**ВИСНОВОК**

**на проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху»**

Метою законопроекту, як це зазначено у пояснювальній записці до нього, є необхідність створення безпечних умов для учасників дорожнього руху, збереження життя і здоров’я громадян, підвищення ефективності впливу на дисципліну учасників дорожнього руху, забезпечення належного рівня реалізації прийнятих рішень в адміністративних та кримінальних справах у сфері безпеки дорожнього руху, уточнення обов’язків водія і пасажира, а також деяких повноважень поліцейських.

Для досягнення вказаної мети у законопроекті пропонується внести зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), Кримінального кодексу України (далі – КК), а також законів України «Про дорожній рух» та «Про Національну поліцію», якими:   
1) посилити відповідальність за керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння; 2) змінити механізм притягнення до відповідальності за адміністративні правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі, скасувавши нарахування штрафних балів;   
3) легалізувати використання поліцейськими технічних засобів відеозапису з обов’язковим долученням матеріалів відеофіксації до протоколу про адміністративне правопорушення тощо.

Проаналізувавши поданий законопроект, Головне науково-експертне управління вважає за необхідне висловити такі зауваження та пропозиції щодо його змісту.

***Щодо змін до КУпАП***

**1**. Сумнівними, на наш погляд, є пропозиції законопроекту щодо внесення змін до ст. ст. 21, 22 КУпАП, якими для осіб, які вчинили відповідні порушення правил дорожнього руху, унеможливлюється звільнення від адміністративної відповідальності з передачею матеріалів на розгляд громадської організації або трудового колективу, а при малозначності правопорушення – з обмеженням усним зауваженням.

Прийняття запропонованих проектом змін до ст. ст. 21, 22 КУпАП може створити негативний прецедент невиправданого розширення переліку правопорушень, до суб’єктів вчинення яких *не можуть бути* застосовані відповідні види звільнення від адміністративної відповідальності.

На нашу думку, у ст. 21 КУпАП доцільнішим було б встановити максимальний розмір санкцій за відповідні правопорушення, який би був для уповноважених державних органів (їх посадових осіб) тією межею, після переходу якої звільнення порушника від адміністративної відповідальності стає неможливим. Наприклад, у КУпАП може йтися про те, що «особа, яка вчинила адміністративне правопорушення, передбачене цим Кодексом, санкція якого передбачає стягнення у виді штрафу не більше, ніж 50 (100, 150 тощо) неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, крім посадової особи, звільняється від адміністративної відповідальності …».

Таким чином, можливість звільнення від адміністративної відповідальності з передачею матеріалів на розгляд громадської організації або трудового колективу буде ставитися у залежність від рівня суспільної шкідливості вчиненого діяння, адже згідно з принципом індивідуалізації відповідальності вид та розмір адміністративного стягнення (у тому числі, й штрафу) нерозривно пов’язані з характером вчиненого правопорушення.

До того ж КУпАП як кодифікований нормативно-правовий акт охороняє інтереси суспільства в багатьох сферах: власності, природи та природних ресурсів, економічної та інформаційної безпеки суспільства тощо. Тож, якщо виходити з логіки законопроекту, примітку до ст. 21 КУпАП потрібно доповнити аналогічними пропонованому проектом застереженню, що її положення не можуть бути застосовані стосовно будь-якого правопорушення, яке має високий рівень суспільної шкідливості, наприклад, порушень, пов’язаних з використанням газу (ст. 101 КУпАП), порушень правил безпеки польотів (ст. 111 КУпАП), бездіяльності військової влади   
(ст. 172-16 КУпАП) та ін.

Що ж стосується запропонованих у проекті змін до ст. 22 КУпАП, то у даному контексті звертаємо увагу, що *малозначність діяння* є формальною категорією, яка передбачає, що шкода, заподіяна суспільним інтересам, є настільки малою, що діяння, хоча й має формальні ознаки правопорушення, але не може бути назване суспільно шкідливим і не потребує застосування адміністративного стягнення. У випадку, якщо судовою практикою підтверджується необхідність впорядкування питань звільнення від адміністративної відповідальності за малозначністю діяння, за результатами аналізу судової статистики та узагальнення судової практики Пленумом Верховного Суду може бути надано роз’яснення рекомендаційного характеру з питань застосування законодавства при вирішенні відповідних судових справ (див. п. 10-2 ч. 2 ст. 46 Закону України «Про судоустрій і статус суддів»).

Також з метою забезпечення однакового застосування норм права при вирішенні окремих категорій справ за результатами узагальнення практики застосування матеріального і процесуального законів Пленум Верховного Суду може оприлюднити правові позиції Верховного Суду (з посиланням на судові рішення, в яких вони були сформульовані), які є обов’язковими до застосування на території України (п. 10-1 ч. 2 ст. 46 Закону України «Про судоустрій і статус суддів»).

**2**. У законопроекті пропонується доповнити ст. 30 КУпАП «Позбавлення спеціального права, наданого даному громадянинові, позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю» новою ч. 3, у якій встановлюються нові правила обчислення строку позбавлення спеціального права у вигляді права керування транспортним засобом. Зокрема, відповідно до пропонованої норми «якщо особою, позбавленою права керування транспортним засобом, до закінчення строку дії такого стягнення учинено нове адміністративне правопорушення, за яке застосовано стягнення у виді позбавлення права керування транспортним засобом, *до стягнення за вчинення нового адміністративного правопорушення приєднується невідбута частина стягнення*. При цьому загальний строк позбавлення права керування транспортним засобом може перевищувати гранично допустимий строк, передбачений частиною другою цієї статті».

Ця пропозиція потребує суттєвого доопрацювання. Оскільки позбавлення спеціального права фактично проявляється у вилученні у порушника відповідного документа, який надає таке право, юридично некоректним у даному випадку є використання словосполучення «невідбута частина стягнення» (адже особа нічого не «відбуває»). На нашу думку, якщо особою, позбавленою права керування транспортним засобом, до закінчення строку дії такого стягнення вчинено нове адміністративне правопорушення, яке також потягло за собою позбавлення права керування транспортним засобом, то до строку позбавлення права керування транспортним засобом за вчинення нового адміністративного правопорушення *повинен приєднуватися строк, який залишився до зняття попереднього стягнення*.

Також звертаємо увагу, що чинною ч. 2 ст. 30 КУпАП передбачено, що максимальний строк позбавлення права керування транспортним засобом становить або 3 роки (якщо особа порушила порядок користування таким правом один або два рази), або 10 років, якщо має місце систематичне порушення порядку користування цим правом (тобто, три і більше разів). При цьому під «порушенням» мається на увазі окремий випадок притягнення до адміністративної відповідальності. Оскільки у ст. 36 КУпАП «Накладення адміністративних стягнень при вчиненні кількох адміністративних правопорушень» чітко встановлено, що *при вчиненні однією особою двох або більше адміністративних правопорушень адміністративне стягнення накладається за кожне правопорушення окремо* і відсутні будь-які приписи, які б обмежували загальний розмір чи тривалість виконання стягнень у цих випадках, то немає необхідності доповнювати ст. 30 КУпАП (в редакції законопроекту) положеннями про те, що загальний строк позбавлення права керування транспортним засобом може перевищувати гранично допустимий строк, передбачений ч. 2 цієї статті.

**3.** Дещо сумнівною, на наш погляд, є пропозиція внести зміни до ст. 38 КУпАП та встановити більш тривалі *(протягом року з дня вчинення)* строки накладення адміністративних стягнень за вчинення правопорушень, передбачених ст. 130 КУпАП «Керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції».

За загальним правилом, адміністративне стягнення може бути накладено не пізніш як через два місяці з дня вчинення правопорушення, а при триваючому правопорушенні – не пізніш як через два місяці з дня його виявлення, за винятком випадків, коли справи про адміністративні правопорушення відповідно до цього Кодексу підвідомчі суду (судді)   
(див. ч. 1 ст. 38 КУпАП). Із цього правила законодавець зробив виняток для правопорушень, пов’язаних із корупцією, а також правопорушень, передбачених ст. ст. 164-14 «Порушення законодавства про закупівлі», 204-1 «Незаконне перетинання або спроба незаконного перетинання державного кордону України», 204-2 «Порушення порядку в’їзду на тимчасово окуповану територію України та виїзду з неї», 212-15 «Порушення порядку надання або отримання внеску на підтримку політичної партії, порушення порядку надання або отримання державного фінансування статутної діяльності політичної партії, порушення порядку надання або отримання фінансової (матеріальної) підтримки для здійснення передвиборної агітації або агітації з всеукраїнського або місцевого референдуму» та 212-21 «Порушення порядку подання фінансового звіту про надходження і використання коштів виборчого фонду, звіту партії про майно, доходи, витрати і зобов’язання фінансового характеру» (ч. ч. 3, 4 ст. 38 КУпАП).

Таким чином, у чинній ст. 38 КУпАП йдеться про правопорушення, пов’язані з корупцією (діяння, які хоча й не містять ознак корупції, але порушують встановлені Законом України «Про запобігання корупції» вимоги, заборони та обмеження), а також про окремі правопорушення, які вчинені іноземцями або особами без громадянства, стосовно яких у встановленому законом порядку прийнято рішення про примусове повернення чи примусове видворення з України. Отже, саме з огляду на підвищений рівень суспільної шкідливості зазначених вище адміністративних правопорушень, а також складність їх виявлення у ч. ч. 3, 4 ст. 38 КУпАП були встановлені більш тривалі строки для накладення відповідних адміністративних стягнень за їх вчинення.

Натомість, саме по собі керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, навряд чи є настільки складним для виявлення адміністративним правопорушенням, щоб встановлювати більш тривалі строки для накладення стягнення за його вчинення.

Крім того, внесення відповідних змін до ст. 38 КУпАП може створити прецедент для подальшого безпідставного розширення переліку правопорушень, строк накладення стягнень за які буде збільшено, що не можна визнати доцільним.

**4.** Не можна також погодитися із окремими змінами, які запропоновані проектом до ст. 122 КУпАП «Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху».

За усталеною практикою конструювання норм про адміністративну відповідальність кваліфіковані склади правопорушень мають *підвищену суспільну шкідливість*, отже, адміністративні стягнення за такі діяння також мають бути більш суворими за ті, які передбачені за основне правопорушення. У разі прийняття законопроекту штраф за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на п’ятдесят кілометрів на годину (ч. 4 ст. 122 КУпАП в редакції проекту) складатиме *двісті неоподатковуваних мінімумів доходів громадян*, що *дорівнює розміру штрафу, передбаченому за ті самі діяння, якщо вони спричинили створення аварійної обстановки*, а саме: примусили інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян (ч. 5 ст. 122 КУпАП в редакції проекту). Отже, поділ вказаного правопорушення на основний склад (ч. 4 ст. 122 КУпАП у редакції проекту) та кваліфікований

(ч. 5 ст. 122 КУпАП у редакції проекту) у даному випадку втрачає сенс.

Також зауважимо, що згідно з ч. 2 ст. 61 Конституції України юридична відповідальність особи має індивідуальний характер. Необхідність індивідуалізації адміністративної відповідальності передбачена також   
ч. 2 ст. 33 КУпАП, якою визначено, що при накладенні стягнення враховується характер вчиненого правопорушення, особа порушника, ступінь його вини, майновий стан, обставини, що пом’якшують та обтяжують відповідальність.

З огляду на це санкції статей КУпАП не можуть бути абсолютно визначеними, а повинні мати мінімальну та максимальну межу, тим більш якщо йдеться про такі великі розміри штрафу, як це запропоновано у проекті.

Аналогічне зауваження щодо розміру штрафу (а у деяких випадках і адміністративного арешту) як адміністративного стягнення стосується також санкцій ст. ст. 122-4, 124, ч.ч. 2, 4, 5 ст. 126, ч. ч. 2-4 ст. 130 КУпАП (в редакції проекту).

**5.** Викликають зауваження також і зміни до ст. 126 КУпАП «Керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на право керування таким транспортним засобом або не пред’явила їх для перевірки». По-перше, звертаємо увагу, що законодавство про адміністративну відповідальність завжди є похідним від встановлених регуляторним галузевим законодавством правил. Тож терміни, які використовуються у відповідних законах та у КУпАП, мають бути ідентичними. Разом із тим, у Порядку застосування електронного посвідчення водія та електронного свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 23 жовтня 2019 року № 956, використовується термін «електронне свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу». Натомість, у ст. 126 КУпАП (в редакції проекту) йдеться про «електронний реєстраційний документ на транспортний засіб».

По-друге, у ч. ч. 4, 5 ст. 126 КУпАП пропонується позбавляти особу права керування транспортними засобами на строк від трьох до семи років. Однак це не узгоджується із приписами ч. 2 ст. 30 (як чинної, так і в редакції законопроекту), відповідно до яких позбавлення наданого громадянинові права керування транспортними засобами 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 (вчинення діяння три або більше разів). При цьому, у ч. ч. 4, 5 ст. 126 КУпАП (у редакції проекту) пряма вказівка на ознаку систематичності відсутня.

По-третє, не можна погодитись із встановленням у примітці до   
ст. 126 КУпАП правила про те, що «вимога щодо передачі для перевірки посвідчення водія відповідної категорії, реєстраційного документа на транспортний засіб, не поширюється на водіїв, які отримали посвідчення водія після 2013 року або можуть пред’явити електронне посвідчення водія та електронний реєстраційний документ на транспортний засіб». Адже вказана норма має регулятивний характер і тому повинна міститись у відповідному галузевому нормативно-правовому акті (наприклад, у Правилах дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України   
від 10 жовтня 2001 року № 1306), а не у КУпАП.

**6.** У законопроекті пропонується ст. 130 КУпАП викласти у новій редакції. У даному контексті звертаємо увагу, що 22 листопада 2018 року Верховною Радою України було прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень» № 2617-VIII (далі – Закон № 2617-VIII), який набирає чинності 1 липня 2020 року. При цьому Законом № 2617-VIII ст. 130 КУпАП викладається у новій редакції, відповідно до якої адміністративна відповідальність за керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, скасовується. Відповідно до приписів   
ст. 286-1 КК (у редакції Закону № 2617-VIII) ці діяння *будуть віднесені до категорії кримінальних проступків*.

Отже, якщо даний законопроект буде прийнятий і набере чинності раніше, ніж Закон № 2617-VIII, то з 1 липня 2020 року усі запропоновані у ньому зміни до ст. 130, а також деяких інших статей КУпАП, у яких робиться посилання на дану норму (21, 22, 38 та ін.), будуть або нівельовані, або істотно видозмінені.

Аналогічні зауваження стосуються також ст. 286 КК, до якої у проекті пропонується низка суттєвих змін.

**7.** Змінами до ч. 2 ст. 265-1 КУпАП «Тимчасове вилучення посвідчення водія» пропонується встановити, що у разі вчинення правопорушення, передбаченого статтею 130 КУпАП, після закінчення тримісячного строку тимчасового вилучення посвідчення водія, у випадках, якщо судом не прийнято рішення щодо позбавлення водія права керування транспортним засобом або якщо справа про адміністративне правопорушення не розглянута у встановлений законом строк, особа має право звернутися не за *отриманням вилученого документа* (як це передбачено у чинній редакції даної норми), а за *продовженням тимчасового дозволу на право керування транспортними засобами на новий тримісячний строк*. І тільки після закінчення *річного строку*, який встановлюється законопроектом для притягнення до відповідальності за вказаною статтею, така особа за певних умов має право звернутися за отриманням вилученого документа.

Однак, слід звернути увагу, що запропоновані у проекті зміни до   
ч. 2 ст. 265-1 КУпАП неможливі без внесення відповідних змін до ч. 1 тієї ж статті, оскільки видача тимчасового дозволу на право керування транспортним засобом є лише об’єктивним *наслідком* фактичного вилучення документу. Водночас, у ч. 1 ст. 265-1 КУпАП міститься імперативна норма, згідно з якою уповноважена особа «тимчасово вилучає посвідчення водія до набрання законної сили постановою у справі про адміністративне правопорушення, але *не більше ніж на три місяц*і з моменту такого вилучення».

**8.** Відповідно до ч. 2 ст. 266 КУпАП«Відсторонення осіб від керування транспортними засобами, річковими і маломірними суднами та огляд на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції» (у редакції проекту) «огляд водія (судноводія) на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, проводиться поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів. Під час проведення огляду осіб поліцейський застосовує технічні засоби відеозапису, а в разі неможливості застосування таких засобів огляд проводиться в присутності двох свідків. Матеріали відеозапису обов’язково долучаються до протоколу про адміністративне правопорушення».

Таким чином, поліцейським надається право не використовувати для підтвердження стану алкогольного, наркотичного або іншого сп’яніння водія свідків, а обмежитись відеозаписом процесу.

Однак, у даному випадку виникає необхідність уточнення терміну «технічні засоби відеозапису», оскільки як в чинній редакції першого речення ч. 2 ст. 266 КУпАП, так і в тексті законопроекту міститься положення про те, що огляд водія (судноводія) на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, проводиться поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів. Виходячи зі змісту п. 3 Порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 року № 1103, під спеціальними технічними засобами у даному випадку розуміються ті засоби, які «дозволені до застосування МОЗ і Держспоживстандартом». Натомість, у другому реченні ч. 2 ст. 266 КУпАП (у редакції проекту) вже йдеться про «технічні засоби відеозапису».

Таким чином, під час застосування на практиці може виникнути непорозуміння у визначенні спеціальних технічних засобів, які використовуються для встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння водія. Адже у першому випадку йдеться про спеціальні технічні засоби, дозволені до застосування МОЗ та Держспоживстандартом, *якими визначаються показники алкоголю в крові*, а в другому – про засоби відеофіксації, *якими можна замінити показання свідків*.

**9.** У законопроекті пропонується доповнити КУпАП новою ст. 317-1 «Порядок виконання постанови про позбавлення права керування транспортним засобом». На наш погляд, для уникнення непорозумінь з можливістю апеляційного оскарження постанови про накладення адміністративного стягнення при конструюванні зазначеної норми варто було б взяти за основу положення ст. 318 КУпАП «Порядок виконання постанови про позбавлення права керування річковим або маломірним судном».

***Щодо змін до КК***

**1.** Законопроектом пропонується передбачити, що вчинення порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керували транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або перебували під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, тягне за собою низку негативних кримінально-правових наслідків. Так, винна особа у цих випадках не може бути звільнена від кримінальної відповідальності: у зв’язку з дійовим каяттям (ст. 45 КК у редакції проекту); у зв’язку з примиренням винного з потерпілим (ст. 46 КК у редакції проекту); у зв’язку з передачею особи на поруки (ст. 47 КК у редакції проекту); у зв’язку із зміною обстановки (ст. 48 КК у редакції проекту). Окрім того, на таку особу будуть поширюватися певні обмеження, передбачені Розділом XII «Звільнення від покарання та його відбування» Особливої частини КК (див. ч. 4 ст. 74, ч. 1 ст. 75, ч. 3 ст. 81, ч. 4 ст. 82, ч. 4 ст. 86, ч. 3 ст. 87 КК у редакції проекту). Однак така законодавча пропозиція викликає ряд зауважень.

Поширення на особу, яка вчинила злочин, передбачений ст. 286 КК (у редакції проекту), положень вищезазначених статей Загальної частини КК мало би бути належим чином обґрунтоване. Якщо авторами законопроекту до уваги були взяті норми закону про кримінальну відповідальність України щодо негативних кримінально-правових наслідків стосовно особи, яка вчинила корупційні злочини, то відкритим залишається питання, який критерій був покладений в основу застосування чи незастосування відповідних приписів до порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. Так, наприклад, зняття судимості до закінчення строків, зазначених у ст. 89 КК (Строки погашення судимості), не допускається у випадках засудження *за умисні тяжкі та особливо тяжкі, а також корупційні злочини* (див. ч. 2 ст. 91 КК). У проекті пропонується, щоб вказані приписи не застосовувались щодо особи, яка вчинила злочин, передбачений ст. 286 КК (у редакції проекту), та була засуджена до покарання у виді обмеження волі або позбавлення волі. Однак злочин, передбачений ст. 286 КК, є необережним і у більшості випадків не є особливо тяжким.

**2.** Оскількипроектом пропонується встановити, що «особи, визнані винними у вчиненні корупційних злочинів, порушенні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керували транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або перебували під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, вироки стосовно яких не набрали законної сили, не можуть бути звільнені від відбування покарання, а особи, вироки стосовно яких набрали законної сили, – не можуть бути повністю звільнені законом про амністію від відбування покарання» (ч. 4 ст. 86 КК у редакції проекту), відповідні зміни мали б бути відображені й у Законі України «Про застосування амністії в Україні».

**3.** У законопроекті пропонується передбачити, що позбавлення права керувати транспортними засобами як додаткове покарання призначається на строк до десяти років (ч. 1 ст. 55 КК). Однак із тексту законопроекту та супровідних документів до нього незрозуміло, чим зумовлена ідея встановлення такого суворого покарання саме за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Звертаємо увагу, що відповідно до ч. 3 ст. 55 КК при призначенні позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю як додаткового покарання до арешту, обмеження волі або позбавлення волі на певний строк воно поширюється на увесь час відбування основного покарання і, крім цього, на строк, встановлений вироком суду, що набрав законної сили. При цьому строк додаткового покарання обчислюється з моменту відбуття основного покарання. А отже, якщо суд (суддя) призначить за вчинення злочину, передбаченого ч. 5 ст. 286 КК (у редакції проекту), максимально можливе основне покарання у виді позбавлення волі на строк дванадцять років, то ще десять років після його відбуття відповідна особа буде позбавлена права керувати транспортним засобом.

Оскільки ж строки погашення судимості обчислюються з дня відбуття основного і додаткового покарання, а особи, засуджені до позбавлення волі за особливо тяжкий злочин, визнаються такими, що не мають судимості, якщо вони протягом восьми років з дня відбуття (основного та додаткового) покарання не вчинять нового злочину (п. 9 ч. 1 ст. 89 та ч. 5 ст. 12 КК), то негативні наслідки для особи, яка вчинила кримінальне правопорушення, передбачене ч. 5 ст. 286 КК (у редакції проекту), можуть будуть тривалішими, аніж, скажімо, при вчиненні терористичного акту з обтяжуючими обставинами (ст. 258 КК), що, на нашу думку, є невиправданим.

Узагальнюючий висновок: за результатами розгляду в першому читанні законопроект доцільно повернути суб’єкту права законодавчої ініціативи на доопрацювання.

Керівник Головного управління С. Тихонюк

Вик.: В. Попович, Т. Ругаєва, Є. Корнієнко