

ЗАТВЕРДЖУЮ

Проректор

Одеського державного

університету внутрішніх справ

доктор юридичних наук, професор

Максим КОРНІЄНКО



28 » квітня 2025 р.

ВИСНОВОК

Одеського державного університету внутрішніх справ щодо дисертації **Форсюка Максима Юрійовича** на тему: «Запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні», поданої на здобуття ступеня доктора філософії в галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право»

ВИТЯГ

з протоколу засідання кафедри кримінально-правових дисциплін Інституту права та безпеки Одеського державного університету внутрішніх справ МВС України № 10 від 24 квітня 2025 року щодо проведення публічної презентації та обговорення наукових результатів дисертації аспіранта Одеського державного університету внутрішніх справ **Форсюка Максима Юрійовича** на тему: «Запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні», поданої на здобуття ступеня доктора філософії в галузі знань 08 «Право» зі спеціальності 081 «Право»

ГОЛОВУЮЧИЙ: доктор юридичних наук, професор **Конопельський Віктор Ярославович**.

ПРИСУТНІ:

Корнієнко М.В. доктор юридичних наук, професор
Шкута О.О. доктор юридичних наук, професор
Бабенко А.М. доктор юридичних наук, професор
Меркулова В.О. доктор юридичних наук, професор
Собко Г.М. доктор юридичних наук, професор
Беніцький А.С. кандидат юридичних наук, професор
Будяченко О.М. кандидат юридичних наук, доцент
Резніченко Г.С. кандидат юридичних наук, доцент
Медведенко Н.В. кандидат юридичних наук

Домброван Н.В. кандидат юридичних наук, доцент

Федоров І.В. кандидат юридичних наук

Саїнчин С.О. кандидат юридичних наук

Стоянов К.С. доктор філософії

Проданець Н.М. кандидат юридичних наук

Матвєєвський О.В. старший викладач кафедри кримінально-правових дисциплін

Дарій С.В. викладач кафедри кримінально-правових дисциплін

З присутніх – 6 докторів наук та 9 кандидатів наук (докторів філософії) - фахівців за профілем поданої на розгляд дисертації.

ПОРЯДОК ДЕННИЙ:

Обговорення наукового дослідження аспіранта Одеського державного університету внутрішніх справ **Форсюка Максима Юрійовича** на тему: «Запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні», поданої на здобуття ступеня доктора філософії в галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право» з метою надання висновку про наукову новизну, теоретичне та практичне значення результатів дисертації.

Робота виконана в Одеському державному університеті внутрішніх справ.

Науковий керівник: доктор юридичних наук, професор **Бабенко Андрій Миколайович**, завідувач кафедри кримінально-правових дисциплін Інституту права та безпеки Одеського державного університету внутрішніх справ.

Форсюк Максим Юрійович, народився 18 квітня 1982 року у селі Кривин, Славутського району, Хмельницької області, українець. У 1999 році вступив до Одеського Національного політехнічного університету. Працював на різних посадах на об'єктах критичної інфраструктури.

Службу у правоохоронних органах почав в 2010 році. Протягом своєї діяльності пройшов шлях від дільничного інспектора міліції сектору ДІМ Іванівського районного відділу Головного управління МВС України в Одеській області до начальника центру забезпечення Головного управління Національної поліції в Чернігівській області. Вказану посаду обіймає станом на теперішній час.

З 01.09.2020 року наказом від 12.08.2020 року № 381 зарахований до докторантури та аспірантури Одеського державного університету внутрішніх справ. Академічна відпустка 01.05.2024-16.02.2025. Термін навчання 15.09.2020 - 31.08.2025

Тему дисертації затверджено Вченою радою Одеського державного університету внутрішніх справ 30 жовтня 2020 р. (протокол № 3). Тему уточнено 25 березня 2025 року (протокол №3).

Освітньо-наукову програму підготовки здобувачів третього (освітньо-

наукового) рівня вищої освіти спеціальності 081 «Право» завершив 21.04.2025.

СЛУХАЛИ:

Доповідь аспіранта Форсюка Максима Юрійовича на тему: «Запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні», поданої на здобуття ступеня доктора філософії в галузі знань 08 «Право» зі спеціальності 081 «Право». Здобувач ознайомив присутніх зі структурою дисертації та обґрунтував актуальність обраної теми дослідження. Тему дисертації було обрано з урахуванням ускладнення криміногенної обстановки в нашій країні, а також зростанням аварійності, травматизму та смертності на дорогах нашої країни.

В Україні, незважаючи на загальну тенденцію зменшення кількості зареєстрованих кримінальних правопорушень, зокрема 2018р. – 487133, 2022 р. – 362 636, 2023 р. - 475 595, 2024 р. – 492 479, спостерігається досить високі показники кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту: 2023 рік – 10926; 2024 рік – 10662 суспільно небезпечних діянь.

За весь досліджуваний період спостерігається стійка тенденція того, що в структурі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту найбільш поширеними є суспільно небезпечні діяння, передбачені ст. 286 КК України: - у 2018 році – 8257 (47 %); у 2019 році – 8739 (50,7 %); у 2020 році – 8864 (56,1 %); у 2021 році – 7961 (59 %); у 2022 році – 6366 (49,9 %); у 2023 році – 7017 (64,2 %); у 2024 році – 7455 (69,9 %).

Зростаючі темпи автомобілізації ведуть до підвищення інтенсивності руху, впливають на кількість і характер дорожньо-транспортних пригод. Реформування кримінального та адміністративного законодавства в частині забезпечення безпеки руху та експлуатації транспортних засобів здійснюється не завжди послідовно, ухвалюванні законодавчі рішення деколи є помилковими та важко пояснюваними з позицій логіки та справедливості.

Вищевказане доводить необхідність теоретичного осмислення суті обраної проблематики з погляду сучасного стану організації дорожнього руху, інноваційних можливостей, транспортного навантаження, а також необхідно виробити інший підхід до застосування заходів контролю та запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Зазначені обставини свідчать про наявність невирішених концептуальних проблем запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, й зумовлює значну актуальність цього дисертаційного дослідження.

За результатами дослідження представлено наступні результати:

Проаналізовано порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами як історичне та соціально-правове явище.

За результатами проведеного дослідження генезису кримінально-правової заборони даного посягання вдалося виявити самостійні етапи його становлення, до яких автором запропоновано віднести наступні:

- етап зародження кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту – від часів Київської Русі до середини XVII століття;

- етап активного становлення кримінальних заборон щодо порушення використання гужового та водного транспорту (від початку дії Соборного уложення 1649 року до прийняття Кримінального уложення 1903 року);

- етап активного розвитку кримінально-правової охорони безпеки руху та експлуатації різних видів транспорту та встановлення бланкетних кримінально-правових норм (від 1903 року до прийняття КК України 2001 року);

- етап встановлення суспільних відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту у якості самостійного родового об'єкту кримінальних правопорушень (від 2001 року по 2018 рік);

- новітній етап розвитку кримінально-правової політики у сфері охорони безпеки руху та експлуатації транспорту з урахуванням міжнародно-правових стандартів та кримінологічної ситуації в країні (від 22 листопада 2018 року до тепер).

Досліджено міжнародно-правові основи та практику зарубіжних 28 країн кримінально-правової заборони порушення правил безпеки дорожнього руху (Азербайджанської Республіки, Болгарії, Великобританії, Грузії, Іспанії, Італії, Киргизької Республіки, Південної Кореї, Латвії, Литви, Німеччини, Норвегії, Республіки Вірменія, Республіки Молдова, Республіки Польща, Республіки Таджикистан, Республіки Узбекистан, Румунії, США, Туркменістану, Туркменістану, України, Фінляндії, Франції, Чехії, Швейцарії, Швеції, Японії). У результаті було з'ясовано, що зарубіжний законодавець обирає один із трьох варіантів правової охорони безпеки дорожнього руху: 1) порушення правил безпеки дорожнього руху є самостійним родовим об'єктом кримінальних правопорушень (наприклад, Україна, Іспанія, Болгарія, Польща, Литва, Латвія, країни СНД та ін.); 2) законодавець посягання даного виду відносить до порушень проти громадської безпеки (наприклад, Естонія та ін.); 3) порушення правил безпеки дорожнього руху з потерпілим відносить до посягань проти життя та здоров'я особи (наприклад, Швеція, Франція, Фінляндія та ін.). Найбільш схожим до національного є кримінальне законодавство країн-учасниць СНД, що регулює відповідальність за порушення правил дорожнього руху і експлуатації транспортних засобів, при порівнянні якого можна зробити такі висновки:

- норми, що передбачають відповідальність за аналізоване діяння, мають однакову структуру: відповідальність за необережне заподіяння майнової

шкоди, шкоди середньої тяжкості або тяжкої шкоди здоров'ю; відповідальність за необережне заподіяння смерті; відповідальність за необережне заподіяння смерті 2-м і більше особам; стан сп'яніння за законодавством більшості країн-учасниць СНД є обтяжуючою обставиною, за яку передбачено більш суворіше покарання (виняток - Республіка Вірменія, Республіка Казахстан і Республіка Узбекистан);

- додаткове покарання у вигляді позбавлення права керування транспортним засобом або позбавлення права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю або займатися певною діяльністю передбачено кримінальним законодавством усіх країн-учасниць СНД;

- основна відмінність полягає в такому елементі складу кримінального правопорушення як об'єктивна сторона, а саме: настання суспільно небезпечного наслідку буде підставою для притягнення до кримінальної або іншої відповідальності.

Доведено, що досліджуване кримінальне правопорушення є найбільш поширеним серед кримінально караних діянь проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Динаміка даного виду кримінальних правопорушень є задовільною, до 2024 року характеризуючись загальним зниженням (за період 2018-2013 років коефіцієнт зниження склав 1,4%). Найбільш розповсюдженими видами дорожньо-транспортних пригод, в яких є потерпілі особи є: зіткнення, наїзд на пішохода, наїзд на перешкоду, наїзд на велосипедиста, перекидання. Серед областей, в яких найбільш часто було відмічено дорожньо-транспортні пригоди: Харківська, Одеська, Київська, Львівська, Дніпропетровська.

Встановлено, що серед областей, в яких найбільш часто було відмічено дорожньо-транспортні пригоди: Харківська, Одеська, Київська, Львівська, Дніпропетровська. Водночас, в статистиці також є примітка щодо суттєвого зниження рівня аварійності через тимчасову окупацію та ведення постійних бойових дій в Донецькій, Запорізькій, Луганській, Миколаївській, Харківській, Херсонській областях. Відповідно до статистичних даних найбільша кількість дорожньо-транспортних пригод за останні сім років (з 2018 по 2024 рік) вчинялась з 17.00 до 18.00 години, здебільшого, у п'ятницю та вихідні дні.

Аргументовано, що особою, яка вчиняє кримінально каране порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (ст. 286 КК України), у більшості випадків, переважно виступає чоловік у віці від 29 до 39 років. Хоча варто звернути увагу на тенденцію до збільшення цього показника щодо вчинення діяння жінками. Рідше, вік особи, яка вчиняє досліджуване кримінальне правопорушення становить 18–28 років та 40–54 років. За ознакою освіти, злочинцем за досліджуваним діянням, у більшості випадків є особи, яка має повну загальну або середню базову освіту, дещо рідше – професійну технічну освіту. Здебільшого, особи, які вчинили кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху були працездатними, але такими, що ніде не працюють та не навчаються. Що стосується громадянства, необхідно відзначити, що кримінальне

правопорушення частіше вчиняють громадяни України.

Запропоновано вважати, що 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. А детермінація порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту як кримінального правопорушення - це сукупність різних за природою негативних явищ об'єктивного і суб'єктивного характеру, які у своєму зв'язку обумовлюють кримінальну форму поведінки у суспільстві.

Висловлено тезу про те, що основними загальними причинами порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту залишаються перевищення безпечної швидкості, порушення правил маневрування, порушення правил проїзду перехресть, недотримання дистанції, невиконання вимог сигналів регулювання.

Запропоновано висновок щодо того, що з введенням воєнного стану було внесено ряд змін у регулювання питань безпеки дорожнього руху, в першу чергу, це стосується правил експлуатації транспорту в комендантську годину, надання переваги спецтранспорту, порядку проїзду блокпостів тощо. Пошкодження дорожнього покриття внаслідок обстрілів, перевантаження транспортних вузлів та збільшення трафіку габаритного транспорту, погіршення стану доріг та відсутність ремонту і належного обслуговування, відсутність дисципліни водіїв, всі ці фактори виступають додатковими детермінантами порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами під час воєнного стану на ряду із загальними причинами та умовами автотранспортної злочинності.

Обґрунтовано позицію, що запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами відбувається за рахунок загально-соціальних та спеціально-кримінологічних заходів, які, у свою чергу, пов'язані між собою. Перші мають більш загальний порядок та розраховані на зменшення дії криміногенних факторів взагалі, тоді як другі є спеціально направлені, проводяться відповідними державними органами, в першу чергу, поліцією, та спрямовані на реалізацію конкретного впливу на даний вид кримінальних правопорушень, їх детермінант. Окремо також слід виділяти індивідуальні заходи запобігання, які направлені на окремих осіб та їх поведінки.

Доведено, що віктимологічна характеристика учасників дорожнього руху, специфіка, особливості прояву віктимної поведінки як взаємопов'язані складові дозволяють детально оцінити кожен вчинений злочин з урахуванням кримінологічних аспектів особи та поведінки потерпілого. Усе це загалом потребує комплексного використання засобів та методів діяльності правоохоронних органів щодо запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Найголовнішим завданням віктимологічної

профілактики на цьому рівні 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.

Дисертант детально доповів, яким чином ним вирішувалися завдання, що ставилися перед дослідженням, висвітлив наукову та практичну значущість одержаних результатів.

По закінченні доповіді дисертанта, присутніми було поставлено ряд запитань.

МЕРКУЛОВА В.О. доктор юридичних наук, професор: У своїй дисертації Ви провели аналіз практики протидії порушенням правил дорожнього руху (ст.286 КК) багатьох зарубіжних країн. Які особливості Вами виявлені?

ФОРСЮК М.Ю. Дякую за запитання. Під час вивчення зарубіжної практики 28 країн світу, нами було з'ясовано, що зарубіжний законодавець обирає один із трьох варіантів правової охорони безпеки дорожнього руху: 1) порушення правил безпеки дорожнього руху є самостійним родовим об'єктом кримінальних правопорушень (наприклад, Україна, Іспанія, Болгарія, Польща, Литва, Латвія, країни СНД та ін.); 2) законодавець посягання даного виду відносить до порушень проти громадської безпеки (наприклад, Естонія та ін.); 3) порушення правил безпеки дорожнього руху з потерпілим відносить до посягань проти життя та здоров'я особи (наприклад, Швеція, Франція, Фінляндія та ін.). Найбільш схожим до національного є кримінальне законодавство країн-учасниць СНД, що регулює відповідальність за порушення правил дорожнього руху і експлуатації транспортних засобів.

СОБКО Г.М. доктор юридичних наук, професор: Шановний здобувач у Своїй роботі Ви вивчали кількісно-якісні показники кримінальних правопорушень за ст.286 КК України. У яких регіонах ці види правопорушень є найбільш поширеними?

ФОРСЮК М.Ю. Дякую за запитання. У ході вивчення статистики кримінальних правопорушень за ст.286 КК нами встановлено, що серед областей, в яких було відмічено найбільш високий рівень дорожньо-транспортних пригод це, як правило: Харківська, Одеська, Київська, Львівська та Дніпропетровська області, нижча їх реєстрація у Донецькій, Луганській областях в силу окупації значної їх частини.

САІНЧИН С.О. кандидат юридичних наук: Максим Юрійович, які категорії осіб є найбільш схильні до вчинення кримінальних правопорушень за ст.286 КК України?

ФОРСЮК М.Ю. Дякую за запитання. Особою, яка вчиняє кримінально каране порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (ст. 286 КК України), у більшості випадків, переважно виступає чоловік у віці від 29 до 39 років. Хоча варто звернути увагу на тенденцію до збільшення цього показника щодо вчинення діяння жінками. Рідше, вік особи, яка вчиняє досліджуване кримінальне правопорушення становить 18–

28 років та 40–54 років.

РЕЗНІЧЕНКО Г.С. кандидат юридичних наук, доцент: Роботи яких вчених були покладені в основу формування основних гіпотез, ідей, методології та системи дослідження Вашої дисертації?

ФОРСЮК М.Ю. Дякую за запитання. Дякую за запитання. В основу формування основних гіпотез та системи дослідження моєї дисертації були покладені роботи вчених, які вивчали проблеми порушення правил дорожнього руху. Це роботи таких вчених, як професорів: В.Я. Конопельський, В.О. Меркулова, Є.С. Назимка, А.М. Бабенка, О.О. Шкути, Є.Ю. Жученко і багатьох інших вчених.

БУДЯЧЕНКО О.М. кандидат юридичних наук, доцент: У своїй роботі окрему роль у запобіганні досліджуваних кримінальних правопорушень Ви відводите віктимологічній профілактиці. Сформулюйте основні завдання такої профілактики.

ФОРСЮК М.Ю. Дякую за запитання. Найголовнішим завданням віктимологічної профілактики на цьому рівні є широка роз'яснювальна робота щодо дотримання правил дорожнього руху всіма його учасниками; популяризація законослухняної та обережної поведінки на дорогах, а також 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.

Завдання, які поставив перед собою Форсюк М.Ю., повністю виконані. Він сформулював слушні висновки та пропозиції, використав значну емпіричну базу, опрацював велику кількість статистичних матеріалів, вивчив багато нормативної та наукової літератури і судових вироків. Форсюк Максим Юрійович сформувався як науковець, а його дисертаційне дослідження «Запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні», представлене на публічній презентації, є завершеною працею, яка має суттєве значення для вітчизняної юридичної науки, а її автор готовий до атестації здобувача ступеня доктора філософії. Науковий керівник подякував всім за ретельне вивчення дисертації та просив підтримати аспіранта в його перших наукових пошуках.

Під час наукової дискусії учасниками публічної презентації надано свої думки і міркування, щодо представленого на розгляд дослідження.

КОРНІЄНКО М.В. доктор юридичних наук, професор: Гарна була доповідь, Ви гідно трималися. Мені дуже сподобалася дисертаційна робота Максима Юрійовича Форсюка. Робота є завершеною, цілісною науковою працею, яка характеризується новизною та оригінальністю. Дуже гарні результати впровадження у наукову діяльність та освітній процес. Роботу здобувача я підтримую, бачу, що здобувач сформувався як вчений. Буду, зі свого боку, підтримувати і роботу, і здобувача.

МЕРКУЛОВА В.О. доктор юридичних наук, професор: Обрана тема є досить актуальна. Досить цікаві показники. Думаю, що автор на цьому не

зупиниться, продовжить дослідження і врахує всі побажання. Я підтримую Максима Юрійовича та його наукову роботу. Бажаю Вам успіху!

СОБКО Г.М. доктор юридичних наук, професор: Тема актуальна. Робота була проведена дуже велика. Робота є якісною, завершеною науковою працею. Я підтримую роботу та бажаю Вам успіху!

ДОМБРОВАН Н.В., кандидат юридичних наук, доцент: Дисертаційна робота Форсюка Максима Юрійовича характеризується доволі високим рівнем наукової новизни, має яскраво виражену практичну спрямованість, є якісно проведеним науковим дослідженням. В роботі автор не допустив порушень академічної доброчесності, всі ідеї ним викладені за результатами власного наукового пошуку та практичного досвіду. Буду підтримувати Вас і Вашу роботу, бажаю успіху.

КОНОПЕЛЬСЬКИЙ В.Я. доктор юридичних наук, професор: Дозвольте і мені висловити свої думки з приводу роботи і здобувача – Форсюка Максима Юрійовича. Хочу наголосити на тому, що у автора була не проста задача, з якою він цілком впоровся. Тема була і є актуальною, тому що кількість транспортних засобів щорічно зростає. Позитивно оцінюю роботу. Робота виконана на достатньо високому рівні, має гарну відповідну емпіричну базу. Дослідження є завершеною працею і відповідає усім встановленим вимогам. Я підтримую Максима Юрійовича та його наукову роботу та бажаю Вам успіху!

ВИСНОВОК

про наукову новизну, теоретичне та практичне значення результатів дисертації Форсюка Максима Юрійовича на тему: «Запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні», поданої на здобуття ступеня доктора філософії в галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право»

Обґрунтування вибору теми дослідження. Аварійність на автомобільному транспорті - одна з найгостріших соціально-економічних проблем, які стоять перед більшістю країн. Дорожньо-транспортні пригоди та пов'язані з ними негативні наслідки, зокрема заподіяння шкоди життю і здоров'ю людей, як і раніше, залишаються однією з істотних проблем при забезпеченні безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

В Україні з 2018 року по 2024 рік, незважаючи на загальну тенденцію зменшення кількості зареєстрованих кримінальних правопорушень, зокрема 2018р. – 487133, 2019р. – 444130, 2020р. – 360622, 2021р. – 321443, 2022 р. – 362 636, 2023 р. - 475 595, 2024 р. – 492 479, спостерігається досить високі показники кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту: 2018 рік – 17485 (3,5% від загальної кількості кримінальних правопорушень), 2019 рік – 17210(3,8 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь), 2020 рік – 15795(4,3 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь), 2021 рік –

13493(4,1 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь), 2022 рік – 12755(3,5 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь), 2023 рік – 10926(2,3 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь), 2024 рік – 10662 (2,2 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь).

За весь досліджуваний період спостерігається стійка тенденція того, що в структурі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту найбільш поширеними є суспільно небезпечні діяння, передбачені ст. 286 КК України: - у 2018 році – 8257 (47 %); у 2019 році – 8739 (50,7 %); у 2020 році – 8864 (56,1 %); у 2021 році – 7961 (59 %); у 2022 році – 6366 (49,9 %); у 2023 році – 7017 (64,2 %); у 2024 році – 7455 (69,9 %).

Зростаючі темпи автомобілізації ведуть до підвищення інтенсивності руху, впливають на кількість і характер дорожньо-транспортних пригод. Однак інфраструктура населених пунктів (особливо великих адміністративних центрів), не пристосована до такого «автомобільного буму», що з огляду на очевидні об'єктивні причини не дає змоги достатньою мірою ефективно забезпечити захищеність учасників дорожнього руху від дорожньо-транспортних пригод та їхніх наслідків, а також «провокує» водіїв на порушення правил дорожнього руху.

Реформування кримінального та адміністративного законодавства в частині забезпечення безпеки руху та експлуатації транспортних засобів здійснюється не завжди послідовно, ухвалюванні законодавчі рішення деколи є помилковими та важко пояснюваними з позицій логіки та справедливості. Відсутність належного взаємозв'язку кримінального та адміністративного законодавства в галузі запобігання дорожньо-транспортним кримінальним правопорушенням призводить до того, що відповідні правові заходи щодо запобігання порушенням правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів діють один від одного відокремлено. Разом з цим, адміністративне законодавство, що регулює поведінку водіїв, не завжди має необхідний попереджувальний потенціал у цій сфері.

Кримінально-правові заходи у сфері протидії порушенням правил дорожнього руху і транспортних засобів, особливо прийняті останніми роками, у відриві від інших галузей законодавства, не враховують сучасних тенденцій розвитку розглянутого негативного явища. Окрім того, як свідчить офіційна статистика та емпірична база, посилення заходів кримінально-правового впливу не приносить очікуваного позитивного результату, що адекватно не позначилося на динаміці дорожньо-транспортних кримінально караних діянь. Фактично правоохоронні органи реагують на негативні прояви неправомірної поведінки водіїв уже після скоєння кримінального правопорушення і настання тяжких наслідків.

Вищевказане доводить необхідність теоретичного осмислення суті шуканої проблеми з погляду сучасного стану організації дорожнього руху, інноваційних можливостей, транспортного навантаження, а також необхідно виробити інший підхід до застосування заходів контролю та запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Зазначені обставини свідчать про наявність невирішених концептуальних проблем запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, й зумовлює значну актуальність цього дисертаційного дослідження.

Науковим підґрунтям для підготовки зазначеної роботи стали наукові праці Л.М. Абакіної-Пілявської, А.М. Бабенка, О. М. Бандурки, В.С. Батиргарєєвої, В.В. Голіни, Б. М. Головкина, Д. В. Горшкова, І.М. Даньшина, О.М. Джужі, А. П. Закалюка, А. Ф. Зелінського, В. І. Жульова, В.Є. Квашиса, В.Я. Конопельського, М.В. Корнієнка, О. М. Костенка, О.Г. Кулика, О.М. Литвака, О.М. Литвинова, Н.В. Медведенко, С.В. Медведєнка, В.О. Меркулової, М. І. Мельника, Є.С. Назимка, С. Я. Лихової, В. А. Мисливого, О. М. Мойсюка, А.А. Музики, В.О. Навроцького, О.В. Негодченка, С. І. Нежурбіди, В. І. Осадчого, В. П. Попович, В. П. Тихого, В. І. Шакуна та ін.

Водночас більшість досліджень названих авторів проводилися в розрізі внесення змін і доповнень до норм кримінального та адміністративного законодавства про відповідальність за дорожньо-транспортні правопорушення. У їхніх роботах переважно розглядалися кримінально-правові аспекти боротьби з порушеннями правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів без належного взаємозв'язку з кримінально-процесуальними, кримінально-виконавчими, адміністративними та іншими правовими заходами. Таким чином, наразі, відсутнє комплексне дослідження проблеми запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертацію 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)

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є комплексне дослідження проблеми запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху особою, яка керує транспортним засобом та розробка науково обґрунтованих рекомендацій щодо його вдосконалення.

Для досягнення зазначеної мети вирішити такі завдання:

- описати сучасний стан дослідження порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;
- охарактеризувати порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами як історичне та соціально-правове явище;
- з'ясувати особливості зарубіжної практики запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;
- надати кількісні та якісну характеристику порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;
- визначити кримінологічну характеристику особи, яка вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;
- виявити детермінацію порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;
- сформулювати теоретичні засади загальносоціального та спеціально-кримінологічного запобігання, віктимологічної профілактики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;
- визначити віктимологічні заходи профілактики порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами
- запропонувати напрями удосконалення заходів запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають унаслідок функціонування системи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Предметом дослідження є кримінологічна характеристика та запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Методи дослідження обрані з урахуванням поставленої мети та

окреслених завдань 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 судових вироків, думки 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, а також в інших країнах (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.).

Нормативно-правову та теоретичну базу дисертації становлять Конституція України, закони і підзаконні нормативно-правові акти України станом на січень 2025 року. В роботі також використані результати досліджень, висвітлені у зарубіжній та вітчизняній науковій літературі з кримінології, кримінального, кримінально-виконавчого права, філософії, соціології, психології, історії, що містить наукові результати про порушення правил безпеки дорожнього руху, регіональні особливості, детермінацію та запобігання вказаним кримінальним правопорушенням.

Емпіричну базу дослідження становлять дані кримінально-правової статистики Офісу Генерального прокурора про стан та структуру кримінальних правопорушень за 2018-2024 рр., аналітичні огляди Національної поліції України, Верховного Суду, дані судової статистики за

2018–2024 рр.; результати вивчення вироків за вчинення кримінальних правопорушень, пов'язаних 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.

Наукова новизна отриманих 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, зокрема:

уперше:

- надано характеристику порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та шляхи удосконалення національної практики як об'єкта кримінологічного аналізу в умовах війни, що проявляється у негативних змінах кількісно-якісних показників цих кримінальних правопорушень, а саме, у негативній їх динаміці, збільшенні ступеню суспільної небезпеки діянь, зміни детермінантів;

- визначено етапи становлення кримінально-правової охорони правил безпеки дорожнього руху, а саме: етап зародження кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (від часів Київської Русі до середини XVII століття); етап активного становлення кримінальних заборон щодо порушення використання гужового та водного транспорту (від початку дії Соборного уложення 1649 року до прийняття Кримінального уложення 1903 року); етап активного розвитку кримінально-правової охорони безпеки руху та експлуатації різних видів транспорту та встановлення бланкетних кримінально-правових норм (від 1903 року до прийняття КК України 2001 року); етап встановлення суспільних відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту у якості самостійного родового об'єкту кримінальних правопорушень (від 2001 року по 2018 рік); новітній етап розвитку кримінально-правової політики у сфері охорони безпеки руху та експлуатації транспорту з урахуванням міжнародно-правових стандартів та кримінологічної ситуації в країні (від 22 листопада 2018 року до тепер).

- аргументовано, що зарубіжна практика запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами будується на автоматизації регулювання дорожнього руху та автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, а частині впливу правовими засобами переважає суворість покарання та обов'язковість застосування високих економічних засобів профілактики дорожньо-транспортних пригод;

- встановлено три основні концепції правової охорони безпеки дорожнього руху за законодавством зарубіжних країн: 1) порушення правил безпеки дорожнього руху є самостійним родовим об'єктом кримінальних правопорушень (наприклад, Україна, Іспанія, Болгарія, Польща, Литва, Латвія, країни СНД та ін.); 2) законодавець посягання даного виду відносить до порушень проти громадської безпеки (наприклад, Естонія та ін.); 3) порушення правил безпеки дорожнього руху з потерпілим відносить до посягань проти життя та здоров'я особи (наприклад, Швеція, Франція, Фінляндія та ін.);

- розкрито зміст елементів кримінологічної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та шляхи удосконалення національної практики з виокремленням відомостей про стан, структуру, динаміку й географію кримінально караних діянь цієї категорії;

удосконалено:

- кримінологічну характеристику особи, яка вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту;

- науковий підхід до розуміння детермінантів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту як 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;

- науковий підхід до визначення детермінації порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту як кримінального правопорушення як сукупність різних за природою негативних явищ об'єктивного і суб'єктивного характеру, які у своєму зв'язку обумовлюють кримінальну форму поведінки у суспільстві;

- система заходів запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортними засобами;

набуло подальшого розвитку:

- наукове бачення шляхів імплементації зарубіжного досвіду запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, що ґрунтується на внесенні змін та доповнень до законодавства;

- теоретичне обґрунтування необхідності удосконалення положень адміністративного законодавства як запобіжного заходу запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортними засобами;

- місце та значення віктимологічної профілактики в системі запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортними засобами;

- рекомендації щодо запровадження новітніх методів на автоматизації регулювання дорожнього руху та автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху.

Практичне значення отриманих результатів в тому, що результати

дисертації (висновки, пропозиції, рекомендації) можуть бути використані:

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.

Особистий внесок здобувача. Всі сформульовані у дисертації положення, висновки та рекомендації ґрунтуються на власних наукових результатах і дослідженнях здобувача.

Апробація матеріалів дисертації. Основні положення дисертації, отримані висновки і пропозиції автором висвітлювалися і обговорювалися на регіональних, всеукраїнських та міжнародних науково-практичних конференціях, форумах і круглих столах: Всеукраїнському круглому столі «Державотворення та правотворення в контексті євроінтеграції» (м. Львів, 17 грудня 2019 р.); Всеукраїнській науково-практичній Інтернет конференції «Кримінально-правові та кримінологічні аспекти протидії злочинності» (м. Одеса, 29 листопада 2019 р.); XIX Всеукраїнській науковій конференції з кримінології для студентів, аспірантів та молодих вчених «Протидія організований злочинності і корупції» (м. Харків, 2 грудня 2019 р.); Всеукраїнської науково-практичної конференції «Правова наука і державотворення в Україні у світлі сучасних глобалізаційних викликів: Історія, теорія, практика (до 25-ї річниці Конституції України)» (11 червня 2021 р. м. Маріуполь-Кривий Ріг); Всеукраїнській науковій конференції «Державно-правові засади формування безпекового середовища в Україні: сучасні виклики» (м. Одеса, 12 грудня 2022); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика» (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) у співавторстві з А.М.Бабенком, де внесок автора М.В.Форсюка становить 70%, а саме, загальний аналіз феномена кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, а також виділення системи факторів їх детермінації. Результати співавтора у дисертації не використовувалися; Всеукраїнській науковій конференції «Державно-правові засади формування безпекового середовища в Україні: сучасні виклики» (м. Одеса, 18 грудня 2024 р.).

Публікації. Основні положення дисертаційної роботи опубліковано у 10 наукових працях, з яких: 3 статті в наукових фахових виданнях України, 7

тезах матеріалів конференцій.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація композиційно складається з анотації, вступу, трьох розділів, що включають 9 підрозділів, висновків, списку використаних джерел, що включає 218 найменування, 3 додатків. Повний обсяг дисертації становить - 227 сторінок, з яких: основний текст – 178 сторінок, список використаних джерел – 23 сторінки, додатки – 10 сторінок.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

наукові праці, в яких опубліковано основні наукові результати дисертації:

1. Форсюк М. Ю. Окремі питання запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Південноукраїнський правничий часопис*. №4. 2023. С.82-87.

2. Форсюк М.Ю. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: соціально-правовий вимір. *Юридичний вісник*. №6. 2023. С.328-334.

3. Форсюк М.Ю. Особливості детермінації порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами під час дії воєнного стану. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції* № 6. 2023. С.261-266.

наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

4. Форсюк М.Ю. Актуальність та практичне значення вивчення феномену порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортними засобами в Україні. *Державотворення та правотворення в контексті євроінтеграції* : матеріали доповідей, виступів і повідомлень учасників V-го Всеукраїнського круглого столу (м. Львів, 17 грудня 2019 р.). Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2019. С.289-291.

5. Форсюк М.Ю. Кримінологічний феномен порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортним засобом: регіональний зріз. *Кримінально-правові та кримінологічні аспекти протидії злочинності*: матеріали Всеукр. наук.-практ. Інтернет. конф. (м. Одеса. 29 листопада 2019 р.). Одеса: ОДУВС, 2019. С. 216-219.

6. Форсюк М.Ю. Кримінологічний феномен порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортним засобом: регіональний зріз. *Протидія організованих злочинності і корупції*: матеріали XIX Всеукр. наук. конф. з кримінології для студентів, аспірантів та молодих вчених (м. Харків. 2 грудня 2019 р.) / за заг. ред. А.П. Гетьмана і Б.М. Головкина. Харків: Національний юридичний університет ім. Я.Мудрого, 2019. С. 196-198.

7. Форсюк М.Ю. Проблеми запобігання порушенням правил

дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортним засобом. *Правова наука і державотворення в Україні у світлі сучасних глобалізаційних викликів: Історія, теорія, практика (до 25-ї річниці Конституції України)*: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (11 червня 2021 р.) м. Маріуполь-Кривий Ріг, ДонДУВС, 2021. С.517-521.

8. Форсюк М. Ю. Кримінологічні особливості та стан безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану. *Державно-правові засади формування безпекового середовища в Україні: сучасні виклики*: матеріали Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 12 грудня 2022). Одеса, ОДУВС, 2022. С.136-138.

9. Бабенко А.М., Форсюк М. Ю. Кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: сучасний стан та окремі фактори детермінації. *Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.): електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2021. 134 с. С.10-14.

10. Форсюк М.Ю. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: характеристика та запобігання. *Державно-правові засади формування безпекового середовища в Україні: сучасні виклики*: матеріали Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 18 грудня 2024 р.). Одеса, ОДУВС, 2024. С. 273-276.

Оцінка мови та стилю дисертації. Дисертація написана грамотною мовою, з правильним вживанням юридичної та спеціальної термінології. Стиль викладення матеріалів дослідження, наукових положень, висновків і рекомендацій забезпечують легкість і доступність їх сприйняття. Порушення академічної доброчесності відсутні.

У результаті публічної презентації наукових результатів дисертації Форсюка М.Ю. і повноти публікації основних результатів дослідження, –

УХВАЛИЛИ:

1. Затвердити висновок про наукову новизну, теоретичне та практичне значення результатів дисертації **Форсюка Максима Юрійовича** на тему: «Запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні»

2. Констатувати, що за актуальністю, ступенем новизни, обґрунтованістю, науковою та практичною цінністю здобутих результатів дисертація Форсюка Максима Юрійовича відповідає спеціальності 081 «Право» та вимогам Порядку підготовки здобувачів вищої освіти ступеня доктора філософії та доктора наук у вищих навчальних закладах (наукових установах) затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 23 березня 2016 року № 261, 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.

3. Рекомендувати дисертацію Форсюка Максима Юрійовича на тему: «Запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні» до захисту на здобуття ступеня доктора філософії у спеціалізованій вченій раді за спеціальністю 081 «Право».

Головуючий на засіданні

**Завідувач кафедри кримінального права
та кримінології**

доктор юридичних наук, професор



Віктор КОНОПЕЛЬСЬКИЙ