

## ДО ПИТАННЯ ПІДСТАВ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ОКРЕМІ ЗЛОЧИНИ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ (СТАТТІ 286, 286-1 КК УКРАЇНИ)

УДК 343.3/.7

**Постановка проблеми.** Світова спільнота є свідком стрімкого зростання кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності дорожнього руху, що призводить до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод (надалі по тексті – ДТП) та їх негативних наслідків. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, дорожньо-транспортний травматизм на сьогодні є однією із найбільших проблем охорони здоров'я, за прогнозами, у 2030 р. дорожньо-транспортні пригоди можуть стати однією з основних п'яти причин смертності людей у світі. На сьогодні в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод є достатньо високим, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій. За питомими показниками аварійності та наслідками дорожньо-транспортних пригод Україна також є одним з лідерів серед європейських держав. Так, у середньому в державах – членах ЄС на 100 тис. жителів припадає 5% загиблих у ДТП, тоді як в Україні такий показник становить 8,22% осіб. (2019 р.) За розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 68,6 млрд. грн. на рік, що становить близько 1,91% ВВП (2019 р.), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні

До питання підстав кримінальної відповідальності за окремі злочини проти безпеки дорожнього руху...

травми або смерть внаслідок дорожньо-транспортних пригод<sup>1</sup>. Держава, не зважаючи на стратегічне завдання боротьби із триваючою збройною агресією, не повинна залишатися осторонь від вирішення означеної проблеми, до якої призводять, у тому числі, недосконалість нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху, а також недостатній запобіжний потенціал стримувальних норм, передусім кримінально-правових.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Специфіка відповідальності за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, в тому чи іншому фокусі, була предметом наукових пошуків В. І. Борисова, В. О. Меркулової, В.А.Мисливого, В. І. Осадчого, В. Я. Конопельського та інших учених. У той же час чимало питань, що стосуються сутнісних характеристик складів кримінальних правопорушень, їх відмежування та співвідношення, перспектив розвитку кримінально-правової політики і науки у цій частині залишаються дискусійними та потребуєчими дослідницької уваги.

Стаття має на меті оцінку окремих із підстав кримінальної відповідальності за посягання на безпеку дорожнього руху або експлуатацію транспорту (статті 286, 286-1 КК України) на сучасному етапі, з подальшим формулюванням пропозицій, спрямованих на підвищення запобіжного потенціалу кримінально-правових норм.

**Виклад основного матеріалу.** Говорячи про підстави криміналізації, Ю. А. Пономаренко вважає за необхідне виділяти: 1) достатньо високий ступінь суспільної небезпечності; 2) відносну поширеність діянь; 3) демонстрацію ними сталої тенденції до збереження кількості або ж до їх зростання; ці діяння повинні бути такими, ефективна протидія яким не може здійснюватися засобами інших галузей права; 5) переважання (чи, принаймні, однаковий вимір) позитивних соціальних наслідків від криміналізації над її негативними наслідками; 6) наявність у держави людських, організаційних, економічних, майнових та інших ре-

1 Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів від 21.10.2020 р. №1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#n8> (дата звернення: 06.12.2024).

сурсів для протидії таким злочинам; 7) підтримка (не заперечення) встановлення злочинності діяння з боку суспільної свідомості [1, с.200-201].

Деталізуючи відомі кримінально-правовій науці класифікаційні схеми підстав криміналізації, Д. О. Балобанова виокремлює серед них юридико-кримінологічні, до числа яких відносить: а) суспільну небезпечність діяння; б) типовість і достатню поширеність форм антигромадської поведінки; в) динаміку суспільно небезпечних діянь з урахуванням причин і умов, що їх породжують; г) наявну необхідність впливу кримінально-правовими заходами; д) врахування можливостей системи кримінальної юстиції у протидії тим або іншим формам антигромадської поведінки [2, с.179]. У контексті криміналізації суспільно небезпечних діянь проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту В.А. Мисливий, посеред інших, називає кримінально-правові та кримінологічні; С. В. Гізімчук виокремлює нормативні та кримінологічні фактори криміналізації порушення правил, норм, стандартів, що забезпечують безпеку дорожнього руху [3, с.589-590].

До числа кримінально-правових підстав криміналізації порушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту Є. С. Назимко, Р. І. Осипенко та Т. І. Пономарьова відносять наявність прогалин у законодавстві про кримінальну відповідальність; необхідність адекватного, справедливого та невідвратно-го застосування кримінальної відповідальності за дану групу злочинів; до кримінологічних – зміни у рівні, структурі або динаміці порушень безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту; виявлення нових причин та умов вчинення зазначеної групи злочинів тощо [3, с.590].

Очевидно, що перелічені вище підстави матимуть безпосереднє значення не тільки при вирішенні питання про криміналізацію чи подальше збереження кримінальної відповідальності за конкретні форми антигромадської поведінки, але й при з'ясуванні потреби/доцільності у її посиленні. Мова йде, передусім, про суспільну небезпечність тих чи інших проявів, їх поширеність, кількісні та якісні зміни.

Більш предметне уявлення про *гуманітарні наслідки* дорожньо-транспортного травматизму, характеристику потерпілих від

До питання підстав кримінальної відповідальності за окремі злочини проти безпеки дорожнього руху...

аналізованих кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту осіб, їх динаміку, формує така статистична інформація органів кримінальної юстиції:

- Офісу Генерального прокурора [4] (ККУ доповнено статтею 286-1 згідно із Законом № 1231-IX від 16.02.2021 р., статистичні дані за 2021 р. по даному складу відсутні):

Кримінальні правопорушення, обліковані у звітному періоді/за якими провадження направлені до суду з обвинувальним актом	2021	2022	2023	2024
Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст.286 ККУ)	7 961 / 3195	6 366 / 2 191	7 017 / 3 168	7 194 / 3 137
у т. ч., що спричинило смерть потерпілого (ч. ч. 2, 3 ст. 286 ККУ)	1 507 / 562	1 270 / 362	1243 / 511	1 015 / 451
Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння (ст. 286-1 ККУ) <sup>2</sup>	---	774 / 414	950 / 508	957 / 528
<b>Відомості про осіб, які потерпіли від кримінальних правопорушень</b>				
Усього осіб, які потерпіли від ДТП (ст.286 ККУ), з яких:	8 755	7 294	8 086	6 277
Загибло	1 715	1 476	1 463	1 167
Неповнолітніх	641	398	544	475
Малолітніх (до 14 років)	334	268	356	423

- судів першої інстанції (за результатами розгляду матеріалів кримінального провадження) [5]:

Види кримінальних правопорушень	Кількість засуджених осіб		
	2021	2022	2023
Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст.286 ККУ)	2 762	1 677	1 948
Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння (ст. 286-1 ККУ)	132	301	477
<b>Кількість потерпілих фізичних осіб:</b>			
Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст.286 ККУ), з яких:	3 080	1 919	2 190
заподіяно шкоди життю	494	347	425
заподіяно шкоди здоров'ю	1 702	1 075	1230
Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння (ст. 286-1 ККУ), з яких:	130	300	503
заподіяно шкоди життю	27	43	68
заподіяно шкоди здоров'ю	61	196	313

ЗБІРНИК НАКЛЮКОВИХ СТАТЕЙ

Констатуємо негативні тенденції, пов'язані з передбаченими статтями 286, 286-1 ККУ деліктами (динаміка у відношенні до попереднього року): 1) сталість високого рівня випадків порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: 2022 р (-20%), 2023 р. (+10,2%), 2024 р. (+2,5%); 2) ріст епізодів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння: 2023 р. (+22,7%), 2024 р. (+0,73%); 3) збільшення кількості засуджених за ст.2861 осіб: 2022 р (+128%); 2023 р (+58,5%); 4) збільшення кількості потерпілих фізичних осіб: за ст.286 ККУ – у 2023 р. на 14,1%; за ст.286-1 ККУ – у 2022 р. на 130,8%, у 2023 р. на 67,7%. Потрібно також враховувати, що ці показники мають місце на тлі воєнного стану, через який даними кримінальної статистики не охоплена значна частина тимчасово окупованої території України.

Згідно роз'яснень, викладених у пунктах 20, 21 Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р. №14 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» (надалі по тексту – Постанова), при призначенні покарання за відповідною частиною ст. 286 КК України, суди мають враховувати не тільки наслідки, що настали, а й характер та мотиви допущених особою порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, її ставлення до цих порушень та поведінку після вчинення злочину, вину інших причетних до нього осіб (пішоходів, водіїв транспортних засобів, працівників, відповідальних за технічний стан і правильну експлуатацію останніх, тощо), а також обставини, які пом'якшують і обтяжують покарання, та особу винного. У кожному випадку призначення покарання за частинами 1 та 2 ст. 286 КК України необхідно обговорювати питання про доцільність застосування до винного додаткового покарання – позбавлення права керувати транспортними засобами або обіймати посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан чи експлуатацію транспортних засобів, відповідно [6].

Варто відзначити, що судова практика розгляду справ про злочини, пов'язані із летальними наслідками для однієї чи декількох осіб унаслідок порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ч. 2 і 3 ст.286 ККУ) налічує непоодинокі випадки більш ніж лояльного ставлення до особи злочинця через застосування ст.75 ККУ та подальшого їх звільнення від відбування покарання із встановленням іспитового строку. У 44% проаналізованих нами вироків (ЄДРСР, 50 вироків, 2017-2019 рр.) засуджені особи були звільнені від відбування покарання, з них: у 38% випадків – на підставі ст.75 ККУ, 6% випадків – на підставі Закону України «Про амністію». Практиці відомі й випадки, коли від відбування покарання (як основного, так і додаткового – у виді позбавлення права на керування транспортним засобом), на підставі ст.75 ККУ було звільнено особу, винувату у загибелі 2-ох потерпілих (ч.3 ст.286 КК України) (вирок Глухівського міськрайсуду Сумської області від 31.03.2017 р. у справі №576/75/17-к) [7, с. 106-107, 280]. Така тенденція не співвідноситься із суспільною небезпечністю аналізованих кримінальних правопорушень, яку визначають, зокрема, «наслідки/ціна» автотранспортних деліктів, та не досягає декларованої ст.50 ККУ мети покарання – кари і запобігання вчинення нових кримінальних правопорушень як засудженими, так і іншими особами. При винесенні обвинувальних вироків суди, в цілому, керуються роз'ясненнями Постанови, у абсолютній більшості справ (86% із досліджених) прийнявши рішення про позбавлення особи права керувати транспортним засобом на той чи інший строк. З іншого боку, обґрунтовуючи рішення про наявність підстав для застосування означеного додаткового покарання, суди **одночасно звільняють від його відбування** (виділення моє – І. М.) на підставі ст.75 ККУ, що є алогічним, також не відповідаючи меті загальної та спеціальної превенції.

Схожих висновків, за результатами узагальнення 200 обвинувальних вироків судів першої інстанції за ч. 1 ст. 286 ККУ (2019 р.), дійшла О. Ю. Тарасенко. Разом із призначенням основного покарання у вигляді обмеження волі, суди **в усіх випадках** звільняли засуджених від відбуття такого покарання з випробуванням

із встановленням іспитового строку. Учена абсолютно справедливо зауважує, що таке «тотальне» застосування судами положень ст. 75 ККУ може позбавити сенсу призначене покарання. Що стосується додаткового покарання у вигляді позбавлення права керувати транспортними засобами, лише у 79 випадках від всього обсягу взятих для вивчення вироків судами першої інстанції разом із основним покаранням також застосовувалось позбавлення права керувати транспортним засобом (39,5%) [8, с.313, 316].

Слідуючи від одиничного до загального, варто відзначити негативний криміногенний потенціал судової практики «надмірного», за відсутності для цього підстав, застосування ст.75 ККУ. Судова статистика демонструє, що закріплена у ККУ надзвичайно широка диференціація кримінальної відповідальності на практиці також застосовується в широких масштабах, а деякі з положень кримінального закону, які мали б розглядатися як винятки, перетворюються в правило. Ця ситуація призводить до забуття принципу невідворотності кримінальної відповідальності і принципу рівності громадян перед законом, поступово стирає межу між принципом справедливості (адекватності) та принципом гуманізму (милосердя) і зводить в абсолют принцип індивідуалізації покарання. Таке застосування ст. 75 ККУ фактично призводить до більшої поширеності на практиці винятків із загального правила, ніж самого правила [9, с.344-345].

Аналогічний підхід демонструє і сучасна практика призначення покарання, щоправда, лише у відношенні до ст. 286 ККУ. Так, згідно з інформацією Державної судової адміністрації України, у 2023 р. за ч.1 ст.286 ККУ було засуджено 249 осіб (119 звільнено від покарання з випробуванням, 12 – з інших підстав); за ч.2 ст.286 ККУ – 1 017 (811 звільнено від покарання з випробуванням, 9 – на підставі акту амністії, 2 – з інших підстав); за ч.3 ст.286 ККУ – 33 (13 звільнено від покарання з випробуванням). Звертає на себе увагу висока питома вага осіб, засуджених за спричинені унаслідок порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту смерть потерпілого чи тяжке тілесне ушкодження (ч. 2 ст.286 ККУ) – 78,3% від загалу, як і показник звільнення від покарання, через застосування ст.75 ККУ – 79,7%

осіб, з урахуванням усіх підстав до звільнення – 80,8% осіб. Тоді як із засуджених у 2023 р. за ст.286-1 ККУ 288 осіб, лише 15 з них було звільнено від покарання з випробуванням (5,2%) [10]. Згаданий відсоток звільнення на підставі ст.75 ККУ осіб, засуджених за ч.2 ст.286 ККУ вказує на те, що у значній частині випадків суди беруть до уваги формальні дані, які характеризують особу винуватого, поруч з тим, не зменшуючи його суспільної небезпеки та вчиненого кримінального правопорушення, унаслідок чого були спричинені тяжкі наслідки.

У контексті зазначеного перспективними для аналізу та подальшої екстраполяції видаються положення з приводу спеціальної конфіскації транспортного засобу особи, яка керувала ним у стані сп'яніння чи передала керування транспортним засобом такій особі або відмовилася від проходження перевірки (освідування) (ст.461 КК Білорусь) [7, с.108]. КК Латвійської республіки у Розділі VIII «Спеціальна конфіскація майна» також передбачає можливість конфіскації транспортного засобу в особи, що вчинила кримінальне правопорушення, якщо воно було спрямоване проти безпеки дорожнього руху (ч.4 ст.70) [11].

Додатково варто наголосити на аспектах, необхідних до врахування при можливому запозиченні у національне кримінальне законодавство зарубіжних напрацювань у частині протидії кримінально-протиправним порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами:

1) спеціальна конфіскація транспортного засобу за своїм змістом є примусовим та безоплатним заходом імперативного застосування судом, що повністю відповідає визначенню ст.96-1 ККУ;

2) спеціальній конфіскації повинен підлягати транспортний засіб незалежно від права власності на нього, достатньо лише факту вчинення водієм згаданих складів кримінальних правопорушень. Видається, що цим самим можна значно зменшити кількість ситуацій неконтрольованого та безвідповідального ставлення власників до використання їх транспортних засобів дітьми, особами, з якими вони перебувають у дружніх, родинних чи інших стосунках, недосвідченими водіями, що нерідко є причиною ДТП з відповідними наслідками;



3) дане положення не є абсолютним та не повинне поширюватися на випадки вибуття транспортного засобу із законного володіння власника / законного користувача поза межами їх волі чи у результаті протиправної поведінки інших осіб [7, с.108].

**Висновки.** Наведені вище дані кримінальної статистики кореспондують із одним із основних напрямів реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні, а саме – удосконалення законодавства питань безпеки дорожнього руху, у тому числі в частині посилення відповідальності громадян та посадових осіб за вчинення правопорушень у вказаній сфері. Значний запобіжний потенціал, як видається, матиме посилення кримінальної відповідальності за вчинення деліктів, передбачених статтями 286 (у частині смерті потерпілого / загибелі кількох осіб) та 286-1 ККУ, шляхом передбачення у ст.96-1 ККУ можливості застосування спеціальної конфіскації транспортного засобу правопорушника, а також обмеження щодо застосування звільнення від відбування покарання з випробуванням (ст. 75 ККУ) у вказаних випадках.

1. *Сучасна кримінально-правова система в Україні: реалії та перспективи: монографія / Ю. В. Баулін, М. В. Буроменський, В. В. Голіна та інш., під загальною редакцією академіка НАПрН України Ю. В. Бауліна. К.: ВАІТЕ, 2015. 688 с.*
2. *Балобанова Д. О. Динаміка кримінального права: доктринальні положення : монографія / Д. О. Балобанова. Одеса : Фенікс, 2020. 358 с.*
3. *Назимко Є. С., Осипенко Р. І., Пономарьова Т. І. Фактори криміналізації порушень у сфері безпеки дорожнього руху. Юридичний науковий електронний журнал. 2023. №2. С.588-590.*
4. *Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування (2021-2024 рр.). URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> (дата звернення: 02.12.2024).*
5. *Звіт судів першої інстанції про розгляд матеріалів кримінального провадження (2021-2023 рр.). URL: [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka/](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/) (дата звернення: 02.12.2024).*
6. *Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті: Постанова Пленуму ВСУ від 23.12.2005 р. №14. URL:*

До питання підстав кримінальної відповідальності за окремі злочини проти безпеки дорожнього руху...

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05> (дата звернення: 21.12.2024).

7. *Медицький І. Б. Наслідки злочинності в Україні: теоретичні і прикладні аспекти : монографія / І. Б. Медицький. Івано-Франківськ : Супрун В. П., 2020. 314 с.*
8. *Тарасенко О. Ю. Аналіз призначення покарання за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Часопис Київського університету права. 2020. №3. С.313-319.*
9. *Бабанли Р. Призначення покарання в Україні: теоретико-прикладні засади. Чернівці: Десна Поліграф, 2019. 488 с.*
10. *Звіт про притягнутих до кримінальної відповідальності осіб та види кримінального покарання (2023 р.). URL: [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka/zvit\\_dsau\\_2023](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/zvit_dsau_2023) (дата звернення: 18.11.2024).*
11. *Кримінальний кодекс Латвійської Республіки від 17.06.1998 р. URL: <https://likumi.lv/ta/id/88966-kriminallikums> (дата звернення: 18.11.2024).*

**Медицький І. Б. До питання підстав кримінальної відповідальності за окремі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (статті 286, 286-1 КК України).**

Стаття присвячена аналізу підстав кримінальної відповідальності за окремі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (статті 286, 286-1 КК України). Визначено гуманітарні наслідки дорожньо-транспортного травматизму та пов'язаної з ним смертності, наведено характеристику потерпілих від кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту осіб, їх динаміку. Підтверджено негативні тенденції, а саме: 1) стабільно високий рівень випадків порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 2) зростання кількості випадків порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами у стані сп'яніння; 3) збільшення кількості засуджених за ст.286-1 КК України осіб, а також потерпілих від цього злочину фізичних осіб.

Узагальнено практику призначення судами покарання за злочини, передбачені статтями 286, 286-1 КК України, констатовано необґрунтовано завищений відсоток звільнення від відбування покарання із встановленням іспитового строку осіб, засуджених за ч.2 ст.286 КК України.

Наведено аргументи на користь посилення кримінальної відповідальності за вчинення злочинів, передбачених статтями 286 (у частині смерті потерпілого / загибелі кількох осіб) та 286-1 КК України, шляхом передбачення у ст.96-1 КК України можливості застосування спеціальної конфіскації транспортного засобу правопорушника, а також обмеження щодо застосування звільнення від відбування покарання з випробуванням (ст. 75 КК України) у вказаних випадках.

**Ключові слова:** кримінальна відповідальність, транспортні злочини, правила безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, транспортний засіб, стан сп'яніння, покарання, звільнення від кримінальної відповідальності.

**Medytskyi I.B. On the issue of grounds for criminal liability for certain crimes against road safety and transport operation (Articles 286, 286-1 of the Criminal Code of Ukraine).**

The article is devoted to the analysis of the grounds of criminal liability for certain crimes against road safety and transport operation (Articles 286, 286-1 of the Criminal Code of Ukraine). The author identifies the humanitarian consequences of road traffic injuries and related mortality, and describes the characteristics of victims of criminal offenses in the field of road traffic safety and transport operation and their dynamics. Negative trends have been confirmed, namely: 1) a consistently high level of cases of violation of road safety rules or operation of vehicles by persons driving vehicles; 2) an increase in the number of cases of violation of road safety rules or operation of vehicles by persons driving vehicles while intoxicated; 3) an increase in the number of persons convicted under Article 286-1 of the Criminal Code of Ukraine, as well as individuals who suffered from this crime.

The author summarizes the practice of sentencing by courts for crimes under Articles 286 and 286-1 of the Criminal Code of Ukraine and notes that the percentage of persons convicted under Part 2 of Article 286 of the Criminal Code of Ukraine who are released from serving their sentence with the establishment of a probationary period is unreasonably high.

The author provides arguments in favor of strengthening criminal liability for committing crimes under Articles 286 (in terms of death of the victim / death of several persons) and 286-1 of the Criminal Code of Ukraine by providing for in Article 96-1 of the Criminal Code of Ukraine the possibility of special confiscation of the offender's vehicle, as well as restrictions on the application of probation (Article 75 of the Criminal Code of Ukraine) in these cases.

**Keywords:** criminal liability, transport crimes, rules of road safety or operation of transport, vehicle, state of intoxication, punishment, exemption from criminal liability.