

РЕЦЕНЗІЯ

**доктора юридичних наук, професора Меркулової Валентини
Олександрівни на дисертацію Форсюка Максима Юрійовича
на тему: «Запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або
експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в
Україні», подану на здобуття наукового ступеня доктора філософії за
спеціальністю 081 «Право»**

Актуальність проведеного дослідження. Серед кримінальних правопорушень, вчинених з необережності, значне місце посідають суспільно небезпечні діяння, що спрямовані проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Інтенсивність, з якою виникають нові види транспортних засобів, а отже нові джерела підвищеної потенційної небезпеки, впливає на виникнення нових видів відповідних діянь, посилює небезпечність окремих обставин, що обумовлюють настання тяжких та особливо тяжких наслідків. Сучасні статистичні показники стану, динаміки, інтенсивності вчинення цих діянь підтверджують реальну та потенційну суттєву загрозу безпеці громадян та різним сферам життєдіяльності суспільства. Відповідно завжди актуальними були і є питання щодо причин та умов, які сприяють вчиненню діянь даного виду, розробки дієвої системи загальних та спеціальних заходів запобігання та попередження дорожньо-транспортної злочинності. Актуальність та значення вирішення цих проблем значно посилилися в умовах воєнного стану.

Визначитися із загальним станом дослідження зазначених проблем, характером змісту тих проблем, які насамперед виокремлюються вітчизняними вченими в зазначеній сфері, особливостей умов та підстав застосування кримінальної відповідальності у разі вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту тощо, - дозволяє узагальнення та систематизація доволі значного обсягу відповідного доктринального матеріалу. Розглядувана робота поширює межі сучасного сприйняття та розуміння особливостей найважливіших ознак кримінологічного та кримінально-правового характеру розглядуваних видів діяння.

Особлива небезпечність поведінки осіб, які грубо та свідомо порушують вимоги правил безпеки руху та експлуатації транспорту, спричиняють тяжкі тілесні ушкодження, загибель декількох осіб, завжди посилювала увагу наукової спільноти до справедливості кримінального судочинства, до реально застосованого судом покарання за вчинене. Закономірно поставало питання щодо дієвості спеціальних заходів кримінально-правової охорони зазначеної сфери життєдіяльності суспільства. На подальше реформування кримінального законодавства мають впливати результати теоретичного аналізу проблем, що стосуються: чіткості та дієвості дотримання співвідношення тяжкості вчиненого діяння та суворості санкції (видів та термінів покарання); змісту елементів суб'єктивної сторони діянь (форми вини), які посягають на безпеку руху та експлуатації транспорту, за умови спричинення тяжких та особливо тяжких наслідків; впливу обставин вчинення діяння, особистісних якостей винної особи на визначення форм та підвидів вини, з якою спричиняються наслідки (в першу чергу тяжкі та особливо тяжкі); чинників, які мають впливати на особливості

кримінальної відповідальності за спричинення однакових наслідків, але з різними підвидами такої форми вини як необережність тощо.

Соціально-правові чинники, які зумовили виникнення нової кримінально-правової норми – ст. 286-1 КК, є підставою для сприйняття діяння, передбаченого цією нормою, як більш тяжкого (за усіма обставинами та видами наслідків) порівняно із ст. 286 КК. Такий підхід робить не сприйнятним урівняння санкцій цих норм за спричинення тяжких тілесних ушкоджень та смерті потерпілої особи. Вирішення цієї проблеми є можливим на підставі врахування комплексу даних кримінологічного та кримінально-правового характеру.

Особливого значення набуває врахування принципових системно-правових взаємоузгоджень між різними галузями права (адміністративним та кримінальним), що посилюється з введенням інституту кримінального проступку. Бланкетний характер розглядуваних норм ставить у цілковиту залежність законність дій правоохоронних органів від ступеню врегульованості певної сфери відносин та відповідності сучасним реаліям. Тож проблеми, які виникають в частині уточнення предмета посягання (виду транспортного засобу), різновиду суспільно-небезпечної поведінки, ознак суб'єкта кримінального правопорушення, в більшій мірі залежать від повноти та чіткості регулювання різних сфер функціонування транспортної системи різними спеціальними правовими актами. Останнє свідчить про їхнє превалююче значення у процесі тлумачення як адміністративно-правових, так ті кримінально-правових положень.

Узагальнений підхід до *зазначеної сукупності чинників* доводить той факт, що ще доволі широкою є сфера, яка потребує свого більш чіткого правового регулювання, зміни підходів на рівні теорії права, законодавства та правозастосування. Відповідно обрана автором тема має важливе *теоретичне та практичне значення*, а дисертаційне дослідження Форсюка Максима Юрійовича на тему: «Запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні», подане на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право», є *своєчасним та вкрай актуальним дослідженням*.

Оцінюючи дисертацію загалом маємо звернути увагу на ті положення, які доводять обґрунтованість та достовірність виконаної роботи, висновків, рекомендацій, які сформульовані в дисертації.

Дисертація оформлена відповідно до державного стандарту. Обсяг основного тексту дисертації відповідає встановленим нормативам. Наукові положення в тексті дисертації за формою викладу дохідливі, у смисловому значенні взаємопов'язані.

Мета дисертаційного дослідження полягає в дослідженні проблеми запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху особою, яка керує транспортним засобом та розробці рекомендацій щодо вдосконалення відповідного законодавства та правозастосування. Відповідно до визначеної мети чітко та системно сформульовані *завдання дослідження*, які за змістом підтверджують його комплексний характер, полягають у необхідності послідовного розгляду проблем: стану дослідження; історичної та соціально-правової сутності розглядуваного явища; особливостей зарубіжної практики;

специфічності вітчизняних кількісних та якісних ознак розглядуваного виду кримінальних правопорушень та осіб, що їх вчиняють; детермінації та заходів запобігання цих правопорушень тощо.

Вдало визначено *об'єкт та предмет дослідження*. Аналізуючи дисертаційну роботу здобувача, можна встановити, що вони відповідають темі, визначеній автором, та структурі роботи.

Значну увагу автор надає *методології дослідження*. Дисертант застосувала загальнонаукові та спеціальні методи дослідження, які обрані з урахуванням поставленої мети, завдань, об'єкта та предмета дослідження: діалектичний, історичний, системно-структурний, порівняльно-правовий (компаративістський), логіко-нормативний, статистичний, соціологічний методи вивчення та аналізу інформації та документів тощо.

Належною є *законодавча та доктринальна бази* дослідження обраної автором проблеми. Обґрунтованість положень, сформульованих у дисертації, підтверджується аналізом як вітчизняного, так і зарубіжного законодавства в досліджуваній сфері. Вивчення та узагальнення інформації, що міститься у спеціальних літературних джерелах (їхня кількість становить 218 найменувань) щодо окресленої проблематики, дозволили автору визначитися не лише із загальновизнаною доктринальною позицією, але й запропонувати своє власне бачення вирішення проблеми.

Емпіричну базу дослідження становлять статистичні дані Офісу Генерального прокурора про зареєстровані кримінальні правопорушення, стан та структуру цих правопорушень, аналітичні довідки Національної поліції України, дані судової статистики за 2018-2024 рр.; результати вивчення безпосередньо змісту вироків за вчинення кримінальних правопорушень, пов'язаних із порушенням правил безпеки руху або експлуатації транспорту особами, що керують транспортними засобами; результати опитування 150 працівників правоохоронних органів тощо. Зазначене свідчить про те, що емпірична база надає автору можливість відслідкувати особливості та тенденції сучасної вітчизняної правозастосовної практики, а отже посилити ступінь обґрунтованості відповідних наукових положень та рекомендацій.

Результати дослідження мають *належний рівень апробації*: основні положення дисертації доповідалися на семи міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях; відтворені у десяти наукових працях, з яких три наукові статті опубліковані у фахових виданнях з юридичних наук, перелік яких затверджено МОН України.

Новизна наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації.

Здійснивши комплексний системно-правовий та порівняльно-правовий аналіз спеціальних джерел права, чинного вітчизняного та зарубіжного кримінального законодавства, матеріалів проведеного соціологічного дослідження, результатів вивчення судової практики, статистичних даних тощо, - автор обґрунтовує низку нових концептуальних положень, висновків та рекомендацій, що мають важливе теоретико-правове та практичне значення.

Наукова новизна праці полягає в тому, що за характером і змістом розглянутих питань дисертація є одним із *сучасних досліджень в Україні*, в якому представлено ґрунтовну кримінологічну характеристику, систему детермінант та

заходів запобігання кримінальним порушенням правил безпеки руху або експлуатації транспорту особами, що керують транспортними засобами. Виявлення специфічності проявів цих кримінологічних та кримінально-правових ознак дозволяють автору не лише дійти висновку щодо проблем та тенденцій сьогодення, але й визначитися із рекомендаціями теоретичного та практичного характеру.

Зокрема, щодо стану, структури та динаміки кримінальних порушень правил безпеки руху або експлуатації транспорту особами, що керують транспортними засобами; удосконалення національної практики як об'єкта кримінологічного аналізу в умовах війни; виокремлення особливостей новітнього етапу розвитку кримінально-правової політики у сфері охорони безпеки руху та експлуатації транспорту з урахуванням міжнародно-правових стандартів та специфічності сучасної кримінологічної ситуації в Україні; доведення актуальності вивчення позитивного зарубіжного досвіду як в площині теорії права (виокремлення порушень правил безпеки дорожнього руху у якості самостійного родового (видового) об'єкта), законодавства (форми вини, суворість покарань, особливість захисту життя та здоров'я потерпілої особи), так і практики запобігання (автоматизація регулювання, посилення економічних засобів профілактики) тощо.

Оцінка структури та конкретного змісту дисертації. Структура і зміст дисертаційного дослідження Форсюка Максима Юрійовича на тему: «Запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні» є логічно побудованими, зумовленими поставленою метою та завданнями дослідження, його об'єктом і предметом. Послідовність, взаємозв'язок розділів та підрозділів дисертації, спрямовані на реалізацію визначеної автором мети дослідження, а відповідно, залежно від особливостей предмету дослідження кожного підрозділу, в тій чи іншій мірі торкаються найважливіших для автора питань.

Дисертація композиційно складається з анотації, вступу, трьох розділів, що містять дев'ять підрозділів, висновків, списку використаних джерел, трьох додатків. Повний обсяг дисертації становить 227 сторінок, із них обсяг основної частини тексту – 178 сторінок.

Зміст *анотації* відображає основні положення дослідження.

У *розділі 1* автором здійснено аналіз *стану дослідження, історичної та соціально-правової сутності* порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, як негативного явища; вивчено та проаналізовано *законодавчий та правозастосовний зарубіжний досвід* щодо розглядуваної сфери. На особливу увагу заслуговують положення дисертації, в яких доводиться підвищення актуальності в науковому середовищі щодо вивчення визначеної проблематики, дослідження як суто кримінологічних, так і кримінально-правових заходів забезпечення охорони безпеки дорожнього руху; звертається увага на те, що доробки вітчизняної науки є підґрунтям для розробки дієвих заходів протидії розглядуваного виду кримінальних правопорушень. Маємо погодитися із особливою важливістю визначення характерних ознак останніх двох етапів у розвитку кримінально-правової заборони – з набуття чинності КК 2001 р. до сьогодні, як таких що відіграють доволі важливе значення у формуванні

доцільної кодифікації кримінально-правових норм, у визначенні видів об'єктів посягання, впливу окремих обтяжуючих обставин (стан сп'яніння) на основні ознаки складу кримінального правопорушення. Результати дослідження даного спрямування маємо оцінювати комплексно, з урахуванням визначеного автором позитивного законодавчого та правозастосовного досвіду, що посилює позиції автора у доведенні доцільності виокремлення правил дорожнього руху як самостійного родового об'єкта посягання (що може розглядатися як складова громадської безпеки); щодо особливого ставлення до формування ознак спеціальних складів кримінального правопорушення, де додатковим обов'язковим безпосереднім об'єктом є життя та здоров'я життя та здоров'я потерпілої від порушень правил безпеки руху особи; необхідності аналізу співвідношення даних спеціальних складів (зазвичай з необережною формою вини) із загальними складами посягань на життя та здоров'я особи; щодо кримінально-правової оцінки такої обтяжуючої обставини як керування у стані сп'яніння та впливу її на суворість та види покарання. Справедливим є висновок автора щодо актуальності запозичення із досвіду інших країн як суто профілактичних заходів (автоматизація регулювання дорожнього руху та автоматична фіксація порушень правил дорожнього руху), так і правових (підвищена суворість та обов'язковість додаткових покарань) тощо.

У розділі 2 предметом дослідження були *кримінологічна характеристика порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту та особи, яка їх вчинила, детермінанти*, які обумовлюють цей вид кримінальних правопорушень. Цінність даного дослідження полягає у визначенні певних сучасних закономірностей щодо вчинення даних кримінальних правопорушень, тенденцій, що відтворюються у стані, динаміці, структурі, географії суспільно небезпечної поведінки. Зокрема на увагу заслуговує той факт, що діяння, передбачене ст. 286 КК, є найбільш поширеним серед кримінально караних діянь проти безпеки руху та експлуатації транспорту; найбільша кількість дорожньо-транспортних пригод за останні шість років (з 2018 по 2023 рік) вчинялась з 17.00 до 18.00 години, здебільшого, у п'ятницю та вихідні дні; серед областей, в яких найбільш часто було вчиняються дорожньо-транспортні пригоди - Харківська, Одеська, Київська, Львівська, Дніпропетровська. На тлі визнання того факту, що у більшості випадків суб'єктом правопорушення переважно виступає чоловік, доводиться тенденція до збільшення цього показника щодо вчинення діяння жінками. До того ж, за ознакою освіти, - це особи, які мають повну загальну або середню базову освіту, рідше - професійну технічну освіту; за станом працездатності, - здебільшого працездатні, але найчастіше ніде не працюють та не навчаються.

Оцінюючі детермінацію порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту як сукупність різних за природою негативних явищ об'єктивного і суб'єктивного характеру, які обумовлюють розглядувану нами суспільно небезпечну поведінку, - автор справедливо концентрує увагу на стані та якості дорожнього покриття, технічному стані автотранспорту, рівні підготовки водіїв, самовпевненій поведінці водіїв, діях пішоходів та пасажирів транспорту. За даними соціологічного дослідження саме вони у 90 % випадках є причиною порушення правил дорожнього руху. Складовою детермінації є більш вузьке розуміння безпосередньо видів протиправної поведінки (порушень

правил безпеки руху), яка призвела до настання негативних наслідків: перевищення безпечної швидкості, порушення правил маневрування, порушення правил проїзду перехресть, недотримання дистанції, невиконання вимог сигналів регулювання. На справедливую думку автора ситуація у воєнний час погіршилася: пошкодження дорожнього покриття внаслідок обстрілів, перевантаження транспортних вузлів, збільшення трафіку габаритного транспорту, погіршення стану доріг та відсутність ремонту і належного обслуговування, відсутність дисципліни водіїв, - у підсумку додатково с загальними причинами та умовами спрацьовують на збільшення кількості автотранспортної злочинності.

У розділі 3 досліджуються загально-соціальні та спеціально-кримінологічні заходи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; визначаються особливості віктимологічної профілактики даного виду кримінальних правопорушень; визначаються шляхи удосконалення національної практики в розглядуваній сфері. На особливу увагу заслуговують положення дисертації, в яких автор концентрує увагу на необхідності чітко розмежовувати сутнісний зміст та спрямування першої та другої групи запобіжних заходів. Маємо погодитися із тим, що загальний характер та порядок спрямування загально-соціальних заходів вимагає їхню оцінку з позицій комплексного підходу та розробки інструментарію зменшення дії криміногенних факторів взагалі, а отже на загальному політичному, економічному та соціально-правовому рівні. В той час як спеціально-кримінологічні заходи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, передбачають застосування конкретних (зокрема, *індивідуального характеру*) спеціальних заходів, що мають попередити вчинення конкретного виду кримінального правопорушення, що найчастіше залежить від дієвості та професійності співробітників правоохоронних органів, мають здійснюватися на кожній стадії кримінального судочинства. Одним із важливих факторів, що впливає на ефективність розглядуваних заходів запобігання, на справедливую думку автора, є ступінь їхнього взаємозв'язку та чіткого співвідношення. Насамкінець, безумовно важливим є те, що автор належну увагу приділяє проблемам віктимологічної характеристики учасників дорожнього руху, специфіці та особливостям прояву їхньої віктимної поведінки. Складовою цього вектору безумовно є створення системи ефективного соціального захисту громадян від можливої віктимізації, зміна практики поводження з потерпілими та іншими жертвами порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

У висновках за результатами дисертаційного дослідження сформульовано низку положень теоретико-методологічного та правозастосовного характеру, а також рекомендацій, що мають вагоме значення щодо кримінологічної характеристики та запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні. Переважна більшість авторських здобутків *впроваджена у наукову-дослідницьку діяльність, навчальний процес і правозастосовну сферу*, що підтверджується актами впровадження.

Крім розглянутих вище наукових положень, в роботі містяться і інші положення, висновки та рекомендації, які у сукупності забезпечують цілісність проведеного дослідження. На експертизу подане самостійне завершене комплексне дослідження, в якому висвітлені актуальні та важливі теоретичні, законодавчі та правозастосовні проблеми запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні. Оформлення дослідження відповідає встановленим вимогам. Робота виконана грамотною українською мовою. Конкретний зміст дисертації у цілому свідчить про вільну орієнтацію автора у положеннях кримінології та кримінального права, добру обізнаність у науковій літературі й законодавстві, що відповідає належному рівню наукової кваліфікації.

Позитивна оцінка дисертаційного дослідження М.Ю. Форсюка у цілому та її окремих положень не виключає можливості та необхідності ***звернути увагу на окремі міркування автора, які носять дискусійний характер, висловити певні зауваження щодо нечіткості та недостатньої повноти окремих положень дисертації.***

1. Як на нашу думку більш конкретним та поглибленими мали бути результати дослідження в частині аналізу *сучасного стану доктрини* щодо розглядуваної сфери. Бажано на підставі вивчення значної кількості спеціальних доктринальних джерел, особливо останнього періоду набуття чинного кримінального законодавства суттєвих змін у сфері кримінально-правового захисту безпеки руху та експлуатації транспорту, визначитися як із узагальненими тенденціями розвитку доктрини права в цілому в цьому питанні, так і особливостями суто досліджень кримінально-правового блоку (щодо найактуальніших загальновизнаних та суперечливих, дискусійних положень), що має особливе значення на тлі обговорення проекту нового кримінального законодавства в Україні. Проте автор обмежується лише загальним зауваженням щодо оцінки наукових доробок як основи для виконання розглядуваного дослідження, формулювання висновків та рекомендацій.

2. Щодо *окремих аспектів кримінологічної характеристики* розглядуваного виду кримінальних правопорушень. Вважаємо, що на рівень якості дисертаційного дослідження мав би вплинути більш широкий підхід автора щодо аналізу таких основних кримінологічних кількісних та якісних показників злочинності як стан, динаміка та структура розглядуваного виду кримінальних правопорушень (як групи однорідних діянь). Автор справедливо основну увагу приділив саме аналізу цих показників стосовно діяння, яке є предметом дослідження, передбаченого ст. 286 КК. Проте на увагу заслуговують тенденції у цих показниках стосовно місця даного виду кримінального правопорушення серед усіх діянь, які посягають на безпеку руху та експлуатації транспорту. До того ж, зважаючи на новелу кримінального законодавства - формулювання у 2021 р. ознак складу кримінального правопорушення «Порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння» (ст. 286-1 КК), - цікавими є результати дослідження саме в цій частині.

3. Однією із проблем розглядуваного дослідження є обговорення авторської позиції щодо змісту, сутності, ознак окремих понять. Зокрема це питання

стосується співвідношення таких категорій як «детермінація», «причини», «види суспільно небезпечної поведінки» тощо. Наведемо зміст окремих положень. Детермінація визначається як сукупність негативних явищ об'єктивного та суб'єктивного характеру, що обумовлюють кримінально-протиправну поведінку (С. 5, 26, 191). В дисертації йдеться і про конкретні детермінанти (неналежний стан дорожнього покриття та його обслуговування, збільшення у воєнний час інтенсивності трафіку габаритного транспорту, відсутність дисципліни водіїв тощо), - які чомусь автор називає *додатковими причинами* поряд із загальними причинами та умовами автотранспортної злочинності. (С. 6, 192) До загальних причин порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту автор, в одних випадках, відносить перевищення швидкості, порушення правил маневрування, порушення правил переїзду перехресть, недотримання дистанції тощо. (С. 6, 191). В інших, - в Додатку Б, щодо результатів анкетування в питаннях щодо основних причин порушення правил безпеки дорожнього руху йдеться: про стан і якість дорожнього покриття; технічний стан транспорту; рівень підготовки водія; самовпевнена поведінка водія; дії та стан пішоходів, пасажирів та інших учасників руху тощо. Використовується і ще одне поняття: йдеться про найтиповіші *види дорожньо-транспортних пригод* – зіткнення, наїзд на пішохода, перекидання (С.4, 190).

Зважаючи на зміст наведених положень дисертації, вважаємо це питання потребує певного уточнення щодо сутнісного розмежування між такими поняттями як «причини», які можуть носити об'єктивний чи суб'єктивний характер, які саме обумовлюють протиправну поведінку учасників дорожнього руху. Вважаємо правильний підхід у цьому питанні відтворено у змісті питань для анкетування. І існує така категорія як «види суспільно небезпечної поведінки», зміст якої становить основні ознаки об'єктивної сторони розглядуваного діяння (перевищення швидкості, порушення правил маневрування, порушення правил переїзду перехресть, недотримання дистанції тощо), яке призводить до настання певних наслідків (зіткнення, перекидання, наїзд на пішохода, спричинення середньої тяжкості, тяжких тілесних ушкоджень, смерті однієї чи декількох осіб тощо).

4. Аналіз результатів дослідження щодо видів загально-соціального запобігання надає підстави для обговорення позиції автора в частині розуміння складових цих заходів та значення саме правового аспекту як такого. У автора є розуміння важливості цієї складової. Позитивним є те, що одним із критеріїв, що обумовив обрання ним даного напрямку дослідження є визнання того факту, що реформування законодавства відбувається безсистемно, не завжди послідовно, без взаємозв'язку між галузями права (зокрема, адміністративним та кримінальним). Тож очікувалося отримати на підставі узагальнення зарубіжного досвіду формулювання основних пропозицій (узагальненого характеру) в частині правової складової як елемента загальних соціально-правових заходів. Проте автор у висновках обмежився лише загальними пропозиціями щодо «оновлення та удосконалення законодавства, що регулює сферу запобігання та протидії порушенням правил безпеки дорожнього руху» (С. 193).

5. Складовою попереднього зауваження є питання наявності та змісту положень щодо безпосередньо кримінально-правових заходів запобігання даного

виду кримінальних правопорушень. Тим більш, що одним із аспектів, що обумовлює актуальність дослідження, на думку автора, є той факт, що сучасні кримінально-правові заходи у сфері протидії даного виду злочинності не враховують сучасних тенденцій, не приносять очікуваних результатів. Очікувалось, що на підставі результатів дослідження в цьому питанні зарубіжного кримінального законодавства (щодо особливостей структури норми, значення ознак об'єктивної сторони, різних форм вини, врахування обтяжуючих обставин як ознаки складу діяння, доцільності обов'язкового призначення додаткового покарання тощо) автор дійде певних загальних висновків щодо подальших напрямків реформування вітчизняного кримінального законодавства. Тим більш це має значення на тлі обговорення Проекту Кримінального кодексу України. Проте, як на нашу думку, в цій частині не досить чітка та обґрунтована авторська позиція.

6. Автор справедливо стверджує про доцільність створення *ефективної системи соціального захисту громадян від можливої віктимізації*, зміни практики поводження із потерпілими. Доволі суттєва за значенням пропозиція, яка мала б бути відтворена як в новезні так і загальних висновках виконаної роботи. Проте у Висновках (п. 8) лише стверджується про важливість цього напрямку та доцільність використання зарубіжного досвіду та посилення інформаційно-роз'яснювальної роботи серед різних верств населення.

Висловлені зауваження стосуються переважно спірних, дискусійних проблем, відтворюють власну наукову позицію рецензента. *Вони не впливають на загальну позитивну оцінку роботи М.Ю. Форсюка, яка є самостійним завершеним комплексним дослідженням актуальної теми.*

Висновок щодо відповідності дисертації встановленим вимогам.
Грунтуючись на викладеному вважаю, що дисертаційне дослідження Форсюка Максима Юрійовича на тему: «Запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні», подане на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право», є завершеним монографічним дослідженням, яке виконане на належному рівні та відповідає вимогам, що пред'являються до подібного роду робіт.

Аналіз тексту дисертації свідчить про відсутність порушень автором вимог академічної доброчесності. У роботі наявні посилання на джерела інформації у разі використання ідей, тверджень і відомостей; дотримано вимоги норм законодавства про авторське право; надано достовірну інформацію про результати наукової діяльності; використано методики дослідження та джерела інформації. У роботі не виявлено ознак академічного плагіату чи фальсифікацій.

Висновки та рекомендації, які отримані у процесі дослідження мають важливе практичне та теоретико-правове значення для кримінології та кримінально-правової науки.

Таким чином, дисертація М.Ю. Форсюка на тему: «Запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні», подана на здобуття наукового ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право» є самостійним завершеним науковим дослідженням, в якому отриманні нові науково обґрунтовані результати, спрямовані на вирішення

наукового завдання; відповідає спеціальності 081 – Право та вимогам Порядку підготовки здобувачів вищої ступеня доктора філософії та доктора наук у закладах вищої освіти (наукових установах), затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 23 березня 2016 року (зі змінами і доповненнями, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 03 квітня 2019 року № 283), 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 року (зі змінами, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 21 березня 2022 року № 341), Вимогам до оформлення дисертацій, затвердженим наказом Міністерства освіти і науки України від 12 січня 2017 року № 40, а її автор Форсюк Максим Юрійович на основі публічного захисту заслуговує на присудження йому наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 – «Право».

РЕЦЕНЗЕНТ:

професор кафедри кримінально-правових дисциплін ОДУВС,

доктор юридичних наук, професор

В.О. Меркулова