

**РІШЕННЯ**  
**разової спеціалізованої вченої ради**  
**про присудження ступеня доктора філософії**

Здобувач ступеня доктора філософії Маслянко Сергій Вікторович, 1986 року народження, громадянин України, освіта вища: закінчив у 2007 році Донецький юридичний інститут Луганського державного університету внутрішніх справ за спеціальністю «Правоохоронна діяльність», працює заступником командира роти № 2 батальйону № 2 полку патрульної поліції в місті Кривий Ріг управління патрульної поліції в Дніпропетровській області Департаменту патрульної поліції Національної поліції, виконав акредитовану освітньо-наукову програму «Право».

Разова спеціалізована вчена рада, утворена наказом Донецького державного університету внутрішніх справ, Міністерства внутрішніх справ України, Кропивницький, від 28 серпня 2024 року № 499, у складі:

Голови разової  
спеціалізованої вченої ради:

Пилип ЄПРИНЦЕВ, доктор юридичних наук, доцент, проректор університету – директор Криворізького навчально-наукового інституту, Донецький державний університет внутрішніх справ.

Рецензентів:

Ольга МЕРДОВА, кандидат юридичних наук, професор, завідувач кафедри адміністративно-правових дисциплін факультету № 2, Донецький державний університет внутрішніх справ;

Андрій ЧЕРВІНЧУК, кандидат юридичних наук, старший дослідник, завідувач науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту, Донецький державний університет внутрішніх справ.

Офіційних опонентів:

Тарас ГУРЖІЙ, доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри адміністративного, фінансового та інформаційного права, Київський національний торговельно-економічний університет;

Аліна КАЛІНІНА, кандидат юридичних наук, старший дослідник, старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень, Науково-дослідний інститут



вивчення проблем злочинності імені академіка  
В. В. Сташиса Національної академії правових  
наук України,

на засіданні 07 листопада 2024 року прийняла рішення про присудження ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право» Сергію МАСЛЯНКУ на підставі публічного захисту дисертації «Адміністративно-правовий статус особи, яка керує транспортним засобом» за спеціальністю 081 «Право».

Дисертацію виконано в Донецькому державному університеті внутрішніх справ, Міністерства внутрішніх справ України, Кропивницький.

Науковий керівник – Микола ВЕСЕЛОВ, доктор юридичних наук, професор, Донецький державний університет внутрішніх справ, професор кафедри державно-правових дисциплін Криворізького навчально-наукового інституту.

Дисертацію подано у вигляді спеціально підготовленого рукопису, в якому дотримано вимоги пункту 6 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 № 44 (зі змінами).

Зокрема, на основі аналізу наукових здобутків і практики правозастосування, спираючись на норми чинного міжнародного та національного права, визначено поняття, сутність складових елементів та особливості реалізації адміністративно-правового статусу осіб, які керують різними категоріями транспортних засобів.

Так, уперше:

- встановлено, що підстави керування транспортним засобом слід поділити на правові та фактичні, при цьому останні можуть бути законними чи незаконними, що залежатиме від дотримання правових підстав керування;

- виявлено особливості та надано визначення адміністративної правосуб'єктності особи, яка керує транспортним засобом, під якої пропонується розуміти здатність фізичної особи бути суб'єктом правових відносин у сфері безпеки дорожнього руху під час керування транспортним засобом на вулично-шляховій мережі країни;

- доведено, що спеціальна адміністративна дієздатність особи, яка керує механічним транспортним засобом залежно від адміністративно-правового статусу такої особи та/або виниклих у встановленому законом порядку обмежень може бути наступних видів: часткова, неповна, повна, обмежена;

удосконалено:

- визначення поняття «особа, яка керує транспортним засобом», за авторським розумінням – це учасник дорожнього руху, який для власного пересування, перевезення людей (пасажирів) чи вантажу використовує транспортний засіб, керуючи ним;

- розуміння адміністративної правоздатності особи щодо керування транспортним засобом, стверджується, що вона 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; зазначене дозволяє виділити повну та обмежену адміністративну правоздатність особи щодо керування транспортним засобом;

дістали подальшого розвитку:

- систематизація осіб, які керують транспортним засобом, яких пропонується поділити на осіб, які керують транспортним засобом на законних підставах і які керують транспортним засобом, не маючи на те законних підстав, з подальшою їх класифікацію;

- обґрунтування необхідності внесення змін до визначення терміну «водій» у Правилах дорожнього руху України (за прикладом міжнародного законодавства – «будь-яка особа, яка керує транспортним засобом, автомобілем і т. ін.»);

- бачення, що особа, яка керує транспортним засобом у відносинах публічно-правового характеру здобуває спеціальний адміністративно-правовий статус, який є різновидом загального адміністративно-правового статусу;

- твердження, що будь-яка особа, яка керує транспортним засобом незалежно від наявності чи відсутності відповідного права керування даною категорією транспортного засобу здобуває адміністративної деліктоздатності, в основу якої покладено загальну адміністративну деліктоздатність фізичної особи;

- обґрунтування того, що автономний транспортний засіб зі штучним інтелектом має розглядатися лише з позиції об'єкта правовідносин і не може мати власного правового статусу;

- пропозиції вдосконалення адміністративного законодавства щодо визначення адміністративно-правового статусу осіб, які керують легким персональним та низькошвидкісним легким електричним транспортом, як окремої категорії учасників дорожнього руху, додаткових умов щодо підготовки та допуску осіб до керування механічними транспортними засобами.

Дисертація виконана державною мовою та відповідає вимогам до оформлення дисертації, затвердженим наказом Міністерством освіти і науки України від 12 січня 2017 року № 40, 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 № 44 (зі змінами).

Здобувач має 12 наукових публікацій за темою дисертації, з них 5 статей, у наукових виданнях, включених на дату опублікування до переліку наукових фахових видань України:

1. Маслянюк С. В. Поняття та правові підстави керування транспортним засобом в Україні. Таврійський науковий вісник. Серія: *Публічне управління та адміністрування*. 2021. № 4. С. 110–116. DOI: <https://doi.org/10.32851/tnv-pub.2021.4.16>.

2. Маслянюк С. В. Поняття «водій» та «особа, яка керує транспортним засобом»: їх співвідношення та проблеми нормативно-правового визначення. *Аналітично-порівняльне правознавство*. 2021. № 4. С. 180–184. DOI:



<https://doi.org/10.24144/2788-6018.2021.04.31>.

3. Веселов М. Ю., Нестеренко О.М., Маслянюк С. В. Проблеми юридичної визначеності під час розгляду судами справ про адміністративні правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння. *Правовий часопис Донбасу*. 2022. № 2(79). С. 48–57. DOI: <https://doi.org/10.32366/2523-4269-2022-79-2-48-57>. Особистий внесок здобувача: визначені деякі прогалини у національному законодавстві, які неповною мірою корелюються з принципом юридичної визначеності, що значно ускладнює об'єктивність правової кваліфікації діянь особи, яка керує транспортним засобом у стані (чи з ознаками) алкогольного сп'яніння.

4. Веселов М. Ю., Маслянюк С. В. Проблеми здійснення примусового відчуження транспортних засобів за правопорушення, пов'язані з керуванням у стані сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану. *Правова держава*. 2022. № 46. С. 51–61. DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2022.46.257807>. Особистий внесок здобувача: визначені юридичні та фактичні обставини, за яких в умовах правового режиму воєнного стану може здійснюватися примусове відчуження транспортних засобів, що належать приватним особам.

5. Маслянюк С. В. Поняття адміністративної правосуб'єктності осіб, які керують транспортними засобами, та її значення у визначенні їхнього адміністративно-правового статусу. *Правовий часопис Донбасу*. 2023. № 1(82). С. 39–45. DOI: [10.32782/2523-4269-2022-82-1-1-33-38](https://doi.org/10.32782/2523-4269-2022-82-1-1-33-38).

У дискусії взяли участь голова та члени разової спеціалізованої вченої ради:

1. Пилип ЄПРИНЦЕВ, доктор юридичних наук, доцент, проректор університету – директор Криворізького навчально-наукового інституту, Донецький державний університет внутрішніх справ, голова ради – виступ позитивний, без зауважень.

2. Ольга МЕРДОВА, кандидат юридичних наук, професор, завідувач кафедри адміністративно-правових дисциплін факультету № 2, Донецький державний університет внутрішніх справ, рецензент – дала позитивну рецензію із зауваженнями:

- У підрозділі 3.1 (стор. 173-190) та висновках дисертації (стор. 219) дисертантом висунуто пропозицію запровадження додаткового обмеження для водіїв зі стажем до 2 років. Проте ані у змісті підрозділу 3.1 (основної частини), ані у висновках не наводиться, які саме обмеження доцільно встановити для даної категорії осіб, що обумовлює їх так звану часткову адміністративну дієздатність.

- У роботі дисертант намагається з'ясувати правосуб'єктність автономних транспортних засобів зі штучним інтелектом (підрозділ 3.2). Ним зроблено висновок, що такий транспортний засіб має розглядатися лише з позиції об'єкта правовідносин і не може мати власного правового статусу. Здобувачем стверджується, що правосуб'єктність, у разі експлуатації автономних транспортних засобів зі штучним інтелектом має бути розподілена між виробником цього пристрою, користувачем (оператором) та суб'єктами, які надають обов'язкові послуги з технічного обслуговування транспортного засобу



і програмного забезпечення та/чи Інтернет провайдерами (стор. 214). У зв'язку з чим виникає декілька взаємозалежних запитань та зауважень:

- по-перше, висновки не містять позиції здобувача на одне з принципових питань, чи є на сьогодні підстави для використання в Україні яких транспортних засобів;

- по-друге, здобувачем не окреслено критерії, які слід покласти в основу розподілу адміністративної правоздатності зазначених категорій осіб щодо експлуатації автономних транспортних засобів зі штучним інтелектом;

- по-третє, авторська систематизація та подальша класифікація осіб, які керують транспортними засобами, не передбачає місця згаданої категорії осіб у даній системі.

3. Андрій ЧЕРВІНЧУК, кандидат юридичних наук, старший дослідник, , завідувач науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту, Донецький державний університет внутрішніх справ, рецензент – дав позитивну рецензію із зауваженнями:

- 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 проєкту 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 прирівняти 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.

- 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.

4. Тарас ГУРЖІЙ доктор юридичних наук, професор, , завідувач кафедри адміністративного, фінансового та інформаційного права, Київський національний торговельно-економічний університет, опонент – дав позитивний відгук із зауваженнями:

- На нашу думку, предмет, а відповідно і тему дослідження доцільніше було б звужити до з'ясування адміністративно-правового статусу особи, яка керує механічним транспортним засобом. Визначення терміну «особа, яка керує транспортним засобом» (с. 216) є занадто широким і може спричинити правову невизначеність у випадках, коли буде потрібно надавати правову оцінку діям, умовно кажучи, водіїв (осіб, які керують механічними транспортними засобами) та осіб, які керують іншими видами немеханічних транспортних засобів. Уявляється, що адміністративна правосуб'єктність цих двох категорій учасників дорожнього руху має суттєві відмінності. Як наслідок, з цього приводу виникає низка закономірних питань щодо окремих результатів дослідження:

- по-перше, зі змісту авторського визначення адміністративної правоздатності особи щодо керування транспортними засобами (с. 217) випливає, що наведене стосується лише тієї категорії осіб, які керують механічними транспортними засобами, оскільки набуття такої «можливості (здатності) індивідуума» у наведеній дефініції дисертант пов'язує з отриманням спеціального права на керування, яке за національним законодавством передбачено для механічних транспортних засобів;

- по-друге, у складі адміністративної правосуб'єктності особи, яка керує транспортними засобами здобувач слушно виокремлює наявність загальної та спеціальної дієздатності (с. 218). Особливості і навіть види спеціальної адміністративної дієздатності особи, яка керує саме механічним транспортним засобом дисертантом розкрито детально, в той час, як особливості загальної правосуб'єктності осіб, які керують іншими видами транспортних засобів залишилися без поглибленого аналізу.

- За результатами дослідження у підрозділі 1.2 дисертант пропонує авторську систематизацію та подальшу класифікацію осіб, які керують



транспортними засобами. Серед осіб, які керують транспортними засобами на законних підставах в окремих підгрупах здобувач виділяє «фахівців з навчання (інструкторів з водіння)» та «осіб, які навчаються водінню»:

- по-перше, слід наголосити, що у чинному законодавстві (наприклад, ч. 5 ст. 15 Закону України «Про дорожній рух», Порядок підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 20 травня 2009 р. № 487) використовується термін «спеціаліст» з навчання керуванню;

- по-друге, в контексті того, що мета рецензованого дисертаційного дослідження полягає у тому, щоб визначити особливості реалізації адміністративно-правового статусу осіб, які керують різними категоріями транспортних засобів у роботі було б доцільно з'ясувати, який обсяг правосуб'єктності мають ці категорії осіб під час спільного керування транспортним засобом під час навчальної їзди.

- У підрозділі 2.1 дисертант дуже ґрунтовно підійшов до з'ясування поняття та особливостей адміністративної правосуб'єктності осіб, які керують транспортними засобами. Зроблено цілком правильний умовивід про спеціальний характер адміністративної правосуб'єктності даної категорії осіб. Водночас запропонована у висновках (стор. 217) автором дефініція не відбиває усіх істотних ознак та елементів цього поняття. Зокрема, у дисертації адміністративна правосуб'єктність особи, яка керує транспортним засобом визначається як здатність фізичної (приватної) особи бути суб'єктом правових відносин у сфері безпеки дорожнього руху лише «під час керування транспортним засобом на вулично-шляховій мережі країни», що фактично втілює тільки один з елементів правосуб'єктності – адміністративну дієздатність, залишаючи поза увагою особливості втілення інших елементів, як-то правоздатності та деліктоздатності. Хоча в останньому абзаці підрозділу 2.1 (стор. 109) дисертант цілком слушно наголошує, що адміністративна правосуб'єктність особи, яка керує транспортним засобом, насправді є досить складним адміністративно-правовим механізмом в соціальних відносинах та залежить від багатьох складових елементів, що дає підстави стверджувати, що правосуб'єктність особи щодо керування транспортними засобами виникає ще до початку отримання відповідного права і навіть до безпосереднього керування.

- В уявленні деяких науковців правосуб'єктність вимальовується як певна константа, яка з моменту виникнення має довершену форму, існування якої не може бути припинено аж до припинення існування носія цієї здатності. Проте доречно згадати, що як адміністративно-деліктне, так і кримінальне законодавство України, а також інших країн світу містить такий вид кримінального покарання (адміністративного стягнення) як позбавлення права керування транспортним засобом. За результатами дослідження дисертант доходить висновку, що після досягнення встановленого віку фізична особа не може втратити чи бути позбавленої спеціальної правоздатності, правоздатність щодо керування певними видами транспортних засобів може бути лише обмежена на певний термін на підставі закону (у разі позбавлення правопорушника відповідного права керування). Згідно з українським



законодавством позбавлення наданого даному громадянину права керування транспортними засобами як адміністративне стягнення застосовується на строк до трьох років за грубе або повторне порушення порядку користування цим правом або на строк до десяти років за систематичне порушення порядку користування цим правом (ст. 30 КУпАП), як кримінальне покарання – на строк до десяти років (ст. 55 КК України). Однак у 2021 році до Верховної Ради України було подано проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо терміну позбавлення права керувати транспортними засобами (№ 6278 від 04.11.2021 р.). Пропонується передбачити у законі за систематичне порушення порядку користування цим правом можливість позбавляти осіб користування цим правом довічно. У роботі здобувач не приділяє уваги аналізу подібних перспектив та практики, тож під час публічного захисту було б цікаво почути його думку, як корелюється така перспектива з твердженням про невідчужуваність спеціальної правоздатності щодо керування транспортними засобами.

5. Аліна КАЛІНІНА кандидат юридичних наук, старший дослідник, , старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень, Науково-дослідний інститут вивчення проблем злочинності імені академіка В.В. Сташиса Національної академії правових наук України, опонент – дала позитивний відгук із зауваженнями:

- Серед елементів наукової новизни дисертант стверджує, що у роботі дістало подальшого розвитку обґрунтування необхідності внесення змін до визначення терміну «водій» у ПДР України (за прикладом міжнародного законодавства...) (стор. 23). У висновках дисертації автор наголошує, що це має стати як логічним, так і «ергономічним» кроком для усунення юридично-семантичних розбіжностей у правовому статусі будь-якої особи, яка керує механічним транспортним засобом. Під час публічного захисту хотілося б почути, який зміст вкладає здобувач у наведене твердження, стосовно «ергономіки» таких змін термінології.

- У висновках дисертації згадується про види спеціальної адміністративної дієздатності особи, яка керує механічним транспортним засобом. До речі, це питання становить зміст підрозділу 2.3, але до характеристики та обґрунтування виокремлення такого виду як «часткова» адміністративна дієздатність особи, яка керує транспортним засобом автор повертається вже наприкінці дисертації у підрозділі 3.1. У підсумку, пропонується поділяти адміністративну дієздатність на часткову, неповну, повну та обмежену. Проте такий поділ викликає зауваження щодо чіткості критеріїв, за якими відбувається це розмежування.

- У висновках дисертації окремо говориться про спеціальну адміністративну дієздатність осіб, які керують механічними транспортними засобами. Втім поза увагою дисертанта залишилося з'ясування змісту адміністративної дієздатності, яка властива особам, що керують іншими (немеханічними) видами транспортних засобів, і в першу чергу виникає питання, на скільки принциповими є розбіжності у змісті та моменті виникнення дієздатності таких осіб?

- Сама дисертація та отримані результати мають переважно теоретичну



спрямованість, і як наголошувалося, здатні збагатити адміністративно-правову науку. Проте в основній частині роботи є чимало матеріалу, в якому дисертант підіймає нагальні проблеми сучасного адміністративно-правового регулювання як правового статусу осіб, які керують транспортними засобами взагалі, так і окремих категорій осіб, які керують конкретними видами транспорту. Окремі фрагменти наукової праці, які містять змістовний аналіз емпіричних даних та нормативної бази, зокрема позитивні приклади правового регулювання відповідних питань в інших країнах світу і слугують обґрунтуванням для теоретичних узагальнень, за умови додаткового опрацювання могли б утворити слушні пропозиції щодо удосконалення нашого національного законодавства, наприклад, в частині допуску до керування транспортними засобами, визначення прав та обов'язків осіб, які керують легкими персональними електричними транспортними засобами тощо.

Результати відкритого голосування: «за» 5 (п'ять) членів ради,  
«проти» немає.

На підставі результатів відкритого голосування разова спеціалізована вчена рада присуджує Сергію МАСЛЯНКУ ступінь доктора філософії з галузі знань 08 «Право», за спеціальністю 081 «Право»

Відеозапис трансляції захисту дисертації додається.

Голова разової спеціалізованої вченої ради



Пилип ЄПРИНЦЕВ