

ВІДГУК

офіційного опонента доктора юридичних наук, професора Назимка Єгора Сергійовича на дисертацію Форсюка Максима Юрійовича «Запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні», подану на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право»

Актуальність теми дисертації. Забезпечення безпеки дорожнього руху є беззаперечно важливим завданням, оскільки саме вона є одним із основних елементів розвитку держави та суспільства. Актуальною проблемою у цьому контексті є зростання кількості кримінальних правопорушень, пов'язаних із порушенням правил безпеки дорожнього руху. Так, у Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схваленій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р¹ було визначено, що на сьогодні в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод є достатньо високим, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким... Велика кількість дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них також впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України. За розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 68,6 млрд. гривень на рік, що становить близько 1,91 відсотка валового внутрішнього продукту (у розрахунках 2019 року), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Однією із причин, які зумовили таку ситуацію, було виокремлено недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху; системи управління та міжвідомчої взаємодії безпосередньо на місці виникнення масштабних аварій та інших небезпечних подій, у тому числі під час припинення транспортного сполучення внаслідок ускладнення погодних умов.

¹ Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схваленій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>

На кількісний показник кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, окрім визначених у Стратегії, впливає низка причин та умов, серед яких можна виокремити: 1) низьку ефективність кримінально-правових норм, у яких встановлено кримінальну відповідальність за суспільно небезпечні діяння проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту; 2) відсутність сучасних та таких, що відповідають актуальній безпековій ситуації заходів кримінологічного впливу, диференційованих за відповідним рівнем; 3) відсутність актуальних методик розслідування кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту тощо. Одночасно із цим, не можна також не відмітити неможливість визначити реальний стан такої кримінально протиправної діяльності через відсутність доступу до тимчасово окупованих територій та територій, на яких ведуться активні бойові дії, що призводить до визначення в офіційній статистичній звітності необ'єктивного кількісного показника.

Отже, наведене вище свідчить про необхідність у подальшому удосконаленні системи запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Таким чином, обрана дисертантом тема дослідження є актуальною та своєчасною.

Актуальність дисертації також підтверджується тим, що обраний напрям виконано відповідно до положень Стратегії національної безпеки України (Указ Президента України від 14 вересня 2020 р. № 392/2020); Робота відповідає Національній стратегії у сфері прав людини на 2021-2023 роки (затверджена указом Президента України від 24 березня 2021 року № 119/2021); Пріоритетним напрямом розвитку науки і техніки та інноваційної діяльності (відповідно до Закону України від 12 січня 2023 року N 2859-IX зі змінами); Тематики наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок на 2020–2024 роки (наказ МВС України від 11 червня 2020 р. № 454), а також в межах науково-дослідних робіт Одеського державного університету внутрішніх справ «Пріоритетні напрямки розвитку реформування правоохоронних органів в умовах розгортання демократичних процесів у державі» (державний

реєстраційний номер №0116U006773), а також науково-дослідницької роботи кафедри кримінально-правових дисциплін Одеського державного університету внутрішніх справ «Забезпечення кримінально-правової діяльності суб'єктів запобігання кримінальним правопорушенням в інтересах кримінального судочинства» (протокол Вченої ради ОДУВС №2 від 23.09.2024 р.) та згідно з планом науково-дослідницької роботи кафедри кримінального права та кримінології Одеського державного університету внутрішніх справ «Кримінально-правові, кримінологічні та кримінально-виконавчі заходи запобігання злочинності» (державний реєстраційний номер № 012U002156). Тему дисертації затверджено Вченою радою Одеського державного університету внутрішніх справ 30 жовтня 2020 р. (протокол № 3). Тему уточнено 25 березня 2025 року (протокол №3).

Новизна представлених теоретичних результатів проведеного дослідження, їх наукова обґрунтованість та відповідність темі дисертації. Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що дисертація є одним із перших досліджень, в якому представлено ґрунтовну кримінологічну характеристику, систему детермінант та запропоновано заходи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Проведене дослідження дозволило обґрунтувати нові положення, висновки і рекомендації, що мають як теоретичне, так й практичне значення. Наукова обґрунтованість більшості положень наукової новизни, а також отриманих результатів, які відповідають предмету дисертаційного дослідження забезпечуються належною теоретичною, методологічною та емпіричною базою дослідження.

Методологічною основою дослідження системи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами визначено основні положення та закони діалектики і філософські категорії теорії пізнання в їх єдності розвитку, взаємозв'язку та взаємовпливі (розділи 1–3). На основі системно-структурного методу вдалося виявити динаміку, структуру та інтенсивність порушень правил

безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, закономірності змін та систему детермінант; розкрити організацію запобігання суб'єктами такої діяльності; визначити основні напрями її удосконалення; обґрунтувати загальні висновки за підрозділами дисертації (підрозділи 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3, висновки). Історичний метод дав можливість сформулювати об'єкт дослідження, а також простежити стан наукової розробки питань щодо підходів у розумінні порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в нерозривному зв'язку з особливостями розвитку законодавства, економічними, соціальними та демографічними процесами в історичній ретроспективі (підрозділи 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3). Логіко-нормативний метод дозволив здійснити аналіз функцій, завдань і повноважень суб'єктів запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (підрозділи 3.1, 3.2, 3.3.). Соціологічні методи дослідження використано під час аналізу судових вироків, думок фахівців щодо досліджуваних наукових питань (підрозділи 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3). Порівняльно-правовий (компаративістський) метод дозволив виявити позитивний вітчизняний та зарубіжний досвід запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (підрозділи 1.1, 3.3). Статистичний метод та метод моделювання використовувалися при обробці емпіричних даних та опрацюванні кримінологічної характеристики досліджуваного виду кримінальних правопорушень, вивчення особи, яка вчиняє кримінальне правопорушення, передбачене ст. 286 КК України та потерпілих (підрозділи 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3.).

Емпіричну базу дослідження становлять дані статистики Офісу Генерального прокурора за 2018-2024 рр., аналітичні огляди Національної поліції України, Верховного Суду, дані судової статистики за 2018–2024 рр.; результати вивчення вироків, винесених за фактом вчинення кримінальних правопорушень,

пов'язаних із порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, результати опитування 150 працівників правоохоронних органів щодо кримінальної відповідальності та запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні.

Належною є структура дослідження. У першому розділі «Кримінологічне пізнання запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» автором проаналізовано стан дослідження порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, розглянуто порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами як історичне та соціально-правове явище; розглянуто відповідний зарубіжний досвід. У другому розділі «Кримінологічна характеристика порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» дисертант деталізував кількісно-якісні показники порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, дослідив структуру особи, яка вчиняє такі кримінальні правопорушення, а також проаналізував детермінанти порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в умовах воєнного стану. У третьому розділі «Заходи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» досліджено загально-соціальні та спеціально-кримінологічні заходи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; доопрацьовано заходи віктимологічної профілактики порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, а також визначено шляхи удосконалення національної практики запобігання порушенням правил

безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що висновки та пропозиції, які містяться в роботі, упроваджені та використовуються: у науково-дослідній роботі – як теоретична база для наукових досліджень у сфері запобігання порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (акт впровадження від 11 квітня 2025 року); у навчальному процесі – під час підготовки навчально-методичних видань та у проведенні навчальних занять із дисциплін «Кримінологія», «Кримінологія та профілактика правопорушень», «Кримінальне право України (акт впровадження від 11 квітня 2025 року); у правотворчій діяльності – під час вдосконалення нормативно-правових актів із запобігання порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; у правозастосовній сфері – в якості заходів з підвищення ефективності запобігання порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Оформлення дисертації. Дисертація оформлена згідно з нормативними вимогами, написана державною мовою, стиль викладення - науковий. У дисертації не виявлено порушень академічної доброчесності, плагіату, фабрикації, фальсифікації тощо.

Водночас ознайомлення із дисертацією М. Форсюка дозволяє висловити окремі побажання та дискусійні аспекти:

1. До одного із елементів наукової новизни у рубриці «вперше» дисертант відніс визначення етапів становлення кримінально-правової охорони правил безпеки дорожнього руху. Одночасно із цим, автор у списку використаних джерел відмітив працю С.В. Бабаніна «Генезис кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки на транспорті», С.І. Афанасенка «Генезис кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів» тощо. Вказане свідчить про те, що особливості становлення кримінального законодавства у сфері захисту безпеки дорожнього

руху та експлуатації транспорту неодноразово розглядалися вченими, що надає підставу недоцільним вважати запропоновані дисертантом етапи як такі, що визначені вперше. Як видається, більш правильним було б віднести їх до рубрики «удосконалено» або «набуло подальшого розвитку».

2. Дисертант відмічає, що, на його думку, детермінанти порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту – це різноманітні предмети, події, явища, процеси, стани природи і суспільства, що відображаються свідомістю і становлять передумови, підстави для інших, похідних від них явищ, процесів, станів свідомості, форм діяльності, типів відносин.

Проте із запропонованим поняттям не можна погодитись, оскільки дисертант, формулюючи таку дефініцію, не врахував традиційного для кримінологічної науки розуміння детермінант кримінально протиправної діяльності, які, як правило, є системою соціально-негативних явищ та процесів. У зв'язку із цим, вважати, що предмети, які є реччю матеріального світу, можуть бути детермінантами кримінальних правопорушень неправильно. Це стосується і того, що «предмети, події, явища, процеси, стани природи і суспільства» не можуть «відображатися свідомістю», як стверджує дисертант.

3. У роботі автор вказує, що аналіз зарубіжних законодавств надав йому підставу для констатації, що порушення правил безпеки дорожнього руху є самостійним родовим об'єктом кримінальних правопорушень (наприклад, Україна, Іспанія, Болгарія, Польща, Литва, Латвія, країни СНД та ін.).

Одночасно із цим, варто зауважити, що, відповідно до традиційного для національного кримінального права підходу, родовим об'єктом кримінальних правопорушень є суспільні відносини. Тому родовим об'єктом таких протиправних діянь є суспільні відносини, які забезпечують безпеку руху та експлуатації транспорту. Якщо мова йшла про безпосередній об'єкт, то таким доцільно вважати безпеку руху та експлуатації транспорту.

4. Дисертант відмічає, що у роботі набуло подальшого розвитку теоретичне обґрунтування необхідності удосконалення положень адміністративного

законодавства як запобіжного заходу запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортними засобами.

Щодо наведеного також необхідно відзначити, що, по-перше, положення законодавства не можуть бути «запобіжним заходом». По-друге, адміністративне законодавство є самостійною галуззю законодавства України, завданням якого відповідно до ст. 1 КУпАП є охорона прав і свобод громадян, власності, конституційного ладу України, прав і законних інтересів підприємств, установ і організацій, встановленого правопорядку, зміцнення законності, запобігання правопорушенням, виховання громадян у дусі точного і неухильного додержання Конституції і законів України, поваги до прав, честі і гідності інших громадян, до правил співжиття, сумлінного виконання своїх обов'язків, відповідальності перед суспільством². Вказане є підставою вважати, що не можна розглядати засоби адміністративного права як самостійні елементи системи запобігання кримінальним правопорушенням.

5. Потребує додаткової аргументації позиція дисертанта щодо предмету дослідження, передбаченого підрозділом 3.2. Так, у підрозділі 3.1. автор розглядає загально-соціальні та спеціально-кримінологічні заходи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Одночасно із цим, у підрозділі 3.2 дисертації досліджується віктимологічна профілактика, яка, на відміну від віктимологічного запобігання, передбачає обмежені межі та засоби впливу.

Проте, зроблені зауваження і побажання не впливають на належний науковий рівень дисертації та не піддають сумніву результати, отримані здобувачем.

З урахуванням викладеного, дисертація М.Ю. Форсюка «Запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні» є кваліфікаційною

² Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>

науковою працею, яка містить положення, що мають істотне значення для науки кримінального права та кримінології. Дисертація відповідає спеціальності 081 «Право» і вимогам 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 із змінами. Автор дисертації – Максим Юрійович Форсюк заслуговує на присудження ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право».

Офіційний опонент

**Перший проректор Донецького державного
університету внутрішніх справ
доктор юридичних наук, професор**

Єгор НАЗИМКО

**Підпис Назимка Єгора Сергійовича засвідчую
Т.в.о. начальника відділу документування
службової діяльності**

Наталя ХОЗЛУ

