є посадовими особами, відповідальними за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, а тому не можуть вважатися суб'єктами правопорушень, передбачених ч. 1 ст. 129 КУпАП.

Водночас посадові особи, відповідальні за технічний стан, обладнання та експлуатацію транспортних засобів, не уповноважені здійснювати передрейсові та післярейсові медичні огляди водіїв, а тому не можуть бути визнані винними в учиненні таких адміністративних проступків.

Такої ж позиції дотримуються й судові інстанції. Так, в адміністративній справі № 2а-5-1526/09 Центральний районний суд міста Миколаєва скасував постанову про притягнення до адміністративної відповідальності начальника відділу медичного та соціального забезпечення ДП «Дельта-Лоцман» і закрит справу про адміністративне правопорушення за ч. 1 ст. 129 КУпАП за відсутністю складу правопорушення. В обґрунтування свого рішення суд зазначив, що позивач, будучи відповідальною особою за допуск водіїв до керування транспортним засобом, здійснив випуск на лінію водія, який був у стані алкогольного сп'яніння. Проте його посадові обов'язки не передбачають відповідальності за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів. Отже, позивач не є суб'єктом адміністративного правопорушення, що передбачене ч. 1 ст. 129 КУпАП [9].

Водночас Сьомий апеляційний адміністративний суд міста Вінниці за результатами розгляду адміністративної справи № 127/17577/22 дійшов висновку, що суд першої інстанції правильно встановив обставини справи й ухвалив судові рішення з додержанням норм матеріального і процесуального права, обґрунтовано скасував постанову інспектора ВБДР УПП у Вінницькій області ДПП Т. О. Сінкевича серії ДПО18 № 788567 від 26 липня 2022 р. про притягнення механіка ПП «Укртранс С» до адміністративної відповідальності за ч. 1 ст. 129 КУпАП, закрит провадження у справі.

Ухвалюючи оскаржуване рішення, суд першої інстанції виходив з того, що оскільки позивач обіймає посаду механіка приватного підприємства «Укртранс С», до його посадових обов'язків, визначених посадовою інструкцією, входить технічне забезпечення безаварійної

та надійної роботи на лініях, контроль справного стану рухомого складу, випуск його на маршрут відповідно до встановленого графіка. Обов'язку щодо проведення передрейсових медичних оглядів водіїв у його посадовій інструкції не визначено, отже, позивач не уповноважений здійснювати проведення передрейсового медичного огляду водіїв, тому в його діях відсутній склад адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 129 КУпАП [10].

Отже, поточна редакція ч. 1 ст. 129 КУпАП унеможлиблює притягнення до відповідальності осіб, винних у допуску до керування транспортними засобами водіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або у хворобливому стані, або під впливом лікарських препаратів, що знижують їхню увагу та швидкість реакції.

Отже, наріжним каменем кваліфікації таких діянь виступає суб'єкт адміністративного проступку. О. С. Фролов та І. В. Васильєв вважають, що змістом абстрактного (ідеального) концепту «суб'єкт адміністративного делікту» є чотиривимірна ієрархічна будова, синтезована у формі піраміди з таких ознак: а) здійснення делікту фізичною особою; б) осудності; в) віку; г) статусу. Особливий статус суб'єкта проступку може визначатися, зокрема, і конкретними посадами [11].

Для визначення суб'єкта адміністративного делікту, передбаченого ч. 1 ст. 129 КУпАП, варто дослідити саму процедуру допуску до керування транспортним засобом як правове явище. Для цього насамперед потрібно визначитися із тлумаченням цієї дефініції. Чинне законодавство не містить роз'яснення терміна «допуск до керування транспортним засобом». У науковій літературі також відсутні ґрунтовні дослідження правової природи цієї процедури.

У результаті дослідження чинного законодавства можна дійти висновку, що термін «допуск до керування транспортним засобом» застосовується як в загальному (широкому), так і в безпосередньому (вузькому) розумінні.

Загальне поняття допуску до керування транспортними засобами застосовується для визначення процедур і підстав для отримання особою спеціального права на керування транспортними засобами визначених категорій. Так, відповідно до ст. 15 «Основні положення щодо допуску до керування транспортними засобами» Закону України «Про дорожній рух», кожний громадянин, який досяг визначеного цим Законом віку, не має медичних протипоказань і пройшов повний курс навчання за відповідними програмами, може в установленому порядку отримати право на керування транспортними засобами відповідної категорії. Зазначена норма Закону реалізується підзаконним нормативно-правовим актом Кабінету Міністрів України – Положенням про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами, відповідно до якого особи допускаються до керування транспортними засобами за наявності в них національного посвідчення водія України на право керування транспортними засобами відповідної категорії, окрім випадків установлення особам тимчасового обмеження у праві керування транспортними засобами [12].

У вузькому розумінні «допуск до керування транспортним засобом» розглядається в контексті надання можливості конкретній особі безпосередньо здійснювати управління конкретним транспортним засобом. У визначенні компетенції власників транспортних засобів у ст. 10 Закону України «Про дорожній рух» законода-

вещь передбачив обов'язок щодо здійснення обліку осіб, які допускаються до керування транспортним засобом. Зважаючи на те, що власником транспортного засобу може бути як фізична, так і юридична особа, яка володіє майновими правами на транспортний засіб, що підтверджується відповідними документами, законодавець не розрізняє обов'язки власників залежно від їхнього статусу як учасників цивільних відносин. Однак у деяких випадках нормотворці використовують іншу словесну конструкцію: «передача керування транспортним засобом». Так, відповідно до Правил дорожнього руху України, власник транспортного засобу, а також особа, яка використовує такий транспортний засіб на законних підставах, можуть передавати керування транспортним засобом іншій особі, що має при собі посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії. Власник транспортного засобу може передавати такий засіб у користування іншій особі, що має посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії, передавши їй реєстраційний документ на цей транспортний засіб.

Проте в адміністративно-деліктному законодавстві слово «передача» уживається стосовно фізичних осіб. Наприклад, ч. 2 ст. 126 КУпАП передбачена відповідальність за передачу керування транспортним засобом особі, яка не має права керування таким транспортним засобом, а за ч. 1 ст. 130 цього Кодексу адміністративну відповідальність несуть особи за передачу керування транспортним засобом особі, яка перебуває у стані сп'яніння чи під впливом лікарських препаратів.

Слово «допуск» законодавець уживає в диспозиціях статей КУпАП, які передбачають адміністративну відповідальність посадових осіб автопідприємств або фізичних осіб – суб'єктів господарської діяльності. Після проведення аналізу положень вищезначених нормативно-правових актів можна дійти висновку, що до керування транспортним засобом посадовою особою, відповідальною за експлуатацію і технічний стан транспортних засобів, до керування транспортними засобами можуть бути допущені водії, які мають права на керування транспортними засобами відповідної категорії, пройшли в установленний строк періодичний медичний огляд і передрейсовий медичний огляд і не перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їхню увагу та швидкість реакції. Водії, які наймаються на роботу вперше або останнім часом не працювали водіями більш ніж 12 місяців, допускаються до керування транспортними засобами після проходження стажування із практичного керування на відповідному транспортному засобі тривалістю не менш як 30 годин.

Незважаючи на те, що повноваження щодо допуску водія до керування транспортним засобом покладаються на особу, відповідальну за експлуатацію і технічний стан транспортних засобів, установлення здатності водія за медичними показаннями до безпечного керування

потребує спеціальних знань і відповідної кваліфікації, тому здійснюється суто медичним працівником, який, за наявності відповідних відхилень у стані здоров'я водія, уповноважений відстороняти його від роботи. Отже, незастосування медичним працівником відсторонення від роботи водія під час щозмінного передрейсового огляду варто вважати допуском до керування транспортним засобом. Така логіка простежується в деяких підзаконних нормативно-правових актах, зокрема, Порядком використання і зберігання транспортних засобів Національної поліції України передбачено, що допуск водіїв до керування транспортними засобами підтверджується штампом і підписом медпрацівника у відповідних розділах дорожніх листів [13]. Інструкцією про порядок видачі й використання штампів медичних працівників, що проводять щозмінні передрейсові та післярейсові медичні огляди водіїв транспортних засобів, визначено, що медичний працівник, який проводить щозмінний передрейсовий медичний огляд водіїв і допускає їх до керування транспортним засобом, несе відповідальність за висновки стосовно придатності обстежених водіїв до керування транспортним засобом, згідно із чинним законодавством України [14].

Отже, лише медичні працівники є уповноваженими особами, на яких покладається обов'язок установлення відповідності стану здоров'я водіїв умовам безпечного керування транспортними засобами перед початком роботи. Тому неналежне виконання такими медичними працівниками своїх обов'язків, яке призвело до участі в дорожньому русі водіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їхню увагу та швидкість реакції, має визнаватися адміністративним правопорушенням.

Зважаючи на викладене та з метою забезпечення дотримання принципу справедливості та невідворотності адміністративної відповідальності, доцільно абз. 2 ч. 1 ст. 129 КУпАП викласти в такій редакції: «призводить до накладення штрафу на посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, **медичних працівників, уповноважених на проведення щозмінних передрейсових і післярейсових медичних оглядів водіїв**, громадян – суб'єктів господарської діяльності в розмірі двадцяти п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян».

Висновки. Отже, усунення правової колізії та розширення кола суб'єктів відповідальності за допуск до керування транспортним засобом у стані сп'яніння є необхідним кроком для підвищення безпеки дорожнього руху та забезпечення невідворотності покарання за адміністративні проступки в цій сфері.

Перспективним є вивчення практики застосування Національною поліцією оновленої редакції ст. 129 КУпАП, оцінювання її впливу на статистику ДТП та розроблення рекомендацій з удосконалення організаційних процедур медичного контролю на підприємствах-перевізниках.

Список використаних джерел

1. Статистика ДТП в Україні за 2024 р. *Патрульна поліція* : офіційний сайт. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 24.04.2025).
2. Аналіз стану безпеки руху та аварійності на наземному транспорті в Україні за 2024 р. *Державна служба з безпеки на транспорті* : офіційний сайт. URL: https://dsbt.gov.ua/images/public_information/analiz_stanu_avariynosti_na_nazemnomu_transporti_2024_.pdf (дата звернення: 24.04.2025).
3. Звіт про стан застосування адміністративного законодавства органами Національної поліції України за 12 місяців 2024 р. (форма 1-АП). *Національна поліція України* : офіційний сайт. URL: <https://npu.gov.ua/diyalnist/vidkriti-dani> (дата звернення: 24.04.2025).

4. Звіт судів першої інстанції щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення. *Судова влада України*. URL: https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/zvit_dsau_2024 (дата звернення: 24.04.2025).
5. Філіппов А. В. Криміналізація керування транспортними засобами у стані сп'яніння: необхідність системного підходу. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2019. № 3. С. 219–222. URL: http://www.lsej.org.ua/3_2019/58.pdf (дата звернення: 02.05.2025).
6. Пилипенко Є. О., Атаманенко Ю. Ю. Стан сп'яніння водія як підстава для примусового відчуження транспортного стресу під час воєнного стану. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія «Право». 2022. № 70. С. 340–345. DOI: 10.24144/2307-3322.2022.70.54.
7. Буга В. В., Єдаменко І. В. Правове регулювання медичного забезпечення транспортної безпеки. *Українська поліцейська: теорія, законодавство, практика*. 2024. № 4. С. 35–39. DOI: 10.32782/2709-9261-2024-4-12-7.
8. Про затвердження Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів : наказ МОЗ України, МВС України від 31.01.2013 р. № 65/80. Дата оновлення: 20.11.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0308-13#Text> (дата звернення: 09.05.2025).
9. Справа 2а-5–1526/09. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. *court.gov.ua* : офіційний сайт. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/12742106> (дата звернення: 05.05.2025).
10. Справа 127/17577/22. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. *court.gov.ua* : офіційний сайт. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/107455549> (дата звернення: 06.05.2025).
11. Фролов О. С., Васильєв І. В. Зміст та обсяг концепту суб'єкт адміністративного правопорушення. *Держава і право. Юридичні і політичні науки*. 2014. № 66. С. 105–117.
12. Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами : постанова Кабінету Міністрів України від 08.05.1993 р. № 340. Дата оновлення: 25.01.2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF#n9> (дата звернення: 09.05.2025).
13. Про затвердження Порядку використання і зберігання транспортних засобів Національної поліції України : наказ МВС України від 07.09.2017 р. № 757. Дата оновлення: 31.08.2021 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1198-17#Text> (дата звернення: 12.05.2025).
14. Про затвердження Інструкції про порядок видачі і використання штампів медичних працівників, що проводять щозмінні передрейсові та післярейсові медичні огляди водіїв транспортних засобів : наказ ДП «Український медичний центр безпеки дорожнього руху та інформаційних технологій» МОЗ України від 03.03.2008 р. № 80/1-П. URL: <https://medtransvp.com.ua/poryadok-vidachi-vikoristannya-shtampiv-medichnix-pracivnikov/> (дата звернення: 12.05.2025).

References

1. Statystyka DTP v Ukraini za 2024 r. Patrolna politsiia [Traffic accident statistics in Ukraine for 2024. Patrol police]. Ofitsiyni sait. Retrieved from: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (data zvernennia: 24.04.2025) [in Ukrainian].
2. Analiz stanu bezpeky rukhu ta avariinosti na nazemnomu transporti v Ukraini za 2024 r. Derzhavna sluzhba z bezpeky na transporti [Analysis of the state of traffic safety and accident rates in land transport in Ukraine for 2024. State Transport Safety Service]. Ofitsiyni sait. Retrieved from: https://dsbt.gov.ua/images/public_information/analiz_stanu_avariynosti_na_nazemnomu_transporti_2024_.pdf (data zvernennia: 24.04.2025) [in Ukrainian].
3. Zvit pro stan zastosuvannya administratyvnoho zakonodavstva orhanamy Natsionalnoi politsii Ukrainy za 12 misiatsiv 2024 r. (forma 1-AP). Natsionalna politsiia Ukrainy [Report on the status of the application of administrative legislation by the bodies of the National Police of Ukraine for 12 months of 2024 (form 1-AP). National Police of Ukraine]. Ofitsiyni sait. Retrieved from: <https://npu.gov.ua/diyalnist/vidkriti-dani> (data zvernennia: 24.04.2025) [in Ukrainian].
4. Zvit sudiv pershoi instantsii shchodo rozghliadu sprav pro administratyvni pravoporushennia. Sudova vlada Ukrainy [Report of courts of first instance on the consideration of cases of administrative offenses. Judicial power of Ukraine]. Retrieved from: https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/zvit_dsau_2024 (data zvernennia: 24.04.2025) [in Ukrainian].
5. Filippov, A. V. (2019). Kryminalizatsiia keruvannya transportnymy zasobamy u stani sp'ianinnia: neobkhdnist systemnoho pidkhdodu [Criminalization of drunk driving: the need for a systemic approach]. *Yurydychnyi naukovyi elektronnyi zhurnal*. № 3. S. 219–222. Retrieved from: http://www.lsej.org.ua/3_2019/58.pdf (data zvernennia: 02.05.2025) [in Ukrainian].
6. Pylypenko, Ye., & Atamanenko, Yu. (2022). Stan spianinnia vodiia yak pidstava dlia prymusovoho vidchuzhennia transportnoho stresu pid chas voiennoho stanu [Driver's state of intoxication as a basis for forced alienation of transport stress during martial law]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seriia "Pravo"*. № 70. S. 340–345. DOI: 10.24144/2307-3322.2022.70.54 [in Ukrainian].
7. Buha, V. V., & Yedamenko, I. V. (2024). Pravove rehuliuвання medychnoho zabezpechennia transportnoi bezpeky [Legal regulation of medical support for transport safety]. *Ukrainska politseistyka: teoriia, zakonodavstvo, praktyka*. № 4. S. 35–39. DOI: 10.32782/2709-9261-2024-4-12-7 [in Ukrainian].
8. Pro zatverdzhennia Polozhennia pro medychnyi ohliad kandydativ u vodii ta vodiiv transportnykh zasobiv [On approval of the Regulations on the medical examination of driver candidates and vehicle drivers]: nakaz MOZ Ukrainy, MVS Ukrainy vid 31.01.2013 r. № 65/80. Data onovlennia: 20.11.2024. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0308-13#Text> (data zvernennia: 09.05.2025) [in Ukrainian].
9. Yedyni derzhavnyi reiestr sudovykh rishen (court.gov.ua). Sprava 2a-5–1526/09 [Unified State Register of Court Decisions (court.gov.ua). Case 2a-5–1526/09]. Ofitsiyni sait. Retrieved from: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/12742106> (data zvernennia: 05.05.2025) [in Ukrainian].
10. Yedyni derzhavnyi reiestr sudovykh rishen (court.gov.ua). Sprava 127/17577/22 [Unified State Register of Court Decisions (court.gov.ua). Case 127/17577/22]. Ofitsiyni sait. Retrieved from: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/107455549> (data zvernennia: 06.05.2025) [in Ukrainian].
11. Frolov, O. S., & Vasyliiv, I. V. (2014). Zmist ta obsiah kontseptu sub'iekt administratyvnoho pravoporushennia [Content and scope of the concept of the subject of an administrative offense]. *Derzhava i pravo. Yurydychni i politychni nauky*. № 66. S. 105–117 [in Ukrainian].

12. Pro zatverdzhennia Polozhennia pro poriadok vydachi posvidchen vodiia ta dopusku hromadian do keruvannia transportnyimi zasobamy [On approval of the Regulation on the procedure for issuing driver's licenses and admitting citizens to drive vehicles]: postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 08.05.1993 r. № 340. Data onovlennia: 25.01.2025. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF#n9> (data zvernennia: 09.05.2025) [in Ukrainian].

13. Pro zatverdzhennia Poriadku vykorystannia i zberihannia transportnykh zasobiv Natsionalnoi politsii Ukrainy [On approval of the Procedure for the use and storage of vehicles of the National Police of Ukraine]: nakaz MVS Ukrainy vid 07.09.2017 № 757. Data onovlennia: 31.08.2021. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1198-17#Text> (data zvernennia: 12.05.2025) [in Ukrainian].

14. Pro zatverdzhennia Instruksii ppo poriadok vydachi i vykorystannia shtampiv medychnykh pratsivnykiv, shcho provodiadiat shchozminni peredreisovi ta pisliareisovi medychni ohliady vodiiv transportnykh zasobiv [On approval of the Instructions on the procedure for issuing and using stamps for medical workers conducting periodic pre-trip and post-trip medical examinations of vehicle drivers]: nakaz DP "Ukrainskyi medychnyi tsentr bezpeky dorozhnoho rukhu ta informatsiinykh tekhnolohii" MOZ Ukrainy vid 03.03.2008 r. № 80/1-P. Retrieved from: <https://medtransvp.com.ua/poryadok-vidachi-vikoristannya-shtampiv-medichnix-pracivnykiv/> (data zvernennia: 12.05.2025) [in Ukrainian].

Chervinchuk Andrii,

Candidate of Law, Senior Researcher

(Donetsk State University of Internal Affairs, Kropyvnytskyi)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7893-6632>

Alforov Serhii,

Doctor of Law, Professor

(Donetsk State University of Internal Affairs, Kropyvnytskyi)

ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-7244-3666>

Nikolaichuk Svitlana,

Judge

(Dnipropetrovsk District Administrative Court, Dnipro)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5213-3460>

ADMISSION TO DRIVE VEHICLES WHILE INFLUENCED: THE PROBLEM OF DETERMINING THE SUBJECT OF AN ADMINISTRATIVE OFFENCE

The article is devoted to a comprehensive legal analysis of the institution of administrative liability for allowing a person to drive a vehicle while intoxicated. Particular attention is paid to the study of the content of part one of Article 129 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses in its systemic connection with the provisions of the Law of Ukraine "On Road Traffic" and relevant by-laws, in particular the Regulations on the Medical Examination of Driver Candidates and Drivers of Vehicles. The author has identified a significant gap in the current legislation, which consists in the legally undefined status of the subject of the offense, which consists in "allowing" a driver to drive while intoxicated. It is noted that the disposition of the norm of the Code of Administrative Offenses is formally directed at officials responsible for the operation of vehicles, while the actual assessment of the driver's health and permission to leave are carried out by authorized medical workers who are not covered by this norm. This creates difficulties in law enforcement practice, contributes to the latency of offenses and nullifies the principle of inevitability of administrative liability. The paper also outlines the problem of the lack of a clear regulatory definition of the term "admission to drive", which allows for its expanded or narrow interpretation, complicating the qualification of the act. Based on the analysis, the author proposes to amend Article 129 of the Code of Administrative Offenses by expanding the circle of subjects of responsibility, normative specification of concepts, and strengthening sanctions in order to ensure a real preventive effect. The need to introduce accounting for relevant offenses and monitoring the effectiveness of preventive mechanisms is substantiated. The results of the study can be used in the preparation of draft regulatory legal acts, as well as in law enforcement and expert practice.

Key words: administrative responsibility, admission to driving, state of intoxication, road safety, subject of offense, medical examination of driver.