

РЕЦЕНЗІЯ

**доктора філософії в галузі права, доцента Тараса ЛУЦЬКОГО на
дисертацію Василя ШЕВЧУКА на тему:
«Кримінальна відповідальність за порушення правил
безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту
особами, які керують транспортними засобами», подану на здобуття
ступеня доктора філософії (081 Право)**

Актуальність теми дослідження. Варто погодитись з автором у тому, що на дорогах України щорічно гинуть і травмуються тисячі людей. Така статистика свідчить про серйозність проблеми і вимагає застосування найбільш різноманітних заходів державного реагування для її вирішення. Очевидно, що така діяльність держави повинна мати комплексний характер. Це мають бути насамперед заходи, спрямовані на покращення дорожньої інфраструктури: аудит і модернізація організації руху на ділянках з високим рівнем концентрації дорожньо-транспортних пригод (встановлення обмежувачів швидкості, бар'єрів між зустрічними смугами руху, світлофорів, освітлення, зміна організації руху тощо); розвиток інфраструктури для пішоходів і велосипедистів (облаштування безпечних тротуарів, переходів, велодоріжок тощо) та ін. Важливе значення має ефективна освітня та інформаційно-профілактична робота у цьому напрямку, а також поширення якісної соціальної реклами (про наслідки нехтування ПДР, небезпеку водіння у нетверезому стані, необхідність використання ременів безпеки тощо). Проте, очевидно, що не останнє місце серед таких заходів посідає превентивна діяльність і застосування адекватних заходів відповідальності до осіб, які таки допустили порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. Так уже склалося у суспільстві, що держава найбільш важливі та складні проблеми, зокрема соціальні, намагається вирішувати через використання потенціалу кримінального закону. Проблема підвищення безпеки учасників дорожнього руху з використанням кримінально-правових засобів не є винятком. Пов'язано це до певної міри з тим, що кримінальний закон не лише

забезпечує покарання за порушення відповідних заборон, а також має превентивну функцію. Тому кримінально-правові норми, які передбачають відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, не є новелою кримінального законодавства України, вони вочевидь піддавалися і науковому аналізу. Зокрема, дослідженню питань якості кримінального законодавства та практики його застосування за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту свої праці присвятили вчені А. М. Бабенко, В. В. Бесчасна, С. В. Гізімчук, Є. Ю. Жученко, О. В. Любчик, Я. В. Матвійчук, І. Б. Медицький, В. О. Меркулова, О. В. Микитчин, В. А. Мисливий, І. С. Радковська, М. М. Рудик, М. Ю. Форсюк, О. М. Шармар та ін. Водночас слід визнати, що суспільство динамічно змінюється, а у сфері технологій, до яких належить і машинобудування, особливо стрімко. Змінюється законодавство у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Змінюються також підходи до правового регулювання суспільних відносин загалом та з використанням кримінально-правових засобів зокрема. А це зумовлює потребу ревізії ефективності кримінального законодавства для безпеки членів суспільства від заподіяння їм шкоди внаслідок використання таких джерел підвищеної небезпеки, як транспортні засоби, оцінки ефективності правозастосовної практики у справах цієї категорії та вироблення на її основі науково обґрунтованих пропозицій щодо вдосконалення відповідного законодавства та практики його застосування. Викладене дозволяє стверджувати, що вибрана для дослідження тема є важливою, сучасною та актуальною.

Одним із засобів подолання проблем, пов'язаних із безпекою руху та експлуатацією транспорту є встановлення та реалізація кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами у КК України. При цьому, наявні в Україні дослідження проблеми відповідальності таких діянь не вичерпують всіх проблем правового регулювання відповідної сфери. Черговою у цьому ряді є спроба Василя ШЕВЧУКА вирішити проблеми

правової регламентації кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Спроба в цілому вдала, дисертант зумів комплексно й системно підійти до дослідження цієї теми. Таким чином, обрана тематика не лише відповідає викликам сьогодення, а й є практично орієнтованою, спрямованою на підвищення ефективності правоохоронної діяльності та судової практики.

Обґрунтованість, достовірність та новизна представлених результатів дослідження. Рецензована дисертаційна робота є одним із перших комплексних досліджень кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, що дало можливість авторові провести оцінку кримінально-правової охорони цієї сфери діяльності шляхом проведення аналізу не лише нормативних приписів та теоретичних доробок, але й за допомогою вивчення практики застосування положень кримінального законодавства в частині відповідальності за такі кримінальні правопорушення. Окреслене своєю чергою вирізняє роботу автора, яка є теоретичною спробою кримінально-правової оцінки сьогочасних історичних подій, в епіцентрі яких перебуває Українська держава.

Рівень наукової обґрунтованості дисертації ШЕВЧУКА Василя Васильовича є високим і відповідає критеріям, встановленим до наукових кваліфікаційних праць на здобуття ступеня доктора філософії. Наукові положення, висновки й рекомендації, викладені у роботі, ґрунтуються на ретельному аналізі наукових джерел, узагальненні практики, системному методологічному підході й особистому досвіді дисертанта у сфері здійснення правосуддя.

Проведене автором комплексне дослідження питання кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами дало дисертантові можливість сформулювати ряд пропозицій щодо удосконалення положень чинного законодавства, а також практики його застосування.

До найбільш вагомих положень наукової новизни слід віднести те, що автором уперше: а) встановлено наявність непослідовності в судовій практиці, зокрема в позиції Верховного Суду щодо віднесення кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України, до кримінального проступку. З урахуванням того, що санкція відповідної норми передбачає штраф у розмірі понад три тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, таке кримінальне правопорушення повинно визнаватися нетяжким злочином із настанням усіх передбачених законом правових наслідків; б) обґрунтовано необхідність усунення недосконалості ст. 49 КК України в частині встановлення строків, унаслідок спливу яких особа може бути звільнена від кримінальної відповідальності за вчинення нетяжкого злочину, якщо санкцією відповідної статті КК України, що закріплює відповідальність за його вчинення, не передбачено можливості призначення покарання у виді позбавлення волі та запропоновано спосіб її усунення; в) встановлено доцільність запозичення зарубіжного досвіду кримінально-правового регулювання питань відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, якщо шкода у виді тілесних ушкоджень заподіяна близькій особі. З метою реалізації принципу економії кримінальної репресії запропоновано передбачити спеціальний вид звільнення від кримінальної відповідальності у таких випадках, якщо потерпіла особа не заперечує проти його застосування до винної особи; г) доведено обґрунтованість і доцільність диференціації кримінальної відповідальності за спричинення кожного з видів тілесних ушкоджень і смерті внаслідок порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, у окремій кримінально-правовій нормі (частині статті КК України), а також доцільність відмовитися від використання у ст.ст. 286 та 286-1 КК України (з можливим подальшим поширенням на інші статті КК України) такої ознаки, як «загибель кількох осіб». Обґрунтовується, що правильним і справедливим є реалізація підходу, відповідно до якого заподіяння шкоди кожній особі повинно отримувати самостійну кримінально-правову оцінку. Запропоновано спосіб

реалізації таких пропозицій в КК України.

Положення дисертації, якими удосконалено наявні у науці кримінального права підходи та позиції набули подальшого розвитку а також наділені достатнім ступенем наукової новизни.

Структура роботи, відповідність мети роботи поставленим завданням, обсяг опрацьованих наукових та емпіричних джерел, намагання висвітлювати авторську позицію а також критично аналізувати положення практики дослідження кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, виступають підтвердженням достатнього рівня аргументованості та достовірності результатів дисертаційного дослідження.

Оцінка змісту дисертації, рівня виконання поставлених завдань та оволодіння методологією наукової діяльності.

Дисертаційна робота виконана на належному теоретичному та науковому рівні. План роботи складено логічно та послідовно, він достатньою мірою дає можливість проаналізувати об'єкт дослідження та розкрити предмет дослідження. **Вступ** містить чітке визначення об'єкта, предмета, мети, завдань дослідження, його новизни, теоретичної та практичної значущості, а також положень, які виносяться на захист. Уже на цьому етапі видно цілісність підходу дисертанта до теми, а також логічний зв'язок між обраною проблематикою та науковим апаратом. **Перший розділ** дисертації присвячено з'ясуванню загальних засад дослідження питань кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, в якому проаналізовано наукові праці з окресленої проблематики та виділено питання, які не мають одностайного розуміння і вирішення у кримінально-правовій науці; зроблено репрезентативний огляд історико-правового розвитку кримінального законодавства щодо регулювання питань кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; здійснено огляд міжнародно-правового та зарубіжного законодавства, яке визначає вектори відповідальності

за досліджувани кримінально-протиправні діяння. **Другий розділ роботи** присвячено юридичному аналізу складів кримінальних правопорушень, пов'язаних з порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. При розгляді об'єктивних і суб'єктивних ознак таких складів (ст. ст. 286 та 286-1 КК України) враховано їхній бланкетний характер і наголошено на проблемних аспектах, що виникають через недосконалість позначення нормативної приналежності правил, порушення яких є кримінально караним. Під основним безпосереднім об'єктом складів кримінальних правопорушень, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України запропоновано розуміти охоронювані кримінальним законом суспільні відносини у сфері забезпечення порядку дорожнього руху та (або) експлуатації відповідних видів транспортних засобів, при дотриманні яких не спричиняється й не може бути спричинено шкоди здоров'ю або життю іншої людини. Обґрунтовано, що виділення додаткового обов'язкового безпосереднього об'єкта є необхідним у зв'язку із включенням до структури складу кримінального правопорушення заподіяння у результаті вчинення кримінального правопорушення суспільно небезпечних наслідків у вигляді реальної шкоди для життя та здоров'я особи. При характеристиці ознак об'єктивної сторони складів кримінальних правопорушень, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, визначено, що суспільно небезпечними діяннями при вчиненні відповідних кримінальних правопорушень є: а) рух транспортного засобу під керуванням відповідної особи з порушенням правил безпеки дорожнього руху; б) експлуатація транспорту під керуванням відповідної особи з порушенням відповідних правил безпеки. Визначено, що відсутні підстави зараховувати до обов'язкових ознак об'єктивної сторони складів кримінальних правопорушень, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, також місце та обставини вчинення кримінального правопорушення. Аргументовано, що транспортний засіб є знаряддям вчинення кримінального правопорушення, а не його предметом. Доведено, що законодавча дефініція поняття «транспортного засобу», яка міститься у примітці до ст. 286 КК України, є недосконалою та ускладнює встановлення видової приналежності механічних транспортних

засобів до знарядь вчинення цього кримінального правопорушення. За ознаками суб'єктивної сторони, склади кримінальних правопорушень, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, зараховано до необережних. Таким чином спростовується позиція про подвійну (змішану) форму вини у таких складах.

Третій розділ дослідження присвячено межах й особливостям застосування відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та шляхам його вдосконалення. Зосереджено увагу на визначенні відповідності суворості санкцій ступеню суспільної небезпеки кримінальних правопорушень, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України. Проаналізовано співвідношення цих норм: із нормами, які передбачають заподіяння шкоди життю та здоров'ю в інших статтях розділу XI Особливої частини КК України; із загальними нормами, передбаченими ст.ст. 119 та 128 КК України; між цими спеціальними нормами між собою. Необґрунтованим визнано конструювання кримінально-правових норм, у яких караність заподіяння тілесних ушкоджень і смерті відображена в межах однієї частини статті. Зроблено висновок, що найбільш вдало (з урахуванням наслідків) сформульована ст. 286-1 КК України, у якій заподіяння тілесних ушкоджень, смерть потерпілого та загибель людей диференційовано у межах окремих складів. Запропоновано такий підхід застосувати і щодо ст.ст. 128 та 286 КК України. Встановлено, що недоліком пеналізації кримінальних правопорушень, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, є так зване «перекривання» меж караності, як у межах цих статей, а також зі статтями, які передбачають загальні норми (ст.ст. 119 та 128 КК України). Проаналізовано правила призначення додаткового покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами. З'ясоване особливе превентивне значення цього виду покарання при б порушенні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Констатовано порушення правил законодавчої техніки при внесенні змін до ч. 2 ст. 286 КК України в аспекті залишення у санкції додаткового факультативного покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами. **Висновки** є логічним узагальненням отриманих

результатів і чітко корелюють із поставленими завданнями. Їх зміст демонструє завершеність дослідження та обґрунтованість усіх положень, що виносяться на захист.

Дисертація Василя ШЕВЧУКА є самостійним та оригінальним дослідженням, в результаті проведення якого сформульовано низку обґрунтованих пропозицій, спрямованих на удосконалення чинного кримінального законодавства та практики його застосування. Методологія дослідження відповідає його предмету та завданням. Обрана сукупність методів наукового пошуку становить собою поєднання загальнонаукових та спеціальних методів та використана у поєднанні: системного методу, методу узагальнення, історико-правового, логіко-семантичного, догматичного, статистичного, етимологічного, порівняльно-правового (компаративістського) методів.

Дисертація виконана українською мовою, стиль – академічно-науковий, чіткий, логічний. Таким чином, зміст дисертації відповідає критеріям академічної доброчесності, наукової зрілості й методологічної повноти. Структура роботи забезпечує повноту розкриття теми, а якість оформлення засвідчує належний рівень підготовки здобувача.

Наукове та практичне значення результатів дослідження полягає у тому, що основні результати дисертаційного дослідження можуть бути використані під час вивчення навчальних дисциплін «Кримінальне право», «Кримінально-правова кваліфікація» (як для підготовки навчально-методичного забезпечення, так і для використання як навчального матеріалу під час розгляду відповідних питань на лекціях та практичних заняттях), а також в правозастосовній та правотворчій діяльності.

Повнота викладу наукових положень, висновків та рекомендацій в опублікованих наукових працях. Наукові результати, отримані в процесі підготовки дисертаційної роботи, оприлюднені у відкритому доступі шляхом публікації в профільних наукових виданнях. Кількість та науковий рівень підготовлених та опублікованих наукових праць відповідає вимогам, які ставляться до оприлюднення результатів дисертацій. Основні результати дисертації опубліковано у трьох наукових працях, опублікованих у наукових

фахових виданнях України з присвоєнням категорії «Б», та двох тезах доповідей, оприлюднених на науково-практичних заходах, що свідчить про апробацію результатів дослідження в професійному середовищі та їх відкрити наукову дискусію.

Дані про відсутність текстових запозичень та порушення академічної доброчесності. Аналіз змісту дисертації не виявив текстових запозичень та інших фактів порушення академічної доброчесності.

Дискусійні положення та зауваження. Дисертація Василя ШЕВЧУКА містить положення, які викликають у рецензента зауваження та запитання, а також потребують додаткового аргументування. Під час захисту доцільно почути детальну позицію автора роботи щодо таких питань рецензента:

1) У своїй роботі (с.187) дисертант наводить приклад: «...при вчиненні особою, п'яти адміністративних правопорушень (перевищення дозволеної швидкості), зафіксованих в автоматичному режимі впродовж однієї поїздки зі Львова до Києва, порушник буде притягнутий до відповідальності 5 разів (сплатить 5 штрафів). Натомість, якщо вчинить під час цієї ж поїздки 5 наїздів на пішоходів, заподіявши тілесні ушкодження середньої тяжкості кожному, – то його діяння буде кваліфіковано 1 раз – за ч. 1 ст. 286 чи 286-1 КК України...». Дане твердження потребує додаткової аргументації, оскільки вважаю, що у таких випадках кожна ДТП має бути кваліфікована як окреме кримінальне правопорушення. Крім того, при формулюванні обвинувачення другої і наступних ДТП має бути зазначено обтяжуючу обставину, таку як вчинено повторно. В цьому прикладі, дійсно відсутня сукупність кримінальних правопорушень, проте наявна повторність і відомості про повторний факт вчинення ДТП мають бути відображені в кваліфікації.

2) У дисертації (с.107) автор зазначає, про те що: «...за способом опису ознак забороненого діяння, диспозиції усіх частин у ст.ст. 286 та 286-1 КК України відсильними. Для з'ясування змісту кримінально-правових ознак тілесного ушкодження слід звернутися до відповідних статей Особливої частини КК України...». Така позиція викликає застереження, а вище зазначене твердження потребує уточнення дисертантом, оскільки за способом опису діяння

диспозиції передбачені ч.1 ст. 286 та ч.1 ст. 286-1 КК України є бланкетними, а щодо способу опису наслідків можна говорити, що є як бланкетною (відсилає до наказу МОЗ №6 від 17.01.1995 р. «Правила судово-медичного визначення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень»), так і відсильною – якщо це стосується безпосередньо кримінальної відповідальності за спричинення тілесних ушкоджень.

3) На думку дисертанта (с.107-108) використання кваліфікуючої ознаки «загибель кількох осіб» у ч. 3 ст. 286 та ч. 4 ст. 286-1 КК України є необґрунтованим, а заподіяння шкоди кожному потерпілому повинно отримувати самостійну кримінально-правову оцінку. Також, як стверджує дисертант (с.189), з урахуванням викладеного підходу про самостійність кримінально-правової оцінки шкоди, заподіяної кожній окремій особі, ч. 3 ст. 286 та ч. 4 ст. 286-1 КК України слід з КК виключити. Варто зазначити, що така пропозиція ШЕВЧУКА Василя Володимировича є концептуально цікавою, однак потребує додаткового обґрунтування та обговорення під час публічного захисту дисертації з огляду на принцип індивідуалізації покарання, усталену практику кваліфікації та ризик непропорційного посилення кримінальної репресії. У такому разі відбувається істотна зміна обсягу криміналізації, що тягне за собою потребу додаткової аргументації. Чим такий підхід буде ефективнішим? Які завдання правової регламентації він додатково дасть можливість розв'язати? Потребує уточнення питання того, як саме має співвідноситися запропонований підхід з існуючими правилами кваліфікації кримінальних правопорушень.

Підсумовуючи викладене, слід зазначити, що наведені вище зауваження, рекомендації та міркування, поставлені запитання є підставою насамперед для дискусії в ході захисту. Вони свідчать про складність проблеми та дискусійний характер підходів до її вирішення та не змінюють загальну позитивну оцінку рецензованого дослідження.

Висновок щодо відповідності дисертації встановленим вимогам.

Враховуючи наведене вище, можна зробити висновок, що дисертація Василя ШЕВЧУКА є самостійним, оригінальним, актуальним науковим

дослідженням, в якому отримано нові науково обґрунтовані результати, що мають важливе теоретичне та практичне значення та вирішують важливу наукову проблему – розв’язання проблем кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

За актуальністю, новизною, достовірністю та обґрунтованістю, науково-теоретичною та практичною значущістю, кількістю та обсягом публікацій, оформленням дисертація відповідає вимогам, передбаченим наказом Міністерства освіти і науки України від 12.01.2017 № 40 (зі змінами, внесеними наказом Міністерства освіти і науки України від 31.05.2019 № 759) та Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12.01.2022 № 44, а її автор – Василь ШЕВЧУК – заслуговує на присудження ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 – Право.

Рецензент:

**Доцент кафедри кримінального права
та кримінології факультету №1 (з
підготовки фахівців для органів
досудового розслідування
Національної поліції України)
Львівського державного університету
внутрішніх справ
доктор філософії в галузі права,
доцент**

Тарас ЛУЦЬКИЙ