

**ВІДГУК**

**офіційного опонента – доктора юридичних наук, професора  
МЕДИЦЬКОГО Ігоря Богдановича  
на дисертацію ШЕВЧУКА Василя Володимировича  
«Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього  
руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними  
засобами», подану на здобуття освітньо-наукового ступеня доктора  
філософії з галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право»**

**Актуальність теми дослідження.** Світова спільнота є свідком стрімкого зростання кількості транспортних засобів і підвищення інтенсивності дорожнього руху, що призводить до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод та пов'язаного з цим масштабування 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 травми можуть стати однією з основних п'яти причин смертності людей. На сьогодні в Україні рівень смертності та травматизму унаслідок 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 із лідерів серед європейських держав.

Не слід забувати про докорінну зміну транспортної системи, зумовлену збройною агресією проти України. Із введенням воєнного стану автомобільний транспорт став виконувати надважливі для обороноздатності держави функції: забезпечення можливості евакуації та мобільності населення, переміщення військової техніки та гуманітарних вантажів. Незадовільний стан дорожньої інфраструктури (а відновлення автомобільних доріг державного та місцевого значення потребує значних обсягів)<sup>1</sup>, впливає на стан аварійності, маючи наслідком дорожньо-транспортні травми із загиблими та/або травмованими людьми через порушення правил маневрування (22%), перевищення безпечної

---

<sup>1</sup> Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках: постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 р. № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#n19> (дата звернення: 21.02.2026 р.)

швидкості (34%)<sup>1</sup>. Очевидно, що держава не повинна залишатися осторонь від вирішення проблеми дорожньо-транспортного травматизму, призвідниками якої, у тому числі, є недосконалість нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху та недостатній запобіжний потенціал стримувальних норм, передусім кримінально-правових. При цьому чимало питань, які стосуються сутнісних характеристик складів кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, їх відмежування та співвідношення, перспектив розвитку кримінально-правової політики та доктрини продовжують перебувати серед числа сучасно-дискусійних і вартих дослідницької уваги.

У світлі зазначеного безсумнівним є те, що дослідження В. В. Шевчука слід вважати важливим та своєчасним науковим пошуком у руслі посталих до вирішення завдань вітчизняної кримінально-правової політики.

**Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації.** Структура дисертації вирізняється логічним обґрунтуванням викладу матеріалу, забезпечуючи можливість послідовного розгляду окреслених автором питань. Дослідження базується на комплексному, системному підході до розв'язання науково-прикладних проблем, характеризується належним рівнем теоретичних узагальнень.

Дисертація складається із переліку умовних позначень, вступу, трьох розділів, що налічують дев'ять підрозділів, висновків, списку використаних джерел та додатків.

Перший розділ дисертації вміщує у собі аналіз наукових праць з окресленої проблематики та питань, щодо яких не спостерігається одностайне розуміння та вирішення у кримінально-правовій науці. Дослідником виконано 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. За наслідками дослідження міжнародно-правового та зарубіжного законодавства з'ясовано особливості української концепції кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; виявлено низку підходів до нормативного регулювання відповідних питань, вартих до запозичення у національне законодавство. У другому розділі здійснено ґрунтовну характеристику елементів (та їхніх ознак) складів порушення правил безпеки дорожнього руху

---

<sup>1</sup> Про схвалення Стратегії 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#Text> (дата звернення: 21.02.2026 р.)

або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. У третьому розділі авторська увага зосереджена на визначенні відповідності суворості санкцій ступеню суспільної небезпеки кримінальних правопорушень, передбачених ст. ст. 286 та 286-1 КК України. Визначено основні тенденції застосування кримінальної відповідальності за їх вчинення; акцентовано увагу на недосконалості законодавчих положень визначення строку давності притягнення до кримінальної відповідальності (ст. 49 КК України); запропоновано нові редакції аналізованих норм для чинного КК України.

У загальних висновках сконцентовано найважливіші положення та рекомендації, які знайшли своє відображення у тексті дисертації. Викладене дає підстави стверджувати, що більшість сформульованих у рецензованій праці наукових положень, висновків та рекомендацій є належним чином обґрунтовані.

Достовірність отриманих наукових результатів базується на вдалому застосуванні філософсько-світоглядних, загальнонаукових та спеціальних прийомів і засобів наукового пізнання кримінально-правових явищ (історико-правового, системного, узагальнення, логіко-семантичного, догматичного, статистичного, етимологічного, порівняльно-правового), що забезпечило достатній рівень обґрунтованості положень і висновків дисертації. Праця має під собою належне теоретично-правове та емпіричне підґрунтя, сформоване за допомогою статистично-довідкових матеріалів, вироків судів різних інстанцій за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, отриманих шляхом вільного звернення до ЄДРСР України та узагальнень даних судової практики.

Про перспективність і доцільність, а також своєчасність звернення наукового інтересу В. В. Шевчука до проблем кримінально-правової охорони безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту вказує виконання дисертації відповідно до напрямів розвитку правової науки на 2021-2025 роки, затверджених постановою загальних зборів Національної академії правових наук України від 23.06.2021 р. №12-21 (розділ 1.15 Фундаментальні та прикладні проблеми наукового забезпечення боротьби зі злочинністю в Україні) і тематики наукових досліджень Львівського державного університету внутрішніх справ «Протидія кримінальним правопорушенням, підслідним Національній поліції: правові, кримінологічні та криміналістичні аспекти» (номер державної реєстрації 0121U113930).

Обґрунтованість та достовірність отриманих результатів забезпечена завдяки використанню значної джерельної бази (276 найменувань) та вмілому опрацюванню емпіричного матеріалу, що зайвий раз підтверджує високий рівень сформульованих теоретичних положень, висновків та рекомендацій.

Дисертація є комплексним дослідженням кримінально-правової охорони безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, на основі якого здійснено теоретичне узагальнення та запропоновано нове вирішення наукової проблеми вдосконалення кримінального законодавства та практики застосування кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

До найбільш вагомих результатів, які відображають наукову новизну роботи та виносяться на захист, на наш погляд, належить обґрунтування доцільності диференціації кримінальної відповідальності за спричинення різновидів фізичної шкоди/летального наслідку унаслідок порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, у окремій кримінально-правовій нормі (частині статті КК України); окреслення чітких перспектив для запозичення зарубіжного досвіду кримінально-правового регулювання питань відповідальності за аналізовані делікти; авторські акценти на суперечливості правозастосування та можливостях законодавчого удосконалення конструкцій кримінально-правових норм.

Окрім цього, удосконалено підходи до розуміння об'єкта та об'єктивної сторони складів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; транспортного засобу, як знаряддя кримінальних правопорушень, передбачених ст. ст. 286 та 286-1 КК України, з одночасним ініціюванням обмеження їх видів з огляду на технічні характеристики.

Набули подальшого розвитку положення про співвідношення ст. ст. 286 та 286-1 КК України між собою та суміжними складами кримінальних правопорушень; підходи до кримінально-правової оцінки спричинення шкоди унаслідок використання технологій автономного (безпілотного) керування автомобілем; недосконалість положень кримінального закону в частині конструювання санкцій ст. ст. 286 та 286-1 КК України, а також практики його застосування при призначенні покарання.

Відзначимо **прикладний характер** сформульованих у роботі положень, висновків та пропозицій, можливих до використання у:

– *науково-дослідній сфері* – як підґрунтя для подальшого вивчення проблем кримінально-правового забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні;

– *правотворчості* – під час напрацювань змін і доповнень до КК України;

– *правозастосовній діяльності* – під час застосування кримінального законодавства у справах про кримінально-протиправні порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують

транспортними засобами та суміжних діянь;

– *навчальному процесі* – при розробленні науково-методичних матеріалів і викладанні відповідних навчальних дисциплін та у процесі науково-дослідної діяльності студентів (акт впровадження ЛьвДУВС від 07.01.2026 № 4).

**Повнота викладу положень дисертації в роботах, опублікованих автором.** Результати дисертації з достатнім ступенем репрезентативності викладені у п'яти наукових працях, з яких три статті опубліковано в журналах, визнаних Міністерством освіти і науки України науковими фаховими виданнями з юридичних наук категорії «Б». Результати дослідження достатньо апробовані, положення й висновки дисертаційної праці доповідалися автором на засіданні кафедри кримінального права і криминології факультету № 1 (з підготовки фахівців для органів досудового розслідування Національної поліції України) Львівського державного університету внутрішніх справ, були представлені до обговорення на науково-практичних заходах: «Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні» (м. Львів, 08 грудня 2023 р.), «Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні» (м. Львів, 06 грудня 2024 року).

Публікації дисертанта у фахових виданнях є одноосібними. Часові межі наукових публікацій: 2023-2024 роки. Праці дисертанта включені у список використаних джерел до дисертації. Перелік наукових праць здобувача та аналіз їх змісту засвідчують, що основні результати дисертації відображено у опублікованих дослідником працях, їх також апробовано на науково-практичних заходах.

**Мова та стиль дисертації. Відповідність спеціальності.** Дисертація виконана державною мовою; її стиль загалом відповідає встановленим вимогам, а також визначається послідовністю, системністю, обґрунтованістю. Зміст та результати роботи повною мірою відповідають галузі знань 08 «Право» та спеціальності 081 «Право».

У цілому позитивно оцінюючи рецензовану працю, звернемо увагу на **окремі дискусійні положення та моменти**, яких безумовно, що не позбавлена будь-яка наукова робота, та які потребують додаткової аргументації, уточнення або спеціальних пояснень під час захисту. Найістотнішими з них є такі:

1. Дослідник демонструє (с.198 дисертації) авторське бачення можливості та доцільності врахування у національному законодавстві положень зарубіжного, у частині кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Окремі його пропозиції (до прикладу, формальний склад порушення законодавства про дорожній рух або експлуатацію транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння; спеціальний

вид звільнення від кримінальної відповідальності за наявної, посеред інших, умови завдання тілесних ушкоджень близькій зловмиснику особі) підтверджують зазначене. Проте аргументація доцільності та можливості практичної реалізації задекларованого вимагає більш прискіпливої уваги дисертанта – через аналіз кримінально-правової та кримінологічної переваги потенційних «опцій», тоді як замість цього констатуємо більш інтуїтивне бачення.

Попри необхідність перейняття позитивного досвіду, українська доктрина кримінального права розвивається з врахуванням як правильних, так і помилкових рішень кримінально-правової політики й положень кримінального законодавства інших держав (М. І. Хавронюк), відтак доречним був би чіткий авторський акцент на моментах, небажаних у контексті їх можливої екстраполяції до національного закону про кримінальну відповідальність.

2. У контексті характеристики об'єктивної сторони складів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами В. В. Шевчук приходять до недостатньо обґрунтованого висновку про те, що порушення особою заборони експлуатації транспортного засобу означає одночасне порушення і правил дорожнього руху. Відтак, при формулюванні обвинувачення у його основу має бути покладена *лише* така форма об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 або ст. 286-1 КК України, як *порушення правил безпеки дорожнього руху* (курсив мій. – І. М.) (с.104 дисертації).

Виникає логічне запитання, чому ж тоді об'єктивна сторона пропонованих дисертантом конструкцій статей 286 та 286-1 КК України й надалі продовжує зберігати роздільний сполучник «або» у їх назвах? І це при тому, що й сам дослідник підтверджує альтернативність форм об'єктивної сторони у статтях 286, 286-1 КК України та пов'язану з цим «необхідність у кожному конкретному випадку чітко встановити, яка ж із цих форм мала місце»; не відкидаючи також можливості існування ускладнених ситуацій одночасного порушення особою правил дорожнього руху та експлуатації транспортного засобу (с.103 дисертації).

Не усі норми розділу 31 «Технічний стан транспортних засобів та їх обладнання» Правил дорожнього руху автоматично слід оцінювати як такі, що стосуються стандартів безпеки дорожнього руху, окрім неї згадуються вимоги охорони навколишнього середовища, правила технічної експлуатації, інструкції підприємств-виробників та інша нормативно-технічна документація (п. 31.1. ПДР). У який спосіб, до прикладу, на безпеку дорожнього руху вплине невідповідність номерних знаків вимогам стандартів, хоча нормативно-правовий акт і забороняє експлуатацію такого транспортного засобу (п. п. «в»

п. 31.3. ПДР)?

Згідно з ст.91 КПК України, поряд з іншими, в кримінальному провадженні підлягають доказуванню обставини, що характеризують подію кримінального правопорушення, відтак, необґрунтовано-оціночному вирішенню питання, якій з об'єктивованих форм протиправної поведінки надавати перевагу при формулюванні обвинувачення, не повинно бути місця. Що ж стосується законодавчих конструкцій ст. ст. 286 та 286-1 КК України, їх удосконалення вбачаємо у можливому використанні для різновидів протиправної поведінки сполучника «та/або», що матиме практичний зміст. Тим паче, що такі приклади закон передбачає (примітка до ст.158-2 КК України – «...приймаються (складаються) виборчими комісіями та/або подаються»).

Обмежившись загальним формулюванням «порушення законодавства про дорожній рух або експлуатацію транспорту» автор фактично не запропонував рівноцінної заміни чинній диспозиції ст. ст.286, 286-1 КК України, недоліком якої («правила безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту». – *I. М.*) є відсутність чітких орієнтирів щодо визначення нормативно-правового акту, який регулює узяті під кримінально-правову охорону суспільні відносини (с.85 дисертації).

3. Ряд умовиводів щодо суб'єктного складу аналізованих кримінальних правопорушень виглядають незавершеними та суперечливими. В. В. Шевчук справедливо відзначає присутню у назвах та диспозиціях ст. ст. 286 і 286-1 КК України текстуальну розбіжність, яка не сприяє дотриманню принципу юридичної визначеності, надаючи при цьому переваги більш обґрунтованому формулюванню у диспозиції. Проте його остаточна редакція кримінально-правових норм, які передбачають відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом (с.203-204 дисертація) не позбулася виявлених вад.

На думку науковця, наявність визначення у примітці до ст. 286 КК України «особи, яка керує транспортним засобом» знизило б кількість дискусійних моментів у процесі кваліфікації (с.133 дисертації). Одночасно авторська редакція примітки до ст.286 КК України містить лише характеристику транспортних засобів та спеціальний вид звільнення від кримінальної відповідальності (с.203-204).

4. Давно відомим практичним орієнтиром є потреба обговорення судами доцільності застосування до винного суб'єкта додаткового покарання у вигляді позбавлення права керувати транспортними засобами у кожному випадку (курсив мій. – *I. М.*) призначення покарання за ч. 1 та 2 ст. 286 КК України (п.21 постанови ПВСУ 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»). Під час оцінки відповідної практики здобувач допустив методологічну помилку, обмежившись аналізом підстав не призначення судами згаданого виду покарання та мотиваційною суперечливістю прийнятих рішень (с. 180-181 дисертації), що виглядає менш значущим, ніж бажана оцінка загального напрямку правозастосування у цій частині.

А тенденції судової практики виглядають невтішними, закладаючи сумніви у ефективності позбавлень права керувати ТЗ як таких загалом:

1) дійсно, при винесенні обвинувальних вироків суди керуються роз'ясненнями Постанови, у значній своїй частині позитивно вирішуючи питання про позбавлення особи права керувати транспортним засобом на той чи інший строк: у 2023 р., із 1 299 загальної кількості засуджених за ст.286 КК України осіб у відношенні до 608 (46,8%) з них було застосоване додаткове покарання; у 2024 р. – 1 276 / 616 (48,3%); у 2025 р. – 1 297 / 609 (47%)<sup>1</sup>;

2) одночасно, обґрунтовуючи підставність додаткового покарання, суди звільняють особу від відбування покарання згідно ст.75 КК України, що зводить нанівець можливості як загальної, так і спеціальної превенції. У 2023 р. кількість засуджених за ст.286 КК України осіб, звільнених від покарання з випробуванням, склала 943 особи (72,6%); у 2024 р. – 907 (71%); у 2025 р. – 938 (72,3%);

3) існуюча практика виглядає тим більш алогічною, якщо врахувати можливості законодавчого інструментарію, за яким позбавлення права керувати транспортними засобами як додаткове покарання призначається на строк до 10-ти років (абз. 4 ч.1 ст. 55 КК України), а звільнення від відбування основного покарання з випробуванням аж ніяк не унеможливує (!) застосування при цьому додаткових покарань (ст.77 КК України).

5. Недостатньо переконливою виглядає ініціатива криміналізувати керування транспортним засобом у стані сп'яніння / під впливом лікарських препаратів, що призвело до ДТП, безвідносно завдання потерпілому легких тілесних ушкоджень чи за їх відсутності (с.204 дисертації):

- наведені на підтримку приклади зарубіжного законодавства слід оцінювати комплексно, із обов'язковим контраргументом у вигляді національної практики правозастосування, яка демонструє свою неефективність і у випадках спричинення фізичної шкоди потерпілому більш важкого ступеня;

- наслідок у вигляді ДТП, який не призвів до легкого тілесного ушкодження потерпілому, залишає відкритим питання щодо можливої оцінки

---

<sup>1</sup> Звіт про осіб, притягнутих до кримінальної відповідальності та види кримінальні покарання (2023-2025 роки). URL: [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka/zvit\\_dsau\\_2023](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/zvit_dsau_2023); [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka/zvit\\_dsau\\_2024](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/zvit_dsau_2024); [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka/zvit\\_dsau\\_2025](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/zvit_dsau_2025) (дата звернення: 27.02.2026).

кримінально-протиправною аналогічної поведінки, яка спричинила матеріальну шкоду. Адже дорожньо-транспортну пригоду Правила дорожнього руху (постанова КМ України від 10.10.2001 р. № 1306) визначають як подію, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані *матеріальні збитки* (курсив мій. – *I. М.*). Принаймні ця нормативна конструкція не спростовує нашого припущення, при тому що автор задля таких випадків вважає цілком достатнього арсеналу адміністративного та цивільного законодавства (с.194 дисертації);

- необхідні чіткі критерії відмежування кримінального правопорушення за ч.1 ст.286-1 КК України (за відсутності тілесних ушкоджень для потерпілого) та схожих за змістом адміністративних деліктів, норми про які на практиці часто застосовуються в сукупності. Ми не виключаємо ситуацій одночасного керування транспортними засобами особою, яка перебуває у стані сп'яніння / під впливом лікарських препаратів (ст. 130 КУпАП) та порушення ПДР, що спричинило, у тому числі, пошкодження власності з відкритого вказаного переліку майна за ст.124 КУпАП.

Загалом викладені зауваження слід вважати запрошенням дисертанта до дискусії та подальших наукових досліджень, а не свідченням хибності отриманих ним результатів.

**Загальна оцінка дисертації та її відповідність встановленим вимогам.** Дисертаційна праця В. В. Шевчука «Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» є завершеним, самостійним, актуальним науковим дослідженням обсягу та змісту визначеної кримінально-правової охорони, у ході якого сформульовані науково обґрунтовані рекомендації щодо кримінально-правової кваліфікації посягань та пропозиції з удосконалення кримінального законодавства.

Порушень академічної доброчесності у дисертації не виявлено. Зміст дисертації відповідає галузі знань 08 «Право» та спеціальності 081 «Право».

Рецензована праця відповідає Порядку підготовки здобувачів вищої освіти ступеня доктора філософії та доктора наук у закладах вищої освіти (наукових установах), затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 23 березня 2016 р. № 261 (зі змінами); 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 січня 2022 р. № 44 (зі змінами); Вимогам до оформлення дисертації, затверджених наказом Міністерства освіти і науки України від 12 січня 2017 р. № 40 (зі змінами), а її автор – ШЕВЧУК Василь Володимирович, за результатами позитивного

публічного захисту, заслуговує на присудження наукового ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право».

**Офіційний опонент:**

Завідувач кафедри правоохоронної діяльності  
навчально-наукового Юридичного інституту  
Карпатського національного  
університету імені Василя Стефаника,  
доктор юридичних наук, професор

Ігор МЕДИЦЬКИЙ