

УДК 343

DOI <https://doi.org/10.32782/apdp.v100.2023.14>*І. С. Радковська*

КРИМІНАЛЬНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ЗА КК ФРН

Постановка проблеми. Для України як держави, яка обрала євроінтеграційний курс, надзвичайно важливим є вивчення досвіду держав-членів Європейського Союзу, зокрема й у галузі кримінального права, та порівняння його з вітчизняним законодавством для виявлення можливостей перейняття кращого досвіду.

Мета цієї статті полягає у виявленні положень чинного КК ФРН щодо безпеки руху та експлуатації транспорту, відсутніх у вітчизняному законодавстві, та формулюванні відповідних пропозицій щодо імплементації їх до чинного КК України з метою удосконалення національного кримінального законодавства.

Оцінка стану літератури. Актуальні проблеми кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту знайшли відображення у дослідженнях С.В. Бабаніна, В.І. Борисова, С.В. Гізімчука, І.А. Дришлюка, В.І. Касинюка, Я.В. Матвічук, Н.А. Мирошніченко, В.А. Мисливого, В.І. Осадчого, Н.О. Федчун. Питання кримінального права зарубіжних країн досліджуються у працях Е.Е. Кузьміна, Є.Л. Стрельцова, В.О. Тулякова, І.М. Хавронюка, О.М. Шостак (Поліщук). Водночас, низка питань у цій сфері залишається недостатньо дослідженою, а тому потребує подальших наукових розвідок.

Виклад основного матеріалу. Аналізуючи КК ФРН [2], зазначимо, що його Загальна частина не є такою деталізованою, як Загальна частина чинного КК України [3]. Кримінальне законодавство ФРН не містить детальних положень щодо суб'єкта, форм вини, стадій вчинення кримінального правопорушення, тощо. Тим не менш, у кодексі наявна низка цікавих положень, які варті уваги.

Параграф 44 КК ФРН, який стосується заборони керування транспортним засобом, містить положення, що даний захід може застосовуватися до особи, навіть якщо вчинення кримінального правопорушення не пов'язане з керуванням транспортним засобом або виконанням обов'язків водія [2].

Також параграф 69 КК ФРН передбачає можливість позбавлення права керувати транспортними засобами, якщо буде доведено, що особа є непридатною до керування ними. При цьому у пункті 2 даного параграфу зазначено, що у випадках: створення загрози дорожньому руху (розділ 315c), незаконних автоперегонів (розділ 315d), керування автомобілем у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння (стаття 316), залишення місця ДТП, якщо правопорушник знав або повинен був знати, що внаслідок ДТП особа загинула, отримала серйозні поранення або було завдано значної шкоди майну іншої особи (стаття 142), сп'яніння (стаття 323a) – особа, як правило, вважається непридатною до керування транспортними засобами [2].

При цьому у параграфі 69а КК ФРН зазначено, що суд може прийняти рішення про довічне позбавлення права керувати транспортними засобами, якщо очікується, що встановленого законом максимального строку буде недостатньо для запобігання небезпеці, яку представляє особа [2]. Якщо порушник не має посвідчення водія, суд все одно може прийняти рішення про позбавлення права керувати транспортними засобами.

Вважаємо, що дане положення є раціональним та покликане максимально враховувати особу правопорушника при призначенні остаточного покарання. На нашу думку, зазначене положення може бути імплементоване до чинного КК України та застосовуватися у тих випадках, коли позбавлення права керувати транспортними засобами на певний строк не є достатнім з урахуванням обставин вчинення кримінального правопорушення та особи винного. Поняття достатності у даному випадку є оціночним, тому суд, розглядаючи питання про призначення покарання, має ретельно враховувати характеристику особи з тим, щоб визначити, чи буде призначення покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами на певний строк достатнім для виправлення особи та запобігання вчиненню нових кримінальних правопорушень, чи ступінь суспільної небезпеки вчиненого кримінального правопорушення та особи є такими, що потребують довічного позбавлення права керувати транспортними засобами.

Таким чином, пропонуємо доповнити абзац 4 частини 1 статті 55 чинного КК України наступим: «У разі вчинення тяжкого чи особливо тяжкого злочину, передбаченого Розділом XI Особливої частини цього кодексу, з урахуванням особи винного та обставин вчинення злочину, може застосовуватися довічне позбавлення права керувати транспортними засобами, якщо застосування покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами на певний строк не є достатнім для виправлення особи та запобігання вчиненню нових кримінальних правопорушень».

Звернімо увагу також на параграф 139 КК ФРН, який стосується виключення відповідальності за неповідомлення про злочин, що готується. Цікавими у даному випадку є два аспекти. По-перше, за загальним правилом, особа, яка не повідомила про злочин, що готується її близьким родичем, звільняється від покарання, якщо вона доклала зусиль для того, щоб відмовити близького родича від вчинення злочину або запобігти наслідкам. Тим не менш, є ряд злочинів, про які особа має повідомити у будь-якому випадку. До них відноситься, зокрема, напад на повітряний або морський рух (параграф 316с (1) терористичною організацією (параграф 129а, також поєднаний із параграфом 129b (1) [2]. Вважаємо, що дане положення є цікавим, однак неприйнятним для нашої ментальності та культури, адже статтею 396 чинного КК України передбачено, що не підлягають кримінальній відповідальності за заздалегідь не обіцяне приховування злочину члени сім'ї чи близькі родичі особи, яка вчинила злочин, коло яких визначається законом.

Говорячи про Особливу частину КК ФРН, зазначимо, що вона не містить окремого розділу, присвяченого транспортним злочинам, тому вони містяться в інших розділах.

Так, розділ 7 «Злочини проти громадського порядку» містить параграф 142, який передбачає відповідальність за залишення місця ДТП [2]. Ми цілком підтримуємо дане положення та *пропонуємо доповнити чинний КК України статтею, яка встановлюватиме кримінальну відповідальність за залишення місця ДТП у разі спричинення потерпілому тяжкого тілесного ушкодження або смерті.*

Розділ 19, який має назву «Крадіжка та незаконне заволодіння майном», містить параграф 248в «Незаконне використання транспортного засобу», який передбачає відповідальність за використання транспортного засобу або велосипеда проти волі особи, уповноваженої ними користуватися. У даному параграфі під транспортним засобом розуміють транспортні засоби, які приводяться в рух за допомогою двигуна, а також наземні транспортні засоби, відмінні від залізничного транспортного засобу. Дане діяння карається позбавленням волі на строк, що не перевищує трьох років, або штрафом, якщо воно не підлягає більш суворому покаранню відповідно до інших положень КК ФРН [2]. При цьому у кодексі зазначено, що даний злочин переслідується лише за заявою, тобто, оперуючи кримінально-процесуальною термінологією, належить до кримінальних правопорушень, провадження щодо яких здійснюється у формі приватного обвинувачення.

Фактично, даний параграф є тотожним статті 289 чинного КК України, за винятком такого предмета злочину як велосипед. У науці та вітчизняному законодавстві на даний момент існують різні точки зору щодо місця кримінального правопорушення, яке полягає у незаконному заволодінні транспортним засобом. Так, як бачимо, у КК ФРН дане кримінальне правопорушення відноситься до злочинів проти власності. У чинному ж КК України воно належить до кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. На нашу думку, розмежування має йти саме за предметом кримінально-протиправного посягання та тими суспільними відносинами, яким завдається найбільша шкода. Так, до прикладу, особа, яка викрадає як автомобіль, так і велосипед, посягає на відносини власності. Однак, викравши велосипед, дана особа не може нанести суттєвої шкоди відносинам, які виникають у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту. Особа ж, яка викрадає автомобіль, також завдає шкоди відносинам власності. Тим не менше, з урахуванням того, що автомобілі відносяться до джерел підвищеної небезпеки [4], існує потенційна загроза завдання суттєвої шкоди життю та здоров'ю інших учасників дорожнього руху. Таким чином, вважаємо, що у випадку незаконного заволодіння механічними транспортними засобами мова має йти про кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, а у випадку незаконного заволодіння велосипедом – про кримінальне правопорушення проти власності.

Нааявна згадка про транспорт також у параграфі 263 КК ФРН, який передбачає відповідальність за шахрайство. Так, відповідно до пункту 3, одним із особливо тяжких видів шахрайства вважається подія, де особа вдає, що страховий випадок стався після того, як вона чи інша особа спричинили затоплення або посадку судна на мілину [2].

Окрім того, параграф 276а КК ФРН передбачає, що параграфи 275 (підготовка підробки) та 276 (придбання підроблених офіційних документів, що посвідчують

особу) також застосовуються до документів на транспортні засоби, а саме документів про реєстрацію транспортного засобу та документів про право власності на транспортний засіб [1]. Отже, можемо зробити висновок, що КК ФРН особливо ретельно оберігає відносини, пов'язані з правом власності на транспортні засоби.

Параграф 297 КК ФРН встановлює відповідальність за створення небезпеки для суден, транспортних засобів і літаків через заборонені товари і передбачає відповідальність особи, яка без відома власника або капітана судна, або в якості капітана і без відома власника, приймає або бере майно на борт німецького судна, перевезення якого може спричинити: 1) небезпеку арешту або конфіскації (розділи 74-74f) судна або його вантажу; 2) небезпеку кримінальної відповідальності власника або капітана судна. Відповідальність також передбачається у випадках, якщо власник судна без відома капітана судна приймає або бере на борт німецького судна майно, транспортування якого створює небезпеку кримінальної відповідальності капітана. Дане положення застосовується також до іноземних суден, які взяли свій вантаж, повністю або частково, у Німеччині, а також якщо товари приймаються або беруться на борт автотransпортних засобів чи літаків. Оператор і водій автомобіля або пілот повітряного судна прирівнюються до власника і капітана судна [2]. Отже, у даному випадку чітко простежується вказівка на спеціальних суб'єктів та окреслюється їх коло.

Параграф 305 КК ФРН передбачає відповідальність за руйнування будівель і споруд, до яких відносяться: будівля, судно, міст, дамба, побудована дорога, залізниця чи інша споруда, що належить іншій особі [2]. Як бачимо, під кримінально-правовою охороною знаходиться більшість об'єктів транспортної інфраструктури.

Переважає більшість транспортних кримінальних правопорушень міститься у розділі «Злочини, що становлять суспільну небезпеку» КК ФРН.

Так, зокрема, параграф 306 КК ФРН встановлює відповідальність за підпал або знищення, повністю або частково, шляхом підпалу, у тому числі автотransпортних засобів, залізничних транспортних засобів, повітряних та морських суден [2]. Параграф 306а КК ФРН передбачає відповідальність за підпал з обтяжуючими обставинами та поширюється, зокрема, на підпал або знищення, повністю або частково, шляхом підпалу пасажирського судна.

Параграф 315 КК ФРН встановлює відповідальність за небезпечне втручання в залізничний, морський та повітряний рух, який полягає у: знищенні, пошкодженні або вилученні об'єктів чи транспортних засобів; встановленні перешкод; подачі помилкових знаків чи сигналів або вчиненні подібного акту втручання такого ж ступеня небезпеки, якщо даними діями було створено небезпеку для життя чи здоров'я іншої особи або майна значної цінності. Кваліфікованим є склад, якщо особа діє з наміром: а) спричинення аварії, б) сприяння чи приховування іншого правопорушення, або якщо вчиненням злочину заподіяно тяжку шкоду здоров'ю іншої особи чи здоров'ю великої кількості людей [2].

Параграф 315а КК ФРН передбачає відповідальність за загрозу залізничному, морському та повітряному руху, яка може полягати у наступному: якщо особа: 1) керує колійною залізницею або підвісним залізничним транспортним засобом,

морським або повітряним судном, якщо вона не в змозі безпечно керувати транспортним засобом через вживання алкогольних напоїв чи інших одурманюючих речовин або через психічні чи фізичні вади; 2) керуючи таким транспортним засобом чи іншим чином, будучи відповідальною за безпеку, шляхом грубого порушення своїх обов'язків порушує законодавчі положення, що стосуються безпеки руху колійної залізниці, підвісної залізниці, морського або повітряного транспорту, і тим самим створює небезпеку для життя чи здоров'я іншої особи або майна значної цінності [2].

Параграф 315b КК ФРН передбачає відповідальність за небезпечно втручання в дорожній рух, яке може полягати у наступному: 1) знищення, пошкодження або вилучення об'єктів чи транспортних засобів, 2) встановлення перешкод або 3) вчинення подібного акту втручання такого самого ступеня небезпеки, якщо це створює небезпеку для життя чи здоров'я іншої особи або майна значної цінності [2].

Параграф 315c КК ФРН встановлює відповідальність за загрозу дорожньому руху, яка може проявлятися у наступному: якщо особа під час дорожнього руху:

1) керує транспортним засобом, хоча вона не у змозі безпечно керувати транспортним засобом: а) внаслідок вживання алкогольних напоїв чи інших одурманюючих речовин або б) через розумові чи фізичні вади, або

2) з грубим порушенням ПДР і з необережності: а) не дотримується переваги, б) неправильно виконує обгін або іншим чином неправильно керує під час обгону, в) неправильно їде в районі пішохідних переходів, г) їде занадто швидко в місцях з поганою видимістю, на перехрестях доріг, вузлах або залізничних переїздах, д) не тримається правого боку дороги у місцях з недостатньою видимістю, е) повертає, їде назад чи всупереч напрямку руху, або намагається зробити це на автомагістралі чи головній дорозі, або є) не робить транспортні засоби, які зупинилися чи зламалися, розпізнаваними на достатній відстані, хоча це необхідно для забезпечення безпеки руху, і тим самим створює небезпеку для життя чи здоров'я іншої особи або майна значної цінності [2].

Вважаємо підхід, використаний законодавцем ФРН, який полягає у зазначенні найбільш небезпечних порушень ПДР, досить цікавим, однак неприйнятним для нашої правової системи, адже саме бланкетний характер формулювання диспозицій певних статей чинного КК України дає змогу охопити весь масив нормативно-правових актів, які регулюють ті чи інші відносини, що дозволяє уникнути можливих маніпуляцій.

Як і кримінальне законодавство низки інших держав, КК ФРН встановлює відповідальність за незаконні автоперегони. Так, у параграфі 315d КК ФРН зазначено, що особа, яка: 1) організовує або проводить незаконні автоперегони, 2) бере участь у незаконних автоперегонах як водій транспортного засобу або 3) рухається з неналежною швидкістю як водій транспортного засобу та з грубим порушенням ПДР і необережно з метою досягнення максимальної швидкості, підлягає покаранню у виді позбавлення волі на строк до двох років або штрафу. Кваліфікованим складом даного кримінального правопорушення є створення небезпеки для життя чи здоров'я іншої особи або майна значної цінності, що належить іншій особі. Особливо кваліфікованим складом є спричинення смерті іншої особи або завдання

тяжкої шкоди здоров'ю іншої особи чи завдання шкоди здоров'ю великої кількості людей [2].

Параграф 316 КК ФРН, як і кримінальні закони низки інших держав, встановлює відповідальність за сам лише факт керування транспортним засобом у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння [2]. З огляду на це пропонуємо доповнити розділ XI Особливої частини КК України статтею, яка передбачатиме відповідальність за кримінальний проступок, який полягає у керуванні транспортними засобами у стані сильного алкогольного сп'яніння.

При цьому вважаємо за необхідне доповнити статтю 21 чинного КК України наступною приміткою, яка міститиме визначення стану сп'яніння, а також градацію ступенів алкогольного сп'яніння:

Станом сп'яніння є викликані вживанням алкоголю, наркотичних або інших речовин зміни в організмі, які не виключають осудності, але знижують увагу чи швидкість реакції або характеризуються послабленням інтелектуальної і вольової сфери психічної діяльності людини.

Під станом легкого алкогольного сп'яніння розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 0,5 г/л до 1,5 г/л.

Під станом сп'яніння середнього ступеня розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 1,5 г/л до 2,5 г/л.

Під станом сильного алкогольного сп'яніння розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 2,5 г/л і вище.

Запропонований мінімальний вміст алкоголю для визначення стану легкого алкогольного сп'яніння узгоджується з Віденською Конвенцією про дорожній рух від 8 листопада 1968 року з правками [1], у якій зазначено, що у національному законодавстві потрібно передбачити спеціальні положення, що стосуються керування під впливом алкоголю, а також допустимий законом рівень вмісту алкоголю в крові, а у відповідних випадках – у повітрі, що видихається, перевищення якого є несумісним із керуванням транспортним засобом. У будь-якому випадку максимальний рівень вмісту алкоголю в крові відповідно до національного законодавства не повинен перевищувати 0,50 г чистого алкоголю на літр крові або 0,25 мг на літр повітря, що видихається.

Вважаємо, що запровадження даного положення надасть змогу чітко розмежувати адміністративне правопорушення від кримінального проступку: керування транспортним засобом у стані легкого алкогольного сп'яніння або сп'яніння середнього ступеня передбачатиме адміністративну відповідальність, а керування транспортним засобом у стані сильного алкогольного сп'яніння буде підставою для притягнення до кримінальної відповідальності.

Параграф 316а КК ФРН передбачає відповідальність за напад на водія з метою вчинення пограбування і має наступний вигляд: особа, яка з метою вчинення пограбування (параграф 249 або 250), викрадення із застосуванням сили (параграф 252) або вимагання із застосуванням сили чи погрози силою (стаття 255) посягає на життя, здоров'я чи свободу прийняття рішень водія транспортного засобу або пасажирів, і таким чином використовує особливі умови дорожнього руху, підлягає покаранню у виді позбавлення волі на строк не менше п'яти років.

Якщо, вчинивши злочин, особа принаймні з необережності спричинила смерть іншої особи, покаранням є довічне позбавлення волі або позбавлення волі на строк не менше 10 років [2]. *Вважаємо, що дане положення є досить цікавим, враховує особливості умов дорожнього руху і може бути розглянуто з можливістю імплементації до чинного КК України у якості обтяжуючої обставини пограбування і розбою.*

Параграф 316с КК ФРН встановлює відповідальність за напад на повітряний чи морський транспорт і передбачає відповідальність особи, яка: 1. застосовує силу або впливає на свободу прийняття рішень особою чи бере участь в інших діях, щоб отримати контроль або вплинути на навігацію а) повітряного судна, задіяного в цивільній авіації, яке знаходиться в польоті, або б) судна, задіяного в цивільному морському русі, або 2. використовує вогнепальну зброю чи погрожує спричинити вибух або пожежу з метою знищення чи пошкодження такого літака або судна чи будь-якого вантажу на борту. Якщо, вчинивши злочин, особа принаймні з необережності спричинила смерть іншої особи, покаранням є довічне позбавлення волі або позбавлення волі на строк не менше 10 років.

Наостанок звернемо увагу на параграф 323а КК ФРН, який, на нашу думку, є дуже цікавим законодавчим рішенням. Так, особа, яка навмисно або з необережності вводить себе в стан сп'яніння шляхом вживання алкогольних напоїв або інших одурманюючих речовин, карається позбавленням волі на строк не більше п'яти років або штрафом, якщо вона вчинила протиправну дію, перебуваючи в такому стані, і не може бути піддана кримінальному покаранню за це через неможливість притягнення до кримінальної відповідальності внаслідок сп'яніння. Покарання не може бути суворішим від покарання, передбаченого за діяння, вчинене у стані сп'яніння [2].

Висновки. За результатами проведеного дослідження встановлено, що КК ФРН містить ряд цікавих положень, відсутніх у чинному КК України, та надано наступні пропозиції:

1. Доповнити абзац 4 частини 1 статті 55 чинного КК України наступим: «У разі вчинення тяжкого чи особливо тяжкого злочину, передбаченого Розділом XI Особливої частини цього кодексу, з урахуванням особи винного та обставин вчинення злочину, може застосовуватися довічне позбавлення права керувати транспортними засобами, якщо застосування покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами на певний строк не є достатнім для виправлення особи та запобігання вчиненню нових кримінальних правопорушень».

2. Доповнити чинний КК України статтею, яка встановлюватиме кримінальну відповідальність за залишення місця ДТП у разі спричинення потерпілому тяжкого тілесного ушкодження або смерті.

3. Доповнити розділ XI Особливої частини КК України статтею, яка передбачатиме відповідальність за кримінальний проступок, який полягає у керуванні транспортним засобом у стані сильного алкогольного сп'яніння.

4. Доповнити статтю 21 чинного КК України наступною приміткою, яка міститиме визначення стану сп'яніння, а також градацію ступенів алкогольного сп'яніння:

«Станом сп'яніння є викликані вживанням алкоголю, наркотичних або інших речовин зміни в організмі, які не виключають осудності, але знижують увагу чи швидкість реакції або характеризуються послабленням інтелектуальної і вольової сфери психічної діяльності людини.

Під станом легкого алкогольного сп'яніння розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 0,5 г/л до 1,5 г/л.

Під станом сп'яніння середнього ступеня розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 1,5 г/л до 2,5 г/л.

Під станом сильного алкогольного сп'яніння розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 2,5 г/л і вище».

Література

1. Convention on Road Traffic. *United Nations Treaty Collection*. URL: https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-19&chapter=11.
2. German Criminal Code. *Federal Ministry of Justice*. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/index.html#gl_p1771.
3. Кримінальний кодекс України: Закон України № 2341-III від 5 квітня 2001 року. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25. Ст. 131.
4. Цивільний кодекс України: Закон України № 435-IV від 16 січня 2003 року. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40. Ст. 356.

Анотація

Радковська І. С. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК ФРН. – Стаття.

У статті досліджуються положення КК ФРН, присвячені кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Зокрема, встановлено, що параграфом 69а КК ФРН передбачається можливість довічного позбавлення права керувати транспортними засобами, якщо очікується, що встановленого законом максимального строку буде недостатньо для запобігання небезпеці, яку представляє особа, та надано пропозицію доповнити абзац 4 частини 1 статті 55 чинного КК України наступим: «У разі вчинення тяжкого чи особливо тяжкого злочину, передбаченого Розділом XI Особливої частини цього кодексу, з урахуванням особи винного та обставин вчинення злочину, може застосовуватися довічне позбавлення права керувати транспортними засобами, якщо застосування покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами на певний строк не є достатнім для виправлення особи та запобігання вчиненню нових кримінальних правопорушень». Зазначається, що параграф 142 Особливої частини КК ФРН передбачає відповідальність за залишення місця ДТП, та висловлюється пропозиція доповнити чинний КК України статтею, яка встановлюватиме кримінальну відповідальність за залишення місця ДТП у разі спричинення потерпілому тяжкого тілесного ушкодження або смерті. Встановлено, що параграф 316 КК ФРН, як і кримінальні закони низки інших держав, встановлює відповідальність за сам лише факт керування транспортним засобом у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння. У зв'язку з цим пропонується надати у КК України визначення стану сп'яніння та його градацію на стан легкого алкогольного сп'яніння, алкогольного сп'яніння середнього ступеня та сильного алкогольного сп'яніння і доповнити розділ XI Особливої частини КК України статтею, яка передбачатиме відповідальність за кримінальний проступок, який полягає у керуванні транспортним засобом у стані сильного алкогольного сп'яніння, що дозволить чітко відмежувати адміністративне правопорушення від кримінального проступку.

Ключові слова: транспортні кримінальні правопорушення, КК ФРН, суб'єкт кримінального правопорушення, ДТП, стан сп'яніння.

Summary

Radkovska I. S. Criminal offences against traffic safety and operation of transport under the CC of the FRG. – Article.

The article shows the results of the research of German CC provisions, devoted to criminal offences in the field of traffic safety and operation of transport. Inter alia, it is established that section 69a of the German CC provides that the period of disqualification from driving may be permanent if it is to be expected that the statutory maximum period will not suffice to avert the danger which the offender poses, and it is proposed to supplement subclause 4 of clause 1 of article 55 of the current CC of Ukraine with the following provision: “In case of commitment of grave or special grave crime, provided by Section XI of the Special Part of this code, taking into consideration the offender’s personality and circumstances of the crime committed, it is possible to order that the deprivation of the right to drive vehicles may be permanent if it is to be expected that the punishment in the form of the deprivation of the right to drive vehicles for particular time will not suffice for person’s reformation and prevention of further offences”. It is noted that section 142 of the Special Part of German CC provides liability for leaving scene of accident, and it is proposed to supplement the current CC of Ukraine with the article, providing criminal liability for leaving scene of accident in case of causing grievous injury or death of a victim. It is established that section 316 of the CC of Germany, as criminal legislation of several other states, provides liability for driving under influence of drink or drugs. Thereby, it is suggested to provide the definition of the state of drunkenness and its classification into minor drunkenness, medium drunkenness and severe drunkenness, allowing to distinctly distinguish administrative and criminal offences, as well as to supplement Section XI of the Special Part of the CC of Ukraine with the article providing liability for driving motor vehicle in the state of severe drunkenness.

Key words: transport criminal offences, German CC, subjects of criminal offences, road traffic accident, state of drunkenness.