

## РЕЦЕНЗІЯ

кандидата юридичних наук, старшого дослідника

Червінчука Андрія Васильовича

на дисертацію Маслянка Сергія Вікторовича «Адміністративно-правовий статус особи, яка керує транспортним засобом», представлену на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право»

**Актуальність теми дослідження.** Забезпечення прав учасників дорожнього руху є одним із пріоритетних завдань держави, що вимагає постійного вдосконалення законодавчої бази. Актуальність теми адміністративно-правового статусу особи, яка керує транспортним засобом, зумовлена стрімким розвитком дорожнього руху, зростанням кількості транспортних засобів і, відповідно, ризиків, пов'язаних із забезпеченням безпеки на дорогах. Так, у 2023 році патрульною поліцією було зафіксовано 14291 дорожньо-транспортну пригоду із загиблими та/або травмованими, вчинених керманічами транспортних засобів. Внаслідок цих аварій 1294 людини загинули та 18414 отримали травми. Питома вага цих автопригод у загальній кількості ДТП з постраждалими складає 60,5%.

Правила дорожнього руху України з водієм асоціюють лише тих осіб які керують транспортними засобами за наявності посвідчення водія відповідної категорії. Як зазначає у вступі дисертант, в нашій державі щороку видається кілька сотень тисяч посвідчень водія вперше, здійснюється близько 1 млн. обмінів/відновлень посвідчень водія тощо. Закон України «Про дорожній рух» визначає основні положення щодо допуску до керування транспортними засобами. Але крім правових підстав доводиться говорити ще й про фактичне керування різними видами транспорту особами (незалежно від наявності чи відсутності відповідного права). Лише протягом 2023 року за даними патрульної поліції було складено близько 50 тис. адміністративних матеріалів за керування транспортними засобами особами, які не мали чи були позбавлені права керування таким транспортом. До цього ще слід додати ту кількість осіб, що збільшується з року в рік, які керують легким персональним електричним транспортом, а також згадати про перспективний напрям розвитку ІТ-технологій і появу інтелектуальних транспортних засобів з автономним програмним управлінням (штучним інтелектом). Втім аналіз чинного законодавства свідчить, що правовий статус не всіх даних категорій осіб на сьогодні є достатньо дослідженим і чітко окресленим в українському законодавстві.



Чітке уявлення елементів та особливостей адміністративно-правового статусу усіх осіб, які керують транспортними засобами різних видів сприяє розробці ефективних механізмів контролю, профілактики правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, гарантування та правового захисту їх прав і законних інтересів як учасників й інших суміжних правовідносин. Дослідження цієї теми сприяє розвитку адміністративно-правової науки та практики, адже дозволяє оптимізувати правові норми, забезпечуючи належний баланс між державним контролем та правами учасників дорожнього руху.

Слід констатувати, що частина злободенних питань правового статусу учасників дорожнього руху ставали предметом наукової уваги з боку української наукової спільноти. Окремі аспекти розглядалися у наукових працях вітчизняних та закордонних дослідників. У дисертації було враховано приписи міжнародних нормативів, наявні погляди правової науки. Але, соціальні та технічні зміни, які з часом відбуваються у нашому житті вимагають подальшого розвитку закладених у наявних роботах уявлень про адміністративно-правовий статус осіб, які керують транспортними засобами та його окремих елементів, адаптування національного адміністративного законодавства до сучасних реалій. З'ясування та вирішення наявних теоретичних та прикладних проблем у зазначеному контексті на монографічному рівні в Україні дотепер не проводилося. Наведене зумовлює актуальність обраної для дослідження Маслянком С.В. теми та її науковий і практичний сенс.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Обрана тематика дисертації корелюється із основними напрямками реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р (в частині вдосконалення законодавства з питань безпеки дорожнього руху, правового врегулювання використання персонального легкого електротранспорту на вулично-дорожній мережі), завданнями Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 21.12.2020 р. № 1287 (в частині забезпечення дотримання зобов'язань України за міжнародними договорами у сфері безпеки дорожнього руху та за Директивами ЄС), Плану дій «Україна – Європейський Союз», схваленого Кабінетом Міністрів України від 12.02.2005 р. (в частині забезпечення реалізації змін до законодавства України про адміністративні правопорушення на основі європейських



стандартів). Тож обрана тематика видається перспективною і з урахуванням євроатлантичного курсу України.

**Наукова новизна одержаних результатів.** Рецензована дисертація є одним з останніх та актуальних (враховуючи швидкоплинність законодавчих змін та реформ) монографічних досліджень, у якому автор комплексно, з використанням сучасних методів пізнання, урахуванням здобутків вітчизняної та зарубіжної адміністративно-правової науки розкриває особливості адміністративно-правового статусу осіб, які керують транспортними засобами. Крім того, беззаперечною особливістю цієї роботи є те, що вона зосереджує увагу на питаннях правового статусу інтелектуальних транспортних засобів з автономним програмним управлінням (штучним інтелектом), враховуючи перспективність впровадження технічних новацій у суспільні відносини.

У вступі дисертації слушно сформульовано мету, об'єкт та предмет цього дослідження. Обґрунтовуючи вибір теми, дисертант не обмежується формальними реченнями, а наводить різноманітні статистичні дані, стислий огляд нормативної бази з цього питання, які у сукупності з іншою емпірикою утворюють комплексне усвідомлення проблематики в межах наявного об'єкту дослідження, на вирішення, якої спрямовується дана наукова праця. Визначені завдання дослідження у їх логічній послідовності дозволили правильно побудувати структуру та змістовне наповнення роботи.

У результаті виконання окреслених завдань у дослідженні було сформульовано та обґрунтовано низку наукових положень, які є новими для вітчизняної правової науки та правозастосовної, зокрема адміністративно-деліктної практики. Заслужують на підтримку репрезентовані у дисертації висновки.

Наприклад, теоретичний внесок у розвиток адміністративно-правової науки, розширення її тезаурусу зроблено шляхом:

1) надання авторського визначення поняття «особа, яка керує транспортним засобом», «адміністративно-правовий статус особи, яка керує транспортним засобом»;

2) удосконалення розуміння адміністративно-правового статусу та адміністративної правоздатності осіб, які керують транспортними засобами та сучасного уявлення про їх складові елементи;

3) подальшого розвитку уявлення, що особа, яка керує транспортним засобом у відносинах публічно-правового характеру здобуває спеціальний адміністративно-правовий статус, який є різновидом загального адміністративно-правового статусу.

Прикладного значення для правозастосовної практики здобувають:



1) зроблена здобувачем констатація, що адміністративна правоздатність особи щодо керування транспортним засобом є різновидом спеціальної правоздатності, яка у відносинах публічно-правового характеру визначає можливість (здатність) індивідуума за умови відповідності встановленим критеріям отримати спеціальне право на керування тим чи іншим видом транспорту. З наведеного випливає, що після досягнення встановленого віку фізична особа не може втратити чи бути позбавленою спеціальної правоздатності, правоздатність щодо керування певними видами транспортних засобів може бути лише обмежена на певний термін на підставі закону (у разі позбавлення правопорушника права керування транспортним засобом);

2) висновки автора, що включення до Закону України «Про автомобільний транспорт» терміну «легкий персональний електричний транспортний засіб» не усуває цілковито проблем з правовою визначеністю статусу тих осіб, які керують цим видом транспортних засобів. Для розв'язання цієї проблеми здобувач пропонує внести доповнення до статті 16 (Основні права та обов'язки водія транспортного засобу) Закону України «Про дорожній рух» в частині того, що: «зазначені у цій статті права та обов'язки водія стосуються усіх осіб, які керують транспортними засобами, незалежно від правових підстав та фактичних обставин такого керування»; включити до Закону України «Про дорожній рух» окремої норми, яка б закріплювала основні права і обов'язки осіб, які керують легким персональним та низькошвидкісним легким електричним транспортом як окремої категорії учасників дорожнього руху тощо.

**Практичне значення одержаних результатів.** Сформульовані у дисертації положення, пропозиції та висновки мають практичну цінність та вже частково знайшли впровадження у науково-дослідній сфері, освітньому процесі, правозастосовній діяльності, про що свідчать відповідні акти впровадження ДонДУВС від 26.04.2024 р. та акт-довідка про впровадження результатів наукового дослідження в практичну діяльність управління патрульної поліції в Дніпропетровській області Департаменту патрульної поліції № 2905/41/19-2024.

**Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій.** Аналіз анотації, тексту дисертації та публікацій дисертанта дають підстави зробити висновок про наукову обґрунтованість і достовірність отриманих результатів. Дисертант системно поєднує і застосовує прийом пізнавальної діяльності з методами наукового дослідження. У роботі непоодинокі приклади формулювання автором гіпотетичних припущень, які в подальшому експериментальним шляхом



перевіряються на предмет достовірності, виходячи з наявних знань про зміст тієї чи іншої проблеми в правничих дослідженнях інших науковців, власним аналізом міжнародного, закордонного чи національного права. Наприклад, на с. 123 дисертант, розглядаючи передумови отримання спеціального права на керування певними видами транспортних засобів, з'ясовує, що за певних обставин законодавець допускає можливість обмеження реалізації цього права (що теоретично становить вже зміст такого елементу правосуб'єктності як дієздатність), але припускає, що такі обмеження можуть мати тимчасовий характер і гіпотетично не позбавляють особу здатності (у разі позитивних змін у психофізіологічному стані людини) реалізовувати право керування транспортними засобами. У підрозділі 3.2 Сергій Масляк на рівні гіпотези розмірковує про допустимість функціонування штучного інтелекту, який здатен самостійно керувати транспортним засобом та наділення його (гіпотетично) певним рівнем правосуб'єктності (с. 205). Проте за результатами подальших спостережень та аналізу зібраного матеріалу робить впевнений висновок, що автономний транспортний засіб зі штучним інтелектом повинен розглядається лише з позиції об'єкта правовідносин і не може мати власного правового статусу. Правосуб'єктність – здатність виступати учасником правовідносин з приводу використання такого транспорту має бути розподілена між виробником цього пристрою, користувачем (оператором) (с. 214).

Тож, усі основні наукові положення, висновки і рекомендації, які сформульовані у дисертації, повною мірою обґрунтовані та відповідають меті й завданням роботи. Запорукою досягнення таких результатів стали розгалужена емпірична та нормативно-правова основа, правильно обрана методологія дослідження. Методологічне забезпечення дисертаційного дослідження зумовлене його метою та завданнями й базується на використанні сукупності загальнонаукових та спеціальних методів наукового пізнання, що забезпечило повноту та достовірність отриманих результатів. Емпіричну основу дослідження становлять: аналітичні та методично-консультативні матеріали міжнародних, національних та зарубіжних інституцій (Всесвітньої організації охорони здоров'я, Національної поліції України); матеріали правозастосовної, зокрема судової практики (проаналізовано 6 постанов Верховного Суду та близько 10 рішень місцевих та апеляційних судів); результати анкетування патрульних поліцейських Криворіжжя (65 респондентів); нормативно-правову – утворюють законодавство України, міжнародно-правові та окремі нормативні акти зарубіжних країн у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, допуску до



керування різними категоріями транспортних засобів, юридичної відповідальності учасників дорожнього руху.

**Характеристика основних положень роботи.** Дисертація є самостійною науковою роботою. Основні теоретичні положення та розробки, які характеризують наукову новизну дослідження, теоретичне й практичне значення його результатів одержані дисертантом особисто. Робота складається зі вступу, трьох розділів, які містять вісім підрозділів, висновків, списку використаних джерел та додатків.

Основними результатами роботи за першим розділом стало: з'ясування підстав керування транспортними засобами (правові та фактичні); збагачення адміністративної науки визначенням поняття особи, яка керує транспортним засобом; систематизація та подальша класифікація осіб, які керують транспортними засобами. У другому розділі дістало подальшого розвитку уявлення, що особа, яка керує транспортним засобом у відносинах публічно-правового характеру здобуває спеціальний адміністративно-правовий статус, який є різновидом загального адміністративно-правового статусу; надано визначення та підкреслена сутність адміністративної правосуб'єктності особи, яка керує транспортним засобом; доведено, що адміністративна правоздатність особи щодо керування транспортним засобом є різновидом спеціальної правоздатності, яка у відносинах публічно-правового характеру визначає можливість (здатність) індивідуума за умови відповідності встановленим критеріям отримати спеціальне право на керування тим чи іншим видом транспорту тощо. Третій розділ дозволив зробити висновки, що, як зазначалося, автономний транспортний засіб зі штучним інтелектом має розглядатися лише з позиції об'єкта правовідносин і не може мати власного правового статусу; звернути увагу на наявній правовій невизначеності статусу тих осіб, які керують «легкий персональний електричний транспортний засіб» тощо. Кожний розділ завершується попереднім узагальненням отриманих результатів (у вигляді висновків до відповідного розділу).

В цілому загальний обсяг роботи становить 269 сторінок, із яких основного тексту – 202 сторінки. Слід позитивно відмітити наявність різноманітних змістовних додатків на 14 аркушах. Загалом, оформлення дослідження відповідає встановленим вимогам. Робота виконана у науковому стилі державною (українською) мовою. Наочність змісту основного тексту роботи доповнює наявність інформативних таблиць та зображення (малюнку) – «співвідношення понять: «учасник дорожнього руху – особа, яка керує ТЗ – водій»» (с. 67).



**Повнота викладу наукових положень в наукових публікаціях, зарахованих за темою дисертації.** Основні наукові результати дисертації відображено у 12 публікаціях: 5 наукових статтях, надрукованих у наукових виданнях, включених на дату опублікування до переліку наукових фахових видань України, а також у 7 тезах доповідей на науково-практичних конференціях. В наукових публікаціях, зарахованих за темою дисертації, наукові положення дисертації викладені у належному обсязі. Особистий внесок здобувача в публікаціях, підготовлених у співавторстві, становить не менш як 50%. Ідеї та розробки співавторів у дисертації не використовувалися.

Основні результати дослідження оприлюднено та обговорено на міжнародних і всеукраїнських наукових і науково-практичних конференціях, семінарах і круглих столах, зокрема: «Партнерство та взаємодія підрозділів системи МВС з органами державної влади та громадськістю» (Кривий Ріг, 17.11.2021); «Забезпечення публічної безпеки і порядку в умовах воєнного стану» (Кропивницький, 01.07.2022); «Реалізація прав людини у діяльності правоохоронних органів в умовах окупації українських територій» (Кривий Ріг, 30.09.2022); «Реалізація та розвиток публічної політики у сфері безпеки дорожнього руху під час війни та у повоєнний період» (Кривий Ріг, 18.11.2022); «Problems of philosophy of science and philosophy of education in their historical aspects» (Дублін, 08-09.05.2023); «Безпека на дорозі» (Кривий Ріг, 18.05.2023); «Забезпечення безпеки дорожнього руху: глобальні та локальні рішення» (Кривий Ріг, 17.11.2023).

**Дані про відсутність текстових запозичень та порушення академічної доброчесності.** При детальному розгляді рецензованої дисертації текстових запозичень без посилання на джерела та інших порушень академічної доброчесності не виявлено.

**Зауваження щодо змісту та оформлення дисертації.** У цілому відзначаючи логічність та послідовність побудови дослідження, здобутки дисертанта, вважаю за необхідне звернути увагу на окремі дискусійні положення роботи:

1. У підрозділі 1.3, розглядаючи права та обов'язки осіб, які керують транспортним засобом (с. 64-88), дисертант звертає увагу на наявності в українському законодавстві правової прогалини щодо правового регулювання суспільних відносин, пов'язаних з керуванням легким персональним електричним транспортом, а саме – за умовиводом автора, формулювання чинної редакції ст. 14 Закону України «Про дорожній рух», яка надає визначення поняттю «учасник дорожнього руху», формально залишає поза увагою осіб, які керують приватним легким



електротранспортом та деякі інші категорії осіб, які фактично керують транспортними засобами. Наприкінці вказаного підрозділу (с. 88), висновках до розділу 1 (с. 89-90) і нарешті у загальних висновках до дисертації (с. 218-219) дисертант пропонує включення до Закону України «Про дорожній рух» окремої норми, яка б закріплювала основні права і обов'язки осіб, які керують легким персональним та низькошвидкісним легким електричним транспортом як окремої категорії учасників дорожнього руху. Авторського проекту самої норми ані в основній частині чи висновках, ані у додатках не надається. З огляду на наведене, знову виникає одне зауваження та одне запитання:

- *по-перше*, слід зауважити, що дисертант не робить спроби дослідити особливості обсягу та змісту конкретних прав і обов'язків осіб, які можуть керувати цими двома видами легкого електротранспорту, зокрема чи мають вони бути абсолютно ідентичними або слід передбачити якісь специфічні особливості;

- *по-друге*, говорячи про зміни до національного законодавства в частині визначення прав та обов'язків даних категорій осіб, можливо простіше було б запропонувати порівняти їх до інших учасників дорожнього руху, наприклад, велосипедистів та водіїв, перелік прав та обов'язків яких на сьогодні більш-менш повно окреслено у вітчизняному законодавстві.

2. Розглядаючи особливості адміністративної дієздатності осіб, які керують транспортними засобами, у підрозділі 2.3 дисертант приділяє увагу таким правовим заходам впливу на фізичну особу як позбавлення права керування транспортним засобом і тимчасове обмеження у праві керування транспортним засобом. Зокрема у роботі здобувач намагається провести порівняння між цими двома заходами. Якщо адміністративне стягнення чи кримінальне покарання у вигляді позбавлення права керування транспортним засобом має пряме відношення до порушення особою правил дорожнього руху та/чи експлуатації транспорту і, фактично втілює передбачену законом реакцію держави на такі протиправні дії, то підстави для тимчасового обмеження у праві керування транспортним засобом до сфери забезпечення безпеки дорожнього руху такого відношення не мають. До того ж спостерігається тенденція розширення таких підстав (від наявності заборгованості зі сплати аліментів до порушення правил військового обліку і мобілізації військовозобов'язаними). У дисертації автор лише констатує ці особливості, втім не надає оцінку доцільності таких законодавчих практик, втім це питання має безпосереднє відношення до адміністративної правосуб'єктності особи щодо керування транспортним засобом.



Наведені зауваження, здебільшого, носять дискусійний характер і не впливають на загальну позитивну оцінку дисертації Сергія Маслянка.

**Загальний висновок.** Дисертаційне дослідження «Адміністративно-правовий статус особи, яка керує транспортним засобом» відповідає вимогам Порядку підготовки здобувачів вищої освіти ступеня доктора філософії та доктора наук у вищих навчальних закладах (наукових установах), що затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 23 березня 2016 року № 261 (зі змінами і доповненнями від 03 квітня 2019 року № 283), наказу Міністерства освіти і науки України від 12 січня 2017 року № 40 (зі змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства освіти і науки України від 31 травня 2019 року № 759) «Про затвердження вимог до оформлення дисертації», та «Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії» (постанова Кабінету Міністрів України від 12 січня 2022 року № 44), а її автор МАСЛЯНКО Сергій Вікторович заслуговує на присудження наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 – Право.

**Рецензент –**

**завідувач науково-дослідної лабораторії з  
проблемних питань правоохоронної  
діяльності Криворізького навчально-наукового  
інституту Донецького державного університету  
внутрішніх справ,  
кандидат юридичних наук,  
старший дослідник**

**Андрій ЧЕРВІНЧУК**

Підпис завідувача науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності КННІ ДонДУВС Андрія Червінчука засвідчую:

**Старший діловод групи  
документування службової діяльності  
КННІ ДонДУВС**



**Олена ІВАНІНА**