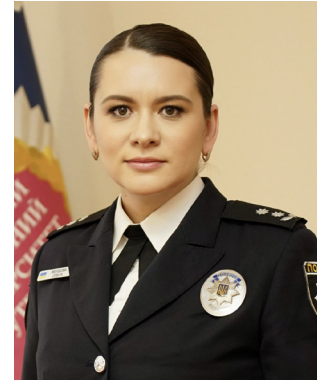


УДК 342.951.7:340.13(477)(100)
DOI <https://doi.org/10.32782/2709-9261-2025-3-15-12>

Мердова Ольга Миколаївна,

кандидат юридичних наук, професор,
заступник директора навчально-наукового інституту підготовки фахівців
для підрозділів кримінальної поліції імені Е.О. Дідоренка
(Донецький державний університет внутрішніх справ, м. Кривиницький)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0769-2364>



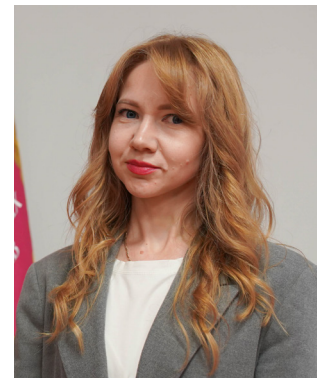
Умрихіна Ірина Олександрівна,

доктор філософії в галузі права,
завідувач кафедри адміністративно-правових дисциплін факультету підготовки
фахівців для підрозділів превентивної діяльності НПУ
(Донецький державний університет внутрішніх справ, м. Кривиницький)
ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-9041-5831>



Шишкарьова Олена Геннадіївна,

викладач кафедри адміністративно-правових дисциплін факультету підготовки
фахівців для підрозділів превентивної діяльності НПУ
(Донецький державний університет внутрішніх справ, м. Кривиницький)
ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-0086-6486>



АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА НАВМИСНЕ КЕРОВАНЕ ЗАНЕСЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ (ДРИФТУВАННЯ): ЗАКОНОДАВЧІ ІНІЦІАТИВИ В УКРАЇНІ ТА ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД

Статтю присвячено дослідженню проблем запровадження в Україні адміністративної відповідальності за навмисне кероване занесення транспортного засобу (дрифтування). Особливу увагу приділено аналізу сучасних законодавчих ініціатив, які мають місце в Україні відносно встановлення адміністративної відповідальності за навмисне кероване занесення транспортного засобу (дрифтування). Зокрема, предметом аналізу стали положення проекту закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо встановлення відповідальності за навмисне кероване занесення транспортного засобу (дрифтування)» (реєстр. № 9642 від 22.08.2023). Підкреслено, що від дрифтування як протиправного діяння слід відрізняти однойменний окремий вид автомобільного спорту. У зв'язку з наведеним, урахувавши укорінення у вжитку терміна «дрифтування» («дрифт», «дрифтинг» тощо) для позначення виду автомобільного спорту та його офіційне визнання в Україні, а також із метою розмежування відповідних протиправних діянь та виду спорту (спортивних змагань тощо), постає питання у доцільності вибору більш точного терміна для позначення відповідного адміністративного правопорушення. Відзначено й інші недоліки законопроекту № 9642:

а) неможливість включення до диспозиції пропонованої ним ст. 122-6 КУпАП формулювання («порушення Правил дорожнього руху...») за умови безпосередньої відсутності у Постанові Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» від 10.10.2001 заборони здійснювати навмисне кероване занесення транспортного засобу (дрифтування); б) окремі варіанти протиправної поведінки щодо дрифтування, які законопроектом № 9642 пропонується визначити у межах окремого складу адміністративного правопорушення, за чинного регулювання вже є адміністративно караними діями. Аналіз зарубіжного досвіду показав, що у багатьох іноземних державах за сучасних умов кероване занесення транспортного засобу (дрифтування) за винятком дрифтування як виду автомобільного спорту є забороненою поведінкою (Грузія, США, Саудівська Аравія, Туреччина, Японія та ін.). Зроблено висновок про доцільність внесення змін до КУпАП та встановлення в Україні адміністративної відповідальності за навмисне кероване занесення транспортного засобу (дрифтування) у непризначених для цього місцях за умови доопрацювання законопроекту № 9642.

Ключові слова: адміністративна відповідальність, адміністративне правопорушення, дрифтування, правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Постановка проблеми. В умовах реформування адміністративно-деліктного законодавства України, що передбачає розроблення та схвалення нового Кодексу України про адміністративні проступки, вагомим значення набуває перегляд існуючого переліку та видів адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, з одного боку, з позиції його узгодження із рівнем суспільної шкідливості відповідних протиправних діянь у сучасних умовах, а з іншого – відповідності європейським стандартам у сфері адміністративної відповідальності. Безпосередньо це стосується й наукового аналізу питань доцільності (недоцільності) встановлення адміністративної відповідальності за таке відносно нове явище соціально-правової дійсності, як навмисне кероване занесення транспортного засобу (дрифтування), яке сьогодні набуває поширення, у тому числі на дорогах загального користування, на пішохідних переходах тощо. Особливої актуальності це питання набуває у світлі зростаючої кількості дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) в Україні. Так, у 2023 р. в Україні було зафіксовано 23 642 ДТП із загиблими або травмованими (3 053 – загинуло, 29 502 – травмовано), тоді як у 2024 р. загальна кількість таких ДТП зросла вже до 25 781 (загинуло – 3 202, травмовано – 32 023) [8].

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблеми адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є предметом традиційної уваги вітчизняних учених-адміністративістів, зокрема О.М. Бандурки, О.І. Безпалової, Ю.П. Биятка, М.Ю. Веселова, В.В. Доненка, В.В. Зуй, Т.О. Коломоєць, В.К. Колпакова, А.Т. Комзюка, О.В. Кузьменко, О.М. Мердової, Р.І. Михайлова, О.М. Музичука, В.І. Розвадовського, О.Ю. Синявської, О.Г. Фролової, А.В. Червінчука та ін. Науковцями аналізувалися правові засади адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, перелік та складі окремих адміністративних правопорушень, адміністративні стягнення, що накладаються за їх учинення, провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та ін.

Своєю чергою, як свідчить вивчення наукової літератури, проблематика встановлення адміністративної відповідальності за навмисне кероване занесення транспортного засобу (дрифтування) у вітчизняному адміністративно-правовому дискурсі свого належного відображення не отримала і залишається практично

поза увагою вчених. Ці та інші обставини зумовлюють постановку **мети цієї наукової статті**, що полягає в аналізі сучасних законодавчих ініціатив стосовно встановлення адміністративної відповідальності за навмисне кероване занесення транспортного засобу (дрифтування), а також характеристики зарубіжного досвіду у цій сфері.

Виклад основного матеріалу. «Дрифтування», або «дрифт» (від англ. drift – дрейф, занос) – кероване занесення транспортного засобу, за якого передбачається здійснення надмірної поворотності транспортного засобу, що змушує останній рухатися боком у заносі з навмисним зривом провідної осі за умови збереження водієм контролю над рухом транспортного засобу. При цьому слід підкреслити, що однойменну назву має і окремий вид автомобільного спорту, що набуває поширення. Цей вид автоспорту почав набувати популярності в Японії в 1970–1980-х роках, а згодом поширився та був офіційно визнаний видом спорту у багатьох державах світу (Австралії, Великій Британії, Латвії, Литві, Новій Зеландії, США, Японії та ін.). Водночас наголосимо, що дрифтування визнано Автомобільною федерацією України як складова частина автомобільного спорту і в Україні, де відбуваються змагання Ukrainian Drift Championship (UDC). Наведені обставини потребують обов'язкового врахування під час аналізу сучасних законодавчих ініціатив, які мають місце в Україні, відносно встановлення адміністративної відповідальності за навмисне кероване занесення транспортного засобу (дрифтування).

Насамперед слід відзначити, що проект нового Кодексу України про адміністративні проступки, реєстр. № 11386 від 28.06.2024 [3], який оприлюднений та обговорюється науковим і експертним середовищем, не передбачає такого складу адміністративного правопорушення, як «навмисне кероване занесення транспортного засобу (дрифтування)». Своєю чергою, на окрему увагу заслуговує проект закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо встановлення відповідальності за навмисне кероване занесення транспортного засобу (дрифтування)» (реєстр. № 9642 від 22.08.2023, далі – законопроект № 9642) [4].

Як зазначається у пояснювальній записці до законопроекту № 9642, він спрямований на посилення захисту учасників дорожнього руху від небезпечних дій водіїв, що здійснюють дрифтування, а також посилення захисту людей від впливу шуму, що виникає під час дрифтуван-

ня. У зв'язку з наведеним пропонується внести зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), а саме:

- доповнити КУпАП новою статтею – ст. 122-6 «Навмисне кероване занесення (дрифтування) транспортного засобу» такого змісту:

- «Порушення водієм Правил дорожнього руху, що виражається у навмисному керованому занесенні автомобіля (дрифтуванні),

- тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Повторне протягом року вчинення порушення, передбаченого частиною першою цієї статті,

- тягне за собою накладення штрафу на водія в розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян із позбавленням права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року.

Примітка. Під навмисним керованим занесенням (дрифтуванням) для цілей цієї статті слід розуміти навмисне вчинення на керованому транспортному засобі маневрів, що спричиняють занесення осі автомобіля під час повороту автомобіля на максимально можливій швидкості);

- доповнити ст. 22 КУпАП після цифр «122-4,» цифрою «122-6,» чим, по суті, встановити неможливість звільнення порушника від адміністративної відповідальності за навмисне кероване занесення (дрифтування) транспортного засобу у зв'язку з обмеженням усним зауваженням у разі визнання такого правопорушення малозначним;

- доповнити ч. 1 ст. 222 після слів та цифр «частини перша, друга, третя, четверта, шоста і сьома статті 122» словами та цифрами «частина перша статті 122-6», чим, по суті, віднести до підвідомчості органів Національної поліції розгляд справ про порушення водієм Правил дорожнього руху, що виражається у навмисному керованому занесенні автомобіля (дрифтуванні) (за ч. 1 пропонованої ст. 122-6 КУпАП);

- доповнити ст. 221 після слів та цифр «статтями 122-4, 122-5» словами та цифрами «частиною другою статті 122-6», чим, по суті, віднести до підвідомчості районних, районних у місті, міських чи міськрайонних судів (суддів) розгляд справ про вчинення повторного протягом року порушення водієм Правил дорожнього руху, що виражається у навмисному керованому занесенні автомобіля (дрифтуванні) (за ч. 2 пропонованої ст. 122-6 КУпАП);

- доповнити абз. 2 п. 1 ч. 1 ст. 255 після слів та цифр «статті 122-2, 122-4, 122-5» цифрами «122-6», чим, по суті, наділити уповноважених на те посадових осіб Національної поліції України правом складати протоколи про вчинення пропонованого адміністративного правопорушення (ст. 122-6 КУпАП).

Загалом під адміністративним правопорушенням у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху розуміють винну та протиправну (у формі умислу або необережності), карану суспільно небезпечну (шкідливу) дію чи бездіяльність, яка вчинена певним суб'єктом, що посягає на охоронювані законом суспільні відносини у сфері убезпечення дорожнього руху, і врегульована правовими нормами, за що настає адміністративна відповідальність [5, с. 22]. Видається, що дрифтування (навмисне кероване занесення автомобіля або іншого транспортного засобу) за певних умов допустимо вважати суспільно шкідливим протиправним адміністративно-караним діянням, адже воно може спричинити

суспільно шкідливі наслідки, які у тому числі пов'язуються з можливою загрозою для життя та здоров'я водіїв, пішоходів та інших учасників дорожнього руху, загрозою спричинення шкоди майну та ін., особливо тоді, коли відповідні діяння вчиняються у місцях можливого масового скупчення людей, як то на територіях жилих масивів, дворах, парковках торговельних центрів тощо.

Але наголосимо, що від дрифтування як протиправного діяння слід відрізнити дрифтування як окремий вид автомобільного спорту, про йшлося вище. Вивчення зарубіжного досвіду свідчить про визнання у низці іноземних держав автомобільного дрифтування як протиправного діяння за умови, що такі діяння не є спортивними змаганнями, підготовкою до них, тренуваннями водіїв тощо (наприклад, у США [11], Саудівській Аравії [12], Туреччині [13] та ін.).

У зв'язку з наведеним, урахувуючи укорінення у вжитку терміна «дрифтування» для позначення виду автоспорту та його офіційне визнання в Україні, а також із метою розмежування відповідних протиправних діянь та виду спорту (спортивних змагань тощо) постає питання у доцільності вибору більш точного терміна для позначення відповідного адміністративного правопорушення. Звернемо увагу, що окремі вчені (зокрема, А.В. Червінчук, Є.О. Пилипенко, Ю.Ю. Атаманенко) пропонують «дрифтування» у його адміністративно-караний формі визнати як один із проявів адміністративного правопорушення під назвою «агресивне керування транспортним засобом» (саме так пропонується назвати склад адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 122-6 КУпАП). Учені обґрунтовують, що в контексті керованого занесення транспортного засобу (дрифтування) йдеться саме про один із проявів агресивного керування транспортним засобом. Про агресивну поведінку водія за кермом можуть свідчити й інші його дії, зокрема: перешкоджання обгону чи випередженню, постійне перестроювання за умов щільності транспортного потоку, різке гальмування, що не викликане необхідністю запобігання дорожньо-транспортній пригоді, об'їзд транспортних засобів, що зупинилися на виконання вимог Правил дорожнього руху. У зв'язку з цим адміністративна відповідальність має встановлюватися не лише за кероване занесення транспортного засобу (дрифтування) як прояв агресивного керування, що створює загрозу для учасників дорожнього руху, а й інші випадки прояву агресії з боку особи, яка керує транспортним засобом [7, с. 133–135].

Аналіз положень законопроекту № 9642 свідчить про наявність певних його недоліків. Насамперед привертає увагу, що диспозиція пропонованої ст. 122-6 КУпАП містить формулювання «порушення ... Правил дорожнього руху, що виражається у навмисному керованому занесенні автомобіля (дрифтуванні)». При цьому аналіз Правил дорожнього руху, що затверджені Постановою Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» від 10.10.2001 [2], свідчить, що станом на сьогодні у них відсутня пряма заборона щодо «навмисного керованого занесення автомобіля (дрифтування)». Як видається, *включати до диспозиції пропонованої ст. 122-6 КУпАП вказане формулювання («порушення Правил дорожнього руху...») можливо лише за умови безпосередньої наявності у Постанові Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» від 10.10.2001 відповідної заборони.* Уважаємо, що правові норми Правил дорожнього руху, з одного боку, та склади адміністративних правопору-

шень, пов'язаних із порушенням Правил дорожнього руху, – з іншого, обов'язково мають узгоджуватися між собою (приміром, заборона керувати транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння (п 2.9 Правил дорожнього руху [2]) та адміністративна відповідальність за керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння – ст. 130 КУпАП [1] тощо).

Привертає увагу, що *окремі варіанти протиправної поведінки щодо дрейтування, які законопроектом № 9642 пропонується визначити у межах окремого складу адміністративного правопорушення, за чинного регулювання вже є адміністративно-караними діяннями*. Приміром, дрейтування, що вчиняється у межах населеного пункту, може пов'язуватися з перевищенням установлених обмежень швидкості руху і кваліфікуватися за ч. 1 або ч. 4 ст. 122 «Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших Правил дорожнього руху» КУпАП. Інший приклад: дрейтування (навмисне кероване занесення автомобіля), що примусило інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян за певних умов, може бути кваліфіковане як створення аварійної обстановки та тягнути відповідальність за ч. 5 ст. 122 КУпАП. Поряд із цим звернемо увагу, що у ст. 182 КУпАП також встановлена адміністративна відповідальність за порушення вимог законодавчих та інших нормативно-правових актів щодо захисту населення від шкідливого впливу шуму чи правил додержання тиші в населених пунктах та громадських місцях.

Окремі недоліки містить і примітка до ст. 122-6 КУпАП, у якій пропонується врегулювати, що «під навмисним керованим занесенням (дрейтуванням) для цілей цієї статті слід розуміти навмисне вчинення на керованому транспортному засобі маневрів, що спричиняють занесення осі автомобіля під час повороту автомобіля на максимально можливій швидкості». По-перше, зміст примітки більше нагадує диспозицію статті (опис об'єктивної сторони правопорушення), ніж традиційну примітку, котра має носити допоміжний характер. По-друге, у контексті дрейтування у примітці, рівною мірою як і в самій диспозиції пропонованої ст. 122-6, йдеться виключно про автомобілі. Своєю чергою, варто звернути увагу не лише на автомобілі, а й на інші транспортні засоби, котрі за своїми технічними та іншими характеристиками ймовірно можуть здійснювати дрейтування, бути джерелом небезпеки та шуму (наприклад, мотоцикл із боковим причепом або без нього тощо). По-третє, у примітці сутність дрейтування пов'язується «із занесенням осі автомобіля під час повороту автомобіля на максимально можливій швидкості». Видається, що дрейтування не завжди пов'язується саме з максимально можливою швидкістю, а технічно можливе у тому числі на швидкості, що є нижчою від максимальної.

Удосконалення законодавства України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можливе лише після детального вивчення й аналізу відповідного за-

рубіжного законодавства, виявлення в ньому переваг та недоліків [6, с. 70–71]. Законопроектом № 9642 за вчинення дрейтування передбачається накладення: за ч. 1 ст. 122-6 КУпАП – штраф у розмірі 500 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; за ч. 2 ст. 122-6 КУпАП – штраф у розмірі 1 000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян із позбавленням права керування транспортним засобом на строк від шести місяців до одного року. У цьому сенсі звернемося до зарубіжного досвіду у сфері встановлення заходів відповідальності за навмисне кероване занесення транспортного засобу (дрейтування). Так, дрейтування є адміністративно-караним у Грузії, де встановлено стягнення у вигляді штрафу розміром 300 ларі та зняття 30-ти балів із водійського посвідчення. Передбачається й обтяжуюча обставина – дрейтування, яке спричинило ДТП (карається штрафом у 500 ларі та зняття з водійського посвідчення 35 балів). У Японії за дрейтування на дорогах загального призначення передбачається досить суворі відповідальність. Відповідні протиправні діяння караються до двох років позбавлення волі, штрафом у розмірі до ¥ 500 000 (близько 3 800 дол. США), а також позбавленням права керування транспортним засобом та конфіскацією транспортного засобу [9]. Жорсткими є санкції за навмисне кероване занесення транспортного засобу (дрейтування) на дорогах загального користування у Саудівській Аравії. Учинення таких дій передбачає санкції у формі 20 000 саудівських ріялів (приблизно 5 333 дол. США), а також позбавлення права керування транспортним засобом із можливою конфіскацією транспортного засобу [12].

Висновки. Проведене дослідження засвідчило, що питання встановлення адміністративної відповідальності за навмисне кероване занесення транспортного засобу (дрейтування) у непризначених для цього місцях є актуальним у контексті зростання кількості ДТП в Україні та європеїзації адміністративно-деліктного законодавства. Попри те, що дрейтування визнано видом автомобільного спорту як в Україні, так і за кордоном, його здійснення у непризначених для цього місцях створює реальну загрозу для безпеки дорожнього руху та потребує нормативно-правового реагування. Аналіз законопроекту № 9642 указує на позитивну тенденцію до посилення безпеки дорожнього руху, проте окремі положення потребують удосконалення. Зокрема, необхідними є точніше визначення термінів, усунення наявних недоліків, а також узгодження запропонованих норм із чинними Правилами дорожнього руху. Варто також урахувати міжнародний досвід, де дрейтування, що не є частиною спортивних заходів (офіційних змагань тощо), кваліфікується як адміністративне або навіть кримінальне правопорушення.

З урахуванням зазначеного доцільно поглибити наукову дискусію щодо кваліфікації дрейтування як прояву агресивного керування транспортним засобом, переглянути структуру запропонованої ст. 122-6 КУпАП та забезпечити чітке розмежування між дозволеним спортивним дрейтуванням і суспільно шкідливим порушенням Правил дорожнього руху. Це сприятиме формуванню ефективної системи превенції правопорушень та підвищенню рівня безпеки на дорогах України.

Список використаних джерел

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 № 8073-X, зі змін. та доп. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#Text> (дата звернення: 30.06.2025).
2. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306, зі змін. та доп. *Офіційний вісник України*. 2001. № 41. Ст. 1852.
3. Проект Кодексу про адміністративні проступки, реєстр. № 11386 від 28.06.2024. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/44507> (дата звернення: 30.06.2025).
4. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо встановлення відповідальності за навмисне кероване занесення транспортного засобу (дрифтування) : проект закону України, реєстр. № 9642 від 22.08.2023. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/42555> (дата звернення: 30.06.2025).
5. Григорчак Ю.П. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Запоріжжя, 2023. 191 с.
6. Коллер Ю.С., Собакарь А.О. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху : монографія. Київ : Леся, 2015. 204 с.
7. Червінчук А.В., Пилипенко Є.О., Атаманенко Ю.Ю. Перспективні напрями розвитку законодавства з питань забезпечення безпеки дорожнього руху. *Organizational and legal fundamentals for the formation of a security environment in Ukraine* : monograph. Riga, Latvia: Baltija Publishing, 2023. Р. 102–143.
8. Статистика дорожньо-транспортних пригод в Україні за 2023 та 2024 роки. *Офіційний вебпортал Національної поліції*. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 30.06.2025).
9. Dorn J. Is Drifting Illegal in Japan? *Expert Beacon*. May 14, 2024. URL: https://expertbeacon.com/is-it-illegal-to-drift-in-japan/?utm_source=chatgpt.com (дата звернення: 30.06.2025).
10. Drifting becomes punishable in Georgia. *NewsHub*. 23.07.2022. URL: <https://newshub.ge/en/news/society/drifting-becomes-punishable-in-georgia> (дата звернення: 30.06.2025).
11. Renford N. Is It Illegal to Drift in a Parking Lot? *Smart Parkings*. URL: <https://smart-parkings.com/is-it-illegal-to-drift-in-a-parking-lot/> (дата звернення: 30.06.2025).
12. Saudi Car Drifting Penalties: A Crucial Road Safety Issue. URL: <https://www.saudi-drivers.com/saudi-car-drifting-penalties/> (дата звернення: 25.09.2023).
13. Turkey. Parliament passes law to introduce severe traffic fines. *Daily News*. October 18, 2018. URL: <https://www.hurriyetdailynews.com/parliament-passes-law-to-introduce-severe-traffic-fines-138011> (дата звернення: 30.06.2025).

References

1. Kodeks Ukrainy pro administratyvni pravoporushennia [Code of Ukraine on Administrative Offenses] vid 07.12.1984 № 8073-X, zi zmin. ta dop. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#Text> (data zvernennia: 30.06.2025) [in Ukrainian].
2. Pro Pravyly dorozhnoho rukhu [On Road Traffic Rules]: postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10.10.2001 № 1306, zi zmin. ta dop. Ofitsiyniy visnyk Ukrainy. 2001. № 41. St. 1852. [in Ukrainian].
3. Proiekt Kodeksu pro administratyvni prostupky [Draft Code on Administrative Misdemeanors], reiestr. № 11386 vid 28.06.2024. Retrieved from: <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/44507> (data zvernennia: 30.06.2025) [in Ukrainian].
4. Pro vnesennia zmin do Kodeksu Ukrainy pro administratyvni pravoporushennia shchodo vstanovlennia vidpovidalnosti za navmysne kероване занесення транспортного засобу (dryftuvannia) [On Amendments to the Code of Ukraine on Administrative Offenses Regarding the Establishment of Liability for Intentional Controlled Skidding of a Vehicle (Drifting)]: proiekt Zakonu Ukrainy, reiestr. № 9642 vid 22.08.2023. Retrieved from: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/42555> (data zvernennia: 30.06.2025) [in Ukrainian].
5. Hryhorchak, Yu.P. (2023). Administratyvna vidpovidalnist za pravoporushennia u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu [Administrative liability for offenses in the field of road safety]. *Candidate's thesis*. Zaporizhzhia, 191 p. [in Ukrainian].
6. Koller, Yu.S., Sobakar, A.O. (2015). Administratyvna vidpovidalnist za pravoporushennia u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu [Administrative liability for offenses in the field of road safety]: monohrafiia. Kyiv: MP Lesia. 204 p. [in Ukrainian].
7. Chervinchuk, A.V., Pylypenko, Ye.O., Atamanenko, Yu.Yu. (2023). Perspektyvni napriamy rozvytku zakonodavstva z pytan zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu [Promising directions for the development of legislation on road safety]. *Organizational and legal fundamentals for the formation of a security environment in Ukraine: monograph*. Riga, Latvia: Baltija Publishing, 102–143. [in Ukrainian].
8. Statystyka dorozhno-transportnykh pryhod v Ukraini za 2023 ta 2024 roky [Road Traffic Accident Statistics in Ukraine for 2023 and 2024]. Ofitsiyniy veb-portal Natsionalnoi politsii. Retrieved from: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (data zvernennia: 30.06.2025). [in Ukrainian].
9. Dorn, J. Is Drifting Illegal in Japan? *Expert Beacon*. May 14, 2024. Retrieved from: https://expertbeacon.com/is-it-illegal-to-drift-in-japan/?utm_source=chatgpt.com (data zvernennia: 30.06.2025).
10. Drifting becomes punishable in Georgia. *NewsHub*. 23.07.2022. Retrieved from: <https://newshub.ge/en/news/society/drifting-becomes-punishable-in-georgia> (data zvernennia: 30.06.2025).
11. Renford, N. Is It Illegal to Drift in a Parking Lot? *Smart Parkings*. Retrieved from: <https://smart-parkings.com/is-it-illegal-to-drift-in-a-parking-lot/> (data zvernennia: 30.06.2025).
12. Saudi Car Drifting Penalties: A Crucial Road Safety Issue. Retrieved from: <https://www.saudi-drivers.com/saudi-car-drifting-penalties/> (data zvernennia: 25.09.2023).
13. Turkey. Parliament passes law to introduce severe traffic fines. *Daily News*. October 18, 2018. Retrieved from: <https://www.hurriyetdailynews.com/parliament-passes-law-to-introduce-severe-traffic-fines-138011> (data zvernennia: 30.06.2025).

Merdova Olha,

PhD, Professor

(Donetsk State University of Internal Affairs, Kropyvnytskyi)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0769-2364>

Umrykhina Iryna,

PhD

(Donetsk State University of Internal Affairs, Kropyvnytskyi)

ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-9041-5831>

Shyshkarova Olena,

(Donetsk State University of Internal Affairs, Kropyvnytskyi)

ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-0086-6486>

ADMINISTRATIVE LIABILITY FOR INTENTIONAL CONTROLLED SKIDDING OF A VEHICLE (DRIFTING): LEGISLATIVE INITIATIVES IN UKRAINE AND FOREIGN EXPERIENCE

The article is devoted to the study of the issues related to the introduction of administrative liability for intentional controlled skidding of a vehicle (drifting). Special attention is paid to the analysis of current legislative initiatives in Ukraine regarding the establishment of administrative liability for this type of conduct. In particular, the article analyzes the provisions of the Draft Law of Ukraine «On Amendments to the Code of Ukraine on Administrative Offenses Regarding the Establishment of Liability for Intentional Controlled Skidding of a Vehicle (Drifting)» (Reg. No. 9642 of August 22, 2023). It is emphasized that drifting as an unlawful act should be distinguished from the sport of the same name. In this context, considering the widespread use of the term «drifting» to refer to a type of motorsport and its official recognition in Ukraine, as well as for the purpose of clearly differentiating between unlawful conduct and sporting competitions, the issue arises as to whether a more precise term should be used to denote this specific administrative offense. Other shortcomings of Draft Law No. 9642 are also highlighted, including: a) the impossibility of including in the disposition of the proposed Article 122-6 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses a reference to «violation of traffic rules...» given the absence of a direct prohibition against intentional controlled skidding (drifting) in the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine «On Traffic Rules» dated October 10, 2001; b) certain variants of unlawful behavior related to drifting, which the draft law proposes to define as a separate administrative offense, are already subject to administrative liability under the current legal framework. The analysis of foreign experience has shown that in many countries, intentional controlled skidding of a vehicle (drifting) – with the exception of drifting as a sport – is prohibited (e.g., Georgia, the USA, Saudi Arabia, Turkey, Japan, etc.). The article concludes that it is appropriate to amend the Code of Ukraine on Administrative Offenses and establish administrative liability for intentional controlled skidding of a vehicle (drifting), provided that Draft Law No. 9642 is revised.

Key words: administrative liability, administrative offense, drifting, traffic safety offenses.

Надіслано до редколегії 29.08.2025
Рекомендовано до публікації 09.10.2025
Опубліковано 21.11.2025