

## АНАЛІЗ ЗАКОНОДАВЧИХ ІНІЦІАТИВ ЩОДО ПОСИЛЕННЯ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

**Шармар О.М.,**

*кандидат юридичних наук, доцент,*

*доцент кафедри кримінального права*

*Національної академії внутрішніх справ*

*ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9123-8668>*

*sharmar\_olay@ukr.net*

**Шармар О. М. Аналіз законодавчих ініціатив щодо посилення кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.**

Стаття присвячена аналізу проблемних питань законопроектів, зареєстрованих у Верховній Раді України: «Про внесення змін до статей 286 та 286<sup>1</sup> Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху, що спричинило загибель людей» № 6240 від 01.11.2021 р.; «Про внесення змін до статей 286 та 286<sup>1</sup> Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху» № 6240-1 від 08.11.2021 р.; «Про внесення змін до Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» № 6240-2 від 17.11.2021 р. Визначено, що ці проекти передбачають посилення кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в тому числі в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Висловлюється незгода з положеннями законопроекту щодо закріплення більш суворого покарання за позбавлення життя людини в населеному пункті, ніж покарання за позбавлення життя людини поза межами населеного пункту. Констатується, що в законопроектах належним чином не враховано конституційні положення. Аналізується неузгодженість розмірів покарання запропонованих в проектах із чинними санкціями статей загальних норм Особливої частини (статей 119, 128 КК України), які закріплюють кримінально-правову охорону здоров'я і життя людини та санкціями спеціальних норми (статей 286, 286<sup>1</sup> КК України) щодо меж покарання у виді позбавлення волі. Акцентується увага на неузгодженості пропозицій законопроекту з положеннями ст. 55 КК України щодо меж покарання позбавленням права керувати транспортними засобами. Пропонується передбачити правові положення відносно відновлення права особи керувати транспортним засобом у разі довічного позбавлення права керувати транспортними засобами чи позбавлення права керувати транспортними засобами строком на двадцять років.

**Ключові слова:** посилення кримінальної відповідальності, порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, законопроект, санкція, покарання у виді позбавлення волі, покарання, позбавленням права керувати транспортними засобами.

**Sharmar O. Analysis of legislative initiatives to strengthen criminal responsibility for breaching rules of road safety and transport exploitation.**

The article is devoted to the analysis of problematic issues of draft laws registered in the Verkhovna Rada of Ukraine: “On Amendments to Articles 286 and 286<sup>1</sup> of the Criminal Code of Ukraine on Strengthening Liability for Violation of Road Safety Rules”; “On Amendments to Articles 286 and 286<sup>1</sup> of the Criminal Code of Ukraine on Strengthening Liability for Violation of Road Safety Rules” № 6240-1 of November 8, 2021; “On Amendments to the Criminal Code of Ukraine to Strengthen Liability for Criminal Offenses against Traffic Safety and Operation of Transport” № 6240-2 of November 17, 2021. These projects are said

to increase criminal liability for violating traffic safety rules or operating vehicles by persons driving vehicles, including under the influence of alcohol, drugs or other intoxicants or under the influence of drugs that reduce attention and speed of reaction. There is disagreement with the authors of the bill to establish a more severe punishment for deprivation of human life in the village than the punishment for deprivation of human life outside the village. The inconsistency of the penalties proposed in the drafts with the current sanctions of the articles of the general norms of the Special Part (Articles 119, 128 of the Criminal Code of Ukraine) aimed at criminal protection of human health and life and sanctions of special norms (Articles 286, 286<sup>1</sup> of the Criminal Code of Ukraine) punishment in the form of imprisonment. Emphasis is placed on the inconsistency of the draft proposals with the provisions of Art. 55 of the Criminal Code of Ukraine on the limits of punishment for deprivation of the right to drive vehicles. It is proposed to provide for legal provisions regarding the restoration of a person's right to drive a vehicle in the event of lifelong deprivation of the right to drive vehicles or deprivation of the right to drive vehicles for a period of twenty years.

**Key words:** strengthening of criminal responsibility, violation of rules of road safety and operation of transport, the bill, the sanction, punishment in the form of imprisonment, punishment, deprivation of the right to drive vehicles.

**Постановка проблеми.** За даними ООН, щорічно внаслідок дорожньо-транспортних пригод (далі ДТП) гине понад 1,3 млн осіб, 50 млн осіб зазнають ушкодження здоров'я різного ступеня тяжкості. Близько 50% осіб, які гинуть під час ДТП є пішоходами, керують мопедами, велосипедами. В Україні рівень смертності внаслідок ДТП один із найвищих в Європі, протягом року в нашій країні гине близько 3 тис. осіб. Найбільш поширеними причинами ДТП є порушення правил маневрування, перевищення безпечної швидкості, недотримання дистанції, порушення правил проїзду перехресть, керування транспортним засобом у стані сп'яніння. Значно підвищує ймовірність виникнення аварії перевищення швидкості. Із 20 тис. ДТП з загиблими або травмованими, які трапилися в Україні за період 01.01.2021-31.10.2021, найбільше, майже 8 тис. – спричинено внаслідок перевищення водієм безпечної швидкості [1]. У зв'язку з цим існує необхідність у посиленні кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатацію транспорту, яка передбачена статтями 286 та 286<sup>1</sup> у розділі XI КК Особливої частини «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Тому, у Верховні Раді (далі – ВР) України у 2021 р. було зареєстровано кілька законопроектів, спрямованих на посилення кримінальної відповідальності за ці злочини.

**Науковою розробкою** проблематики кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатацію транспорту цієї проблематики займалися такі дослідники як: В.М. Бурдін, І.А. Вартилицька, А.О. Данилевський, О.О. Дудоров, В.А. Мисливий, В.І. Осадчий, Ю.А. Пономаренко, О. Ю. Тарасенко, М.І. Хавронюк. Однак станом на тепер, відсутня наукові праці, які стосуються аналізу законопроектів, спрямованих на посилення відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху, прийнятих ВР України у 2021 р.

**Мета статті** полягає в аналізі проблемних питань положень законопроектів, спрямованих на посилення кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатацію транспорту.

**Виклад основного матеріалу.** 01.11.2021 р. у ВР України було зареєстровано проект Закону України «Про внесення змін до статей 286 та 286<sup>1</sup> Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху, що спричинило загибель людей» № 6240 [2]. У цьому документі пропонується внести зміни до санкцій статей 286 та 286<sup>1</sup> КК України в частині посилення відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило смерть потерпілого. Закріплюються більш суворі санкції, ніж в чинному КК. Вважаю за необхідне зазначити, що санкція чинної норми ч. 2 ст. 286 КК за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, якщо вони спричинили смерть потерпілого або заподіяли тяжке тілесне ушкодження передбачає покарання позбавленням волі на строк від трьох до восьми років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого. Автори ж законопроекту № 6240 пропонують абз. 2 ч. 2 ст. 286 КК викласти в такій редакції: «караються позбавленням волі на строк від п'яти до восьми років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від трьох до п'яти років». Це свідчить про збільшення максимальної межі покарання у виді позбавлення волі з 5 до 8 років.

Враховуючи, що тяжкі тілесні ушкодження і смерть потерпілого в ч. 2 ст. 286 КК настають через необережність, то логічно порівняти запропоновану санкцію за цей злочин із санкціями загальних норм, які передбачають такі ж наслідки від суспільно небезпечного діяння. Так, за заподіяння необережного тяжкого або середньої тяжкості тілесного ушкодження передбачено покарання громадські роботи на строк від ста п'ятдесяти до двохсот сорока годин або виправні роботами на строк до двох років, або обмеження волі на строк до двох років, або позбавленням волі на той самий строк (ст. 128 КК); за вбивство, вчинене через необережність передбачено покарання обмеження волі на строк від трьох до п'яти років або позбавленням волі на той самий строк (ч. 1 ст. 119 КК) тощо. Таким чином, залишається незрозумілим якими принципами пеналізації користувалися автори при визначенні мінімальної і максимальної межі покарання у виді позбавлення волі і чому за однакові наслідки, спричинені життю і здоров'ю особи, в загальних нормах передбачається більш сувора санкція ніж в спеціальних.

Щодо додаткового покарання позбавлення права керувати транспортними засобами замість максимальної межі трьох років пропонується встановити мінімальну межу три роки та максимальну межу п'ять років, виключити формулювання «або без такого» і викласти санкцію в наступній редакції: «караються позбавленням волі на строк від п'яти до восьми років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від трьох до п'яти років». Із цього приводу необхідно зазначити, що згідно з ч. 1 ст. 55 КК України позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю може бути призначене як основне покарання на строк від двох до п'яти років або як додаткове покарання на строк від одного до трьох років. Позбавлення права керувати транспортними засобами як додаткове покарання призначається на строк до десяти років. Частина 4 ст. 52 КК закріплює, що за одне кримінальне правопорушення може бути призначено лише одне основне покарання, передбачене в санкції статті (санкції частини статті) Особливої частини цього Кодексу. До основного покарання може бути приєднане одне чи кілька додаткових покарань у випадках та порядку, передбачених цим Кодексом. Тому, вважаю, що виключення в проекті формулювання з санкції норми «без такого» не означає імператив для суду. Суд має право не застосувати додаткове покарання. У цьому аспекті показовим є приклад призначення у 2020 р. покарання у виді позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, (ст. 286 КК України). Із засуджених за вчинення цього кримінального правопорушення 1 722 осіб назване покарання як додаткове було застосоване лише до 703 правопорушників, тобто до 41 % від всіх засуджених. Зрозуміло, що певна кількість осіб, які порушили правила безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, не мали посвідчення на право керування транспортними засобами, однак, навряд чи можна вважати, що такими є саме ті майже 60 % від тих, хто вчинив це кримінальне правопорушення [3, с.46].

Частина 3 ст. 286 КК в чинній редакції закріплює, що діяння, передбачені частиною першою цієї статті, якщо вони спричинили загибель кількох осіб, – караються позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років. Також пропонується абз.2 ч. 4 ст. 286 КК викласти в наступній редакції: «караються позбавленням волі на строк від п'яти до восьми років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від трьох до п'яти років». Крім цього, пропонується внесення змін до абз. 2, ч.3 ст. 286 КК, а саме покарання у виді позбавлення волі мінімальну межу позбавлення волі з п'яти років підвищити до восьми років, а максимальну межу збільшити з десяти років до дванадцяти років викласти в такій редакції: «караються позбавленням волі на строк від восьми до дванадцяти років з позбавленням права керувати транспортними засобами довічно». Передбачається посилення санкції і в ст. 286<sup>1</sup> КК, а саме: абз. 2, ч. 3 ст. 286<sup>1</sup> КК викладається в такій редакції: «караються позбавленням волі на строк від восьми до дванадцяти років з позбавленням права керувати транспортними засобами довічно», чинна ж норма містить покарання позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від п'яти до десяти років.

Проаналізувавши ці положення вважаю за необхідне зазначити, що покарання позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю має строковий характер, про що свідчить положення ст. 55 КК України. Тому, запропоноване формулювання в проекті не узгоджене із Загальною частиною КК України. Важливе значення в покаранні має не лише кара, а й виправлення засуджених та запобігання вчиненню нових кримінальних правопорушень (ч. 2 ст. 50 КК). Згідно з постановою Пленуму Верховного Суду України «Про умовно-дострокове звільнення від відбування покарання і

заміну невідбутої частини покарання більш м'яким» умовно-дострокове звільнення від відбування покарання відповідно до ч. 1 ст. 81 КК України та заміна невідбутої частини покарання більш м'яким на підставі ч. 1 ст. 82 КК України можуть застосуватись до осіб, які відбувають покарання у виді обмеження волі або позбавлення волі на певний строк [4]. Можливо доцільно закріпити аналогічні кримінально-правові положення за принципом умовно-дострокового звільнення від відбування покарання, які б дозволили за певних умов в майбутньому мати можливість поновити право особи займатися певним видом діяльності, а саме керування транспортним засобом. Тому що не виключено, що за відсутності цього права особа не буде виконувати рішення суду і керувати транспортним засобом.

08.11.2021 р. у ВР України зареєстровано наступний проект Закону № 6240-1 України «Про внесення змін до статей 286 та 286<sup>1</sup> Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху» [5]. У цьому проекті диспозиція ч. 1 ст. 286 КК передбачає відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху (крім перевищення встановлених обмежень швидкості руху в населених пунктах) або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження. Мотивація авторів таких змін очевидно полягала в тому, що значна кількість порушень правил безпеки дорожнього руху відбувається саме в населених пунктах і це зумовлює підвищену суспільну небезпеку.

У ч. 4 ст. 286 КК передбачено відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху пов'язані із перевищенням встановлених обмежень швидкості руху в населених пунктах особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження. Незважаючи на те, що, за дії передбачені ч. 1, 4 ст. 286 КК настає рівнозначна шкода у вигляді середньої тяжкості тілесного ушкодження, у цьому проекті передбачено покарання за ч.1 ст. 286 КК менш суворе (штраф від трьох тисяч до п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправні роботи на строк до двох років, або арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк до трьох років, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років), ніж за ч.4 ст. 286 КК (обмеження волі на строк до п'яти років або позбавленням волі на той самий строк, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років). Вважаю, що в процесі пеналізації не було враховано положення ст. 3 Конституції України, яка закріплює, що людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю та ст. 21 Конституції України, яка передбачає, що усі люди є вільні і рівні у своїй гідності та правах.

Недоліком проекту № 6240-1 є і те, що при формулюванні об'єктивної сторони складу злочину, передбаченого ч. 4, ч. 5 ст. 286 КК поза увагою залишилися діяння, які полягають в порушенні правил експлуатації транспорту. Водночас ця ознака діяння залишається в ч. 1 ст. 286 КК і як наслідок у відсильній нормі в ч. 2 ст. 286 КК. Крім цього, не було дотримано концептуального підходу (представленого в проекті) щодо закріплення в частині кваліфікуючої ознаки (в ч. 6 ст. 286 КК) місця вчинення злочину «в населених пунктах» якщо порушення правил безпеки дорожнього руху спричинило загибель кількох осіб.

Схожа ситуація склалася із формулюванням положень ст. 286<sup>1</sup> КК України, в якому також пропонується: у диспозиції частини першої передбачити виняток стосовно перевищення швидкості саме в населених пунктах; доповнити частиною п'ятою, яка міститиме покарання за перевищення встановлених обмежень швидкості руху в населених пунктах особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження; доповнити частиною шостою, закріплює покарання за перевищення встановлених обмежень швидкості руху в населених пунктах особою, яка керує транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, якщо вони спричинили смерть потерпілого або заподіяли тяжке тілесне ушкодження.

Не було дотримано конституційний принцип рівності і при формулюванні інших положень проекту. Наприклад, за заподіяння рівнозначної шкоди здоров'ю, життю в частинах 1, 2, 3 ст. 286<sup>1</sup> КК (відповідно спричинення потерпілому середньої тяжкості тілесного ушкодження, тяжкого тілесного ушкодження чи смерті) пропонується менш суворе покарання ніж в частинах 5, 6 ст. 286<sup>1</sup> КК, в санкції ч. 5, 6 ст. 286<sup>1</sup> КК покарання є більш суворим ніж покарання, передбачені в санкції ч. 1, 2, 3 ст. 286<sup>1</sup> КК. Незрозуміло якими мотивами керувався автори цієї норми, які не встановили нижчу межу покарання у виді позбавлення волі як для ч. 1 ст. 286<sup>1</sup> КК, яка передбачає покарання позбавлення волі на строк до 3 років так і для ч. 5 ст. 286<sup>1</sup> КК, що закріплює покарання позбавлення волі на строк до

семи років позбавлення волі. Це дозволяє зробити висновок про розширення меж дискреції судових повноважень і можливість суду призначити мінімальне покарання рівнозначне покаранню, передбаченому в ч. 1 так і в ч. 5 ст. 286<sup>1</sup> КК, що може сприяти виникненню корупційних ризиків, яких автори законопроекту намагалися позбавитися. Обраний підхід суперечить суті фінансово-економічних обґрунтувань, які викладені в пояснювальній записці до законопроекту. Враховуючи, що ч. 5 ст. 286<sup>1</sup> КК автори законопроекту визначають як тяжкий злочин, то керуючись положеннями ст. 12 КК необхідно було встановити мінімальну межу на рівні не менше п'яти років позбавлення волі.

Недоліком законопроекту також є те, що формулюючи об'єктивну сторону складу злочину, передбаченого ч. 5, ч. 6 ст. 286<sup>1</sup> КК не було зазначено про ознаку об'єктивної сторони, яка полягає в порушенні правил експлуатації транспорту, водночас залишають її в ч. 1, 2, 3 ст. 286<sup>1</sup> КК і як наслідок у відсильній нормі в ч. 2 ст. 286<sup>1</sup> КК.

17.11.2021 у ВР України було зареєстровано наступний законопроект «Про внесення змін до Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» № 6240-2 [6]. Пропонується внести зміни до ст. 55 КК, якими визначити, що позбавлення права керувати транспортними засобами як додаткове покарання може призначатися судом, у випадках передбачених статтями Особливої частини КК на загальний строк до двадцяти років. Позбавлення права керувати транспортними засобами як додаткове покарання може призначатися судом і не є імперативом для суду. Вважаємо за необхідне нижчу межу цього покарання збільшити шляхом використання формулювання не менше 3 років. У зв'язку з цим абз. 4 ст. 55 КК викласти в такій редакції: «Позбавлення права керувати транспортними засобами як додаткове покарання призначається на строк від трьох до двадцяти років».

Враховуючи те, що ст. 286 КК є злочином з необережною формою вини щодо наслідків, логічно порівняти її із санкціями загальних норм, спрямованих на кримінально-правову охорону здоров'я і життя людини. Стаття 128 КК передбачає за необережне тяжке або середньої тяжкості тілесне ушкодження найбільш суворе покарання позбавленням волі на строк до двох років, а ч. 1 ст. 286 КК за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатацію транспорту особами, які керують транспортними засобами, що спричинило середньої тяжкості тілесне ушкодження передбачає найбільш суворе покарання у виді арешту на строк до 6 місяців або обмеження волі на два роки. Отже, ч. 1 ст. 286 КК має більш привілейовану санкцію порівняно зі ст. 128 КК в частині призначення покарання за середньої тяжкості тілесне ушкодження. Однак, за тяжке тілесне ушкодження передбачене ст. 128 КК санкція менш сувора ніж за тяжке тілесне ушкодження, передбачене в проекті в ч. 2 ст. 286 КК (від п'яти до восьми років позбавлення волі). Водночас санкція за загибель потерпілого в ч. 2 ст. 286 КК є більш суворою ніж в ст. 119 КК, яка передбачає покарання за смерть потерпілого позбавленням волі від трьох до п'яти років. За загибель кількох осіб (абз. 2 ч. 3 ст. 286 КК проекту) пропонується посилити кримінальну відповідальність, шляхом підвищення мінімальної межі з п'яти років до шести років та максимальної межі з десяти років до дванадцяти років позбавлення волі з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від шести до п'ятнадцяти років. Водночас ч. 2 ст. 119 КК за вбивство двох або більше осіб, вчинене через необережність передбачає покарання позбавлення волі на строк від п'яти до восьми років.

Така ситуація свідчить про неузгодженість положень законопроекту із санкціями чинних норм Особливої частини КК, які передбачають покарання за заподіяння рівнозначної шкоди у вигляді середньої тяжкості, тяжкого тілесного ушкодження, смерті потерпілого чи кількох потерпілих. Вважаю, що авторам проекту необхідно узгодити санкцію запропоновану в законопроекті з іншими санкціями тих злочинів, які мають однаковий (схожий) ступінь суспільної небезпеки.

**Висновки.** Враховуючи те, що положення статей 286 і 286<sup>1</sup> КК України встановлюють кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту одночасно забезпечують кримінально-правову охорону життя чи здоров'я людини, законодавцю, формуючи санкції за діяння передбачені цими статтями необхідно враховувати конституційний принцип відносно цінності життя людини, її здоров'я, безпеки. Вважаю, що цей принцип не було достатньою мірою реалізовано під час законопроектної роботи. У процесі пеналізації в деяких положеннях законопроектів автори залишили поза увагою строковість покарання у виді позбавлення права займатися певною діяльністю і пропонують призначати його довічно без внесення змін в положення Загальної частини КК. При формулюванні санкцій не узгоджено межі покарання у виді позбавлення волі загальної та спеціальної норми Особливої частини КК.

### Список використаних джерел:

1. Щодня в ДТП гине 9 українців. Херсонський обласний центр громадського здоров'я. URL : <https://phcent.com.ua/shchodnia-v-dtp-hyne-9-ukraintsiv>. (дата звернення : 09.06.2022).
2. Про внесення змін до статей 286 та 286<sup>1</sup> Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху, що спричинило загибель людей: проект Закону від 01.11.2021 р. № 6240. URL : [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=73094/](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=73094/) (дата звернення : 05.02.2022).
3. Вартилецька І.А. Позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю: практика та перспективи застосування. *Актуальні проблеми кримінального права*: матеріали XII Всеукр. наук. – теорет. конф., присвяч. пам'яті проф. П. П. Михайленка (Київ, 18.11.2021 р.) / [редкол.: В. В. Черней, С. Д. Гусарев, С. С. Чернявський та ін.]. – Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2021. С. 45-47.
4. Про умовно-дострокове звільнення від відбування покарання і заміну невідбутої частини покарання більш м'яким : постанова Пленуму Верховного Суду України від 26.04.2002 р. N 2. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0002700-02#Text> (дата звернення : 09.02.2022).
5. Про внесення змін до статей 286 та 286<sup>1</sup> Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху : проект Закону від 08.11.2021 р. № 6240-1. URL : [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=73185](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=73185) (дата звернення : 05.02.2022).
6. Про внесення змін до Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту: проект Закону №6240-2 від 17.11.2021 р. URL : [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=73210](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=73210) (дата звернення : 05.02.2022).