

*До спеціалізованої вченої ради Д 26.007.03
Національної академії внутрішніх справ
03035, м. Київ-ДСП, пл. Солом'янська, 1*

ВІДГУК

**офіційного опонента на дисертацію Рудика Миколи Миколайовича
«Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у
сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного
транспорту в Україні» на здобуття наукового ступеня доктора
юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та
кримінологія; кримінально-виконавче право.**

Актуальність теми дисертаційного дослідження. Автомобільні перевезення є однією з важливих сфер життєдіяльності сучасного суспільства. На автомобільний транспорт приходить близько 60% річного обсягу перевезень пасажирів та вантажів. Розвиток автомобільного транспорту став однією з рушійних сил прогресу економіки та соціальної сфери суспільства, значно підвищив рівень матеріального забезпечення населення, але, як це часто буває в історії, з часом породив і серйозні проблеми. Однією з таких проблем стала безпека дорожнього руху, якій загрожує значна кількість кримінальних правопорушень (дорожньо-транспортних пригод), що вчиняються на дорогах і часто супроводжуються загибеллю або травмуванням людей, руйнуванням та пошкодженням автомобілів.

Проблема безпеки на дорогах є актуальною для всіх країн світу, але Україна, як вірно зауважує автор, належить до країн, в якій вона є особливо гострою. На жаль, в нашій країні частота ДТП і тяжкість їх наслідків є значно вищими, ніж в більшості країн Європи. Достатньо сказати, що впродовж 2013–2021 рр. третина загиблих від кримінальних правопорушень в Україні були жертвами ДТП, яких у середньому щороку нараховувалося 2300 осіб. Незважаючи на неабиякі зусилля останніх років, нашим органам управління дорожнім рухом, органам Національної поліції поки не вдалося досягти

серйозних успіхів в сфері протидії та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. Між тим, наявні тенденції розвитку автомобільного транспорту в світі та в Україні – постійне зростання чисельності автомобілів всіх видів на дорогах, розвиток міст та транспортної інфраструктури в них та за їх межами, поява на дорогах нових типів транспортних засобів – дають підстави стверджувати, що ситуація з безпекою дорожнього руху у найближчому майбутньому буде тільки ускладнюватися.

Кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту являють собою одну з найбільш суспільно небезпечних груп кримінальних посягань, внаслідок вчинення яких завдається шкода як життю або здоров'ю громадян, так і їх матеріальному стану. Відповідно, запобігання таким діям є одним з найбільш важливих напрямів превентивної діяльності в усіх країнах світу, в тому числі і в Україні.

Додатковим аргументом на користь актуальності даної теми є те, що більшість авторів, які досліджували проблему забезпечення безпеки дорожнього руху, зосереджували увагу на адміністративно - та кримінально-правових заходах протидії транспортним правопорушенням. Натомість питанням запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні, кримінологічним основам такої запобіжної діяльності приділялося недостатньо уваги.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертацію виконано відповідно до Цілей сталого розвитку України на період до 2030 року (Указ Президента України від 30 вересня 2019 року № 722/2019); Стратегії національної безпеки України (Указ Президента України від 14 вересня 2020 року № 392/2020); Національної стратегії у сфері прав людини на 2021–2023 роки (Указ Президента України від 24 березня

2021 року № 119/2021); Комплексного стратегічного плану реформування органів правопорядку як частини сектору безпеки і оборони України на 2023–2027 роки (Указ Президента України від 11 травня 2023 року № 273/2023); Стратегії розвитку органів системи Міністерства внутрішніх справ на період до 2020 року (розпорядження Кабінету Міністрів України від 15 листопада 2017 року № 1023-р); Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року (розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р.); Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року (розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 року № 1360-р). Робота відповідає Тематиці наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок МВС України на 2020–2024 роки (наказ МВС України від 11 червня 2020 року № 454) і Пріоритетним напрямом наукових досліджень Національної академії внутрішніх справ на 2021–2024 роки (рішення Вченої ради від 21 грудня 2020 року, протокол № 23).

Тему дисертації затверджено рішенням Вченої ради Національної академії внутрішніх справ 25 травня 2021 року (протокол № 11), розглянуто та схвалено Координаційним бюро Національної академії правових наук України (п. 610 Переліку тем дисертаційних досліджень з юридичних наук за 2021 рік).

Все сказане свідчить про те, що тема розглядуваної роботи є вкрай актуальною і має значне кримінологічне та суспільно-політичне значення.

В якості мети дисертаційного дослідження автор визначив теоретичне узагальнення та розв'язання комплексної наукової і прикладної проблеми формування кримінологічних засад запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху (БДР) та експлуатації автомобільного транспорту в Україні та розроблення пропозицій і рекомендацій, спрямованих на удосконалення законодавства, відомчої (міжвідомчої) регламентації та відповідної правозастосовної практики. Аналіз роботи показує, що поставлена мета була досягнута.

Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації. Дисертація підготовлена на основі комплексного, системного підходу до предмету дослідження. Методологічну основу роботи склали сучасні положення теорії пізнання, діалектичний метод. Високий ступінь наукової обґрунтованості результатів виконаного дослідження забезпечено за рахунок використання широкого кола загальнонаукових та спеціально-наукових методів пізнання, які відповідають меті, завданням, об'єкту і предмету дисертації. Під час проведення дослідження дисертантом були використані такі наукові методи, як системно-структурний, історико - юридичний, формально-логічний, компаративістський, соціологічний та статистичний (с. 27–28).

Обґрунтованість положень, сформульованих у роботі, підтверджується тим, що вона базується на ґрунтовному вивченні теоретичних положень великої кількості літературних джерел з кримінології, кримінального права, адміністративного права, транспортного права (всього 529 робіт). Висновки та рекомендації дисертації підготовлені на основі аналізу численних міжнародних правових актів, нормативно-правових актів України, які регулюють організацію дорожнього руху та експлуатацію автотранспорту, забезпечення безпеки на дорогах, протидію та запобігання транспортним кримінальним правопорушенням.

В ході роботи Рудик М.М. широко використовує наукові положення, розроблені вітчизняними та зарубіжними фахівцями з кримінології, кримінального права, адміністративного права, транспортного права. Дисертант розглядає різні наукові погляди, аргументовано критикує спірні положення, формулює та обґрунтовує власні наукові погляди. Все це дозволяє констатувати, що дисертаційне дослідження здійснене на основі належної і сучасної теоретико-методологічної бази.

Слід також відмітити значну та різноманітну **емпіричну базу** дослідження, яка включає дані загальнодержавної та відомчої статистичної звітності щодо стану кримінальних правопорушень у сфері безпеки

дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні; зведені дані вивчення 342 кримінальних проваджень (за ст. 286–291 КК України за період 2015–2022 рр. з усіх регіонів країни) та 515 вироків, винесених судами України щодо кримінальних правопорушень відповідної категорії у зазначений період; узагальнені результати опитувань 170 прокурорів, 230 слідчих, 428 співробітників патрульної поліції Національної поліції (НПУ) у Дніпропетровській, Житомирській, Київській, Львівській, Одеській, Харківській областях, а також 300 водіїв автотранспортних засобів; аналітичні звіти та узагальнення МВС України, НПУ, Офісу Генерального прокурора та ряду органів виконавчої влади; багаторічний досвід роботи автора на управлінських посадах в системі МВС України.

Все наведене дозволяє оцінити положення, висновки і рекомендації, сформульовані у дисертації, як такі, що мають належний ступінь наукової обґрунтованості.

Структура дисертаційного дослідження. Робота складається з анотації, переліку умовних позначень, вступу, чотирьох розділів, що містять 14 підрозділів, висновків, списку використаних джерел (529 найменувань на 54 сторінках) та п'яти додатків на 61 сторінці. Повний обсяг дисертації становить 494 сторінки, з них основний текст дисертації – 396 сторінок. Додатки включають акти впровадження результатів дисертаційного дослідження у законодавчу, практичну та педагогічну діяльність (додаток А); результати анкетування 170 прокурорів, 230 слідчих та 428 патрульних працівників Національної поліції України (додаток Б); результати анкетування водіїв автотранспортних засобів (додаток В); рисунки і таблиці щодо ДТП та їх наслідків в Україні (додаток Д); список опублікованих праць за темою дисертації (додаток Є).

Така структура роботи дозволила автору системно, послідовно і логічно розкрити всі питання, які мали бути розглянуті в дисертації відповідно до мети та завдань дослідження.

Новизна наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації. Аналіз дисертації свідчить про те, що в результаті проведеного дослідження пошукачеві вдалося вирішити поставлені завдання та отримати ряд нових, важливих для науки результатів. Розглянемо розроблені автором найбільш вагомі наукові положення, що вирізняються новизною, в тій послідовності як вони викладені в дисертації.

У першому розділі на основі детального опрацювання та узагальнення наукових джерел з даної проблеми розкрито стан наукової розробки проблем запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. На основі аналізу значної кількості наукових робіт у сфері кримінального права, адміністративного права і кримінології визначені основні напрями розвитку наукових досліджень з проблем протидії та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автотранспорту (с.38–54). Встановлено, що проблематиці запобігання кримінальним правопорушенням розглядуваної категорії кримінологи не приділяли належної уваги.

У підрозділі 1.2. зазначеного розділу розкривається генезис забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту на територіях, які займає сучасна Україна. Дисертантом запропоновано цікаве, але не безспірне, ділення історії становлення й розвитку кримінологічних засад забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні на наступні етапи: імперський (XVII ст. – поч. XX ст.); радянський (1917–1990 рр.); перехідний (1990–2001 рр.) і сучасний (з 2001 р. з охопленням періоду воєнного стану) (с.64–81). Особливу увагу приділено розвитку законодавства щодо кримінальної відповідальності за низку видів злочинів, які вчиняються у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту.

В наступному підрозділі даного розділу дисертант аналізує наукові підходи до визначення сфери безпеки дорожнього руху й експлуатації автомобільного транспорту та її ознак, акцентуючи увагу на формулюванні

визначень основних понять в цій царині; встановленні ознак дорожнього руху як об'єкту соціального управління; розкритті змісту такого ключового для дослідження явища, як безпека взагалі та безпека руху зокрема.

Автором удосконалено визначення ряду важливих понять, які стосуються проблематики дослідження. Запропоновано власне розуміння сутності БДР та діяльності щодо її забезпечення, яку дисертант визначає як «систему дій, спрямованих на забезпечення недопущення виникнення небезпечних ситуацій, які можуть зашкодити людині, її життю та здоров'ю, безпечному переміщенню осіб та їх вантажу механічними транспортними засобами, а також людей без транспортних засобів по дорогах, що регламентується спеціальними правовими нормами, регулюється державними органами, а також проходить в умовах реальної небезпеки виникнення обставин, які загрожують учасникам дорожнього руху» (с. 100). Сформульовані визначення транспортних кримінальних правопорушень, запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту, розкрито співвідношення понять БДР та громадської безпеки.

У підрозділі 1.4. наведено ґрунтовний аналіз досвіду багатьох країн щодо запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. В процесі аналізу дисертантом вперше визначено ряд можливих напрямів імплементації кращих європейських моделей відомчого (міжвідомчого) регулювання та зарубіжного досвіду запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту. До них належать встановлення суворішої відповідальності службових осіб уповноважених державних органів, дорожніх організацій, комунальних служб, органів місцевого самоврядування за порушення стандартів та стану доріг, нехтування вимогами безпеки перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом; бальної системи обліку порушень правил дорожнього руху; аналітичних систем контролю дотримання водіями

швидкісного режиму на магістралях, у тому числі за допомогою відеофіксації та використання спеціально обладнаних автомобілів; заходів компетентного реагування на ДТП з наданням невідкладної домедичної і правової допомоги постраждалим тощо (с. 135–136).

У другому розділі на основі аналізу даних державної статистичної звітності за 2013–2022 рр., дослідницької інформації розроблена повна і всебічна кримінологічна характеристики кримінальних правопорушень в сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні. При підготовці розділу Рудик М.М. використав удосконалене доктринальне бачення змісту елементів кримінологічної характеристики кримінальних правопорушень у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту.

У підрозділі 2.1. встановлені тенденції динаміки кількісних показників всіх видів кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, вчинених в Україні. Ці дані зіставлені з адміністративними правопорушеннями аналогічної спрямованості. Особливу увагу природно приділено розгляду випадків заподіяння смерті в результаті ДТП; порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; видів порушень правил БДР, які найчастіше призводять до ДТП (перевищення безпечної швидкості, порушення правил маневрування, недодержання дистанції). Визначено вплив на аварійність на дорогах сезонного фактору, частоти та часу водіння; розкрито ступінь поширеності транспортних кримінальних правопорушень в регіонах, визначені автошляхи з найбільшою аварійністю (с. 154–171).

Цілком слушно звертається увага на ускладнення ситуації на автошляхах у зв'язку з війною і такими похідними від неї процесами, як постійні обстріли, руйнація і пошкодження транспортної інфраструктури, перевантаженість окремих транспортних коридорів тощо.

У наступному підрозділі цього розділу охарактеризовано детермінанти кримінальних правопорушень у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту. Виходячи з положень кримінологічної теорії детермінації

злочинності, проаналізованих результатів досліджень та власного емпіричного матеріалу, автор виділяє об'єктивні (стан автошляхів, неправильне регулювання руху, недоліки конструкції транспортних засобів, що ускладнюють керування ними та спостереження за дорожньою обстановкою тощо) та суб'єктивні (особливості психології, спотворені інтереси, цілі, моральні цінності і правосвідомість осіб, які вчиняють транспортні кримінальні правопорушення) (с. 184–188).

У підрозділі 2.3. автору вдалося запропонувати вдосконалений варіант кримінологічної характеристики осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту (с. 203–204). На цій основі дається характеристика осіб, які вчинили кримінальні правопорушення у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту за ознаками статі, віку, освіти, соціального статусу, стану в момент вчинення кримінального правопорушення (алкогольне чи наркотичне сп'яніння), наявності попереднього кримінального досвіду. Типові ознаки транспортного правопорушника згідно проведеного дослідження є такими: особи чоловічої статі (83 %); віком від 25 до 45 років (71 %); із середньою повною освітою (53 %); працевлаштовані (із них 24 % посадові особи підприємств, установ і організацій різних форм власності); стаж керування транспортним засобом більше п'яти років (68 %); раніше не притягалися до кримінальної відповідальності (80%); під час вчинення кримінального правопорушення переважно не перебували у стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння (61 %) (с. 218–220).

Дисертант проаналізував також склад учасників дорожнього руху і визначив їх можливі дії кримінального характеру. Особливу увагу приділено характеристиці спеціальних суб'єктів транспортних кримінальних правопорушень – посадових осіб, на яких покладено відповідальність за технічний стан та експлуатацію автотransпортних засобів, дотримання норм і стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху; службових осіб органів державної влади, які визначають правила, норми та стандарти

використання (експлуатації) автомобільного транспорту, поведінки на ньому, розробляють і впроваджують необхідні для їх практичного втілення організаційно-правові механізми і процедури, контролюють їх виконання (с. 222–223).

В кінці підрозділу підкреслюється важливість зазначених даних для розроблення та вдосконалення заходів запобігання розгляданним кримінальним правопорушенням.

Третій розділ дисертації присвячений розробленню концептуальних засад забезпечення формування та реалізації кримінологічної політики у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні. У підрозділі 3.1. автор реалізує широкий, комплексний підхід до досліджуваної проблеми, розглядаючи БДР як елемент життєдіяльності суспільства і держави, складову національної безпеки країни. Справедливо вказується, що важливість і значимість БДР до цього часу не знайшло належної оцінки ні в законодавчих актах, ні в планово-програмних документах України. На основі аналізу наукових положень щодо сутності безпеки як явища та її видів дисертант виділяє кримінологічну безпеку, головною метою якої є своєчасне виявлення та нейтралізація кримінологічних загроз, забезпечення утримання від кримінальних дій та формування здатності протистояти їм (с. 239–240).

Забезпечення кримінологічної безпеки автором вперше запропоновано здійснювати через формування та реалізацію кримінологічної політики, спрямованої на запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні, як комплексу правових, соціально-економічних, організаційно-управлінських та практичних заходів і рішень.

До пріоритетних напрямів кримінологічної політики у сфері забезпечення БДР пошукач відносить: організацію системи дорожнього руху як напряму забезпечення національної безпеки, яка включає розвиток та вдосконалення вітчизняного законодавства про безпеку дорожнього руху,

модернізацію системи управління безпекою дорожнього руху, поліпшення технічного стану, експлуатаційних характеристик та пропускної спроможності автомобільних доріг тощо; запобігання кримінальним правопорушенням шляхом виявлення детермінантів злочинності, прогнозування, стратегічного планування та цільового програмування кримінологічної ситуації, удосконалення положень законодавства; організаційно-управлінських заходів у сфері забезпечення транспортної безпеки (с. 240–249).

На основі аналізу теоретичних положень щодо запобігання кримінальним правопорушенням дисертант формулює власне визначення запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту (с. 254).

В другому підрозділі цього розділу розкривається механізм формування та реалізації кримінологічної політики у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту, під яким розуміється соціально обумовлена, взаємоузгоджена та нормативно визначена діяльність інституцій сектору безпеки щодо встановлення та впровадження комплексу заходів (рішень), спрямованих на виявлення криміногенних чинників і запобігання кримінальним правопорушенням, а також визначення стратегічних напрямів боротьби зі злочинністю (с. 270). Наведено ґрунтовний аналіз міжнародних та вітчизняних нормативно-правових актів, які складають основу побудови та функціонування такого механізму.

Підрозділ 3.3. містить детальний аналіз системи суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в країні, які діють на макростратегічному, стратегічному та оперативному рівнях. Він базується на величезній за обсягом роботі щодо аналізу нормативно-правової бази діяльності всіх органів, установ, організацій, які беруть участь у здійсненні цієї діяльності. В роботі розкриваються основні завдання суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту всіх рівнів. Автор розділяє суб'єктів за їх роллю в системі на:

1) формуючі – державні органи, які визначають державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту (Верховна Рада України, Президент України, Кабінет Міністрів України, центральні органи виконавчої влади); і 2) реалізуючі – органи, які визначають правила, норми та стандарти БДР і використання автомобільного транспорту, поведінки на ньому, розробляють і впроваджують необхідні для їх практичного втілення організаційно-правові механізми, процедури, контролюють їх виконання та вживають заходів щодо усунення детермінантів й запобігання правопорушенням, припинення, ліквідації небезпек, загроз та їх наслідків; державні органи, які здійснюють правоохоронну діяльність (Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека); Державне агентство автомобільних доріг України; НПУ тощо) (с. 274–275). В подальшому дається детальна характеристика функцій кожного із зазначених суб'єктів.

По суті автору вдалося розробити організаційно-правову структуру формування та реалізації кримінологічної політики забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту в державі.

У заключному підрозділі цього розділу викладене авторське бачення діяльності щодо кримінологічного прогнозування, планування та програмування в сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту. Одна з ключових ідей щодо організації цієї діяльності – створення «ситуаційних кримінологічних центрів» на базі НПУ, які мають здійснювати узагальнення зібраної криміногенної інформації та її аналіз, розроблення заходів кримінологічного прогнозування й побудову можливих кримінологічних моделей розвитку злочинності та комплексних цільових планів її запобігання; динамічне моделювання, яке дозволить прогнозувати можливі криміногенні наслідки різних варіантів розвитку окремих видів кримінальних правопорушень, у тому числі й у сфері БДР (с. 311).

Для підвищення рівня цільового програмування та прогнозування соціальних процесів, у тому числі у сфері БДР, в роботі пропонується внести цілий ряд доповнень у чинні нормативно-правові акти з даної проблематики.

Завершальний, четвертий розділ дисертації містить розроблену дисертантом систему заходів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні, яка включає загальносоціальні, спеціально-кримінологічні та віктимологічні заходи.

Серед заходів загальносоціального характеру слід вказати на запропонований вперше в авторській редакції проєкт Стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на період до 2030 року на основі засад формування та реалізації відповідної кримінологічної політики, який включає комплекс заходів скоординованого впливу на криміногенні й віктимогенні чинники за блоками: концептуальні засади запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР; правові та організаційні засади (удосконалення законодавства й системи державного управління у сфері забезпечення БДР); удосконалення правозастосовної практики органами сектору безпеки за наступними пріоритетами: моніторинг правопорушень (місць ДТП, аварійно-небезпечних ділянок) з використанням сучасних аналітичних програмних інструментів; моніторинг технічного стану, експлуатаційних характеристик та пропускної спроможності автомобільних доріг та дорожньої інфраструктури; підвищення, надійності та безпечності транспортних засобів та пасажирських перевезень; забезпечення належного рівня підготовки водіїв та дорожньо-транспортної культури населення і підвищення рівня медичного забезпечення (с. 358–361).

Становлять також інтерес пропозиції щодо розроблення й подальшого прийняття єдиного кодифікованого законодавчого акта, який передбачав би нормативно-правову регламентацію суспільних відносин у сфері функціонування транспорту (с. 337), покращення системи громадського транспорту та інфраструктури доріг (с. 340–342), вдосконалення

законодавства про адміністративну та кримінальну відповідальність за вчинення правопорушень в цій сфері (с. 346–352).

У підрозділі 4.2. автор характеризує основні напрями спеціально-кримінологічного запобігання ДТП. Значну увагу приділено визначенню оптимальних форм та способів запобіжній діяльності у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту, які мають використовувати різні підрозділи Національної поліції.

В заключному підрозділі роботи досліджуються віктимологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням зазначеної спрямованості, визначаються оптимальні організаційні форми та способи їх здійснення.

Особистий внесок здобувача. Дисертаційне дослідження виконано здобувачем самостійно. Усі сформульовані у ньому висновки і рекомендації ґрунтуються на особистих дослідженнях автора. Наукові ідеї та розробки, що належать співавторам опублікованих праць, у дисертації не використовувались. Наукові положення і результати кандидатської дисертації повторно на захист докторської дисертації не виносяться.

Наукове та практичне значення роботи. Наукове та практичне значення результатів дослідження полягає у тому, що сформульовані у дисертації теоретичні положення є достовірними і завершеними. Висновки, пропозиції та рекомендації, викладені в роботі, можуть бути використані:

в науково-дослідній роботі – для подальших наукових досліджень проблем забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту з метою підвищення ефективності запобігання кримінальним правопорушенням, передбаченим розділом XI КК України (акт Національної академії внутрішніх справ від 18 травня 2023 р.);

законотворчій діяльності – щодо запровадження кримінологічних стандартів у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту шляхом внесення змін та доповнень до Кримінального кодексу України, Кодексу України про адміністративні правопорушення, законів України «Про державні цільові програми», «Про дорожній рух» з урахуванням проєкту

Стратегії забезпечення БДР та експлуатації транспорту на період до 2030 року (лист Комітету Верховної Ради України з правоохоронної діяльності від 07 червня 2023 р. № 04-27/12-2023/122703);

діяльності правоохоронних органів – для розроблення й удосконалення відомчих (міжвідомчих) нормативно-правових актів, підготовки методичних рекомендацій з питань організації запобігання кримінальним правопорушенням, захисту потерпілих та відшкодування заподіяної їм шкоди (акт Головного слідчого управління Національної поліції України від 10 червня 2023 р.);

освітньому процесі – для підготовки лекцій, навчальних і практичних посібників, методичних рекомендацій, тестових завдань і дидактичних матеріалів з курсів кримінології, кримінального права, при проведенні різних видів занять (тренінгів) з відповідних дисциплін у процесі підготовки бакалаврів та магістрів за спеціальністю 081 «Право» та в системі підвищення кваліфікації працівників МВС і НПУ (акт Національної академії внутрішніх справ від 18 травня 2023 р.).

Повнота викладення матеріалів дисертаційного дослідження в опублікованих працях дисертанта та їх апробація. Основні положення та висновки дисертаційного дослідження відображені в індивідуальній монографії, 16 статтях у виданнях, включених МОН України до переліку наукових фахових з юридичних наук, та зарубіжних виданнях, 3 статтях – у зарубіжних виданнях, що індексуються у наукометричних базах даних Scopus та Web of Science, 6 зарубіжних колективних монографіях іноземних держав та 10 тезах доповідей, оприлюднених на міжнародних науково-практичних конференціях та круглому столі.

Оцінка ідентичності змісту автореферату та основних положень дисертації. Структура автореферату повністю відповідає структурі тексту дисертації, його зміст відбиває основні положення та результати дослідження, викладені в дисертації. Оформлення дисертаційної роботи відповідає встановленим вимогам.

Позитивно оцінюючи дисертаційне дослідження, слід вказати на його окремі **недостатньо аргументовані положення, спірні оцінки і неточності.**

1. На нашу думку, формулювання об'єкту дослідження за змістом виходить за межі предмету кримінології і скоріше належить до сфери адміністративного права або державного управління. На наш погляд, в якості об'єкта дослідження точніше було б вказати суспільні відносини запобігання кримінальним правопорушенням.

2. Як було зазначено вище, дослідження ґрунтується на значній та цікавій емпіричній базі, але її опис (с. 28) містить певні недоліки і є неповним. При описі вибірок не вказані деякі важливі моменти – застосований метод або методи відбору, опис генеральних сукупностей, помилки вибірок. Без цих даних репрезентативність вибірок не можна вважати підтвердженою.

3. У додатках до дисертації містяться результати анкетування 170 прокурорів, 230 слідчих та 428 патрульних працівників Національної поліції України та 300 водіїв автотранспортних засобів. Результати дуже цікаві, ряд обраних відповідей відповідають позиціям і рекомендаціям, які висловлює дисертант. Це результати дослідження, які б мали бути викладені в тексті роботи, але там про них не згадується.

4. Підрозділ 1.1. «Стан наукової розробки проблем запобігання кримінальним правопорушенням в сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні». Назва підрозділу не узгоджується з його змістом. Більшість наукових робіт, які в ньому аналізуються, стосуються застосування адміністративної та кримінальної відповідальності за вчинення відповідної категорії правопорушень в цій сфері. Запобігання кримінальних правопорушень у сфері БДР, як зазначає автор, прямо стосуються лише роботи Р.І. Михайлова, В.А. Мисливого та Д.В. Горшкова . Інша справа, що застосування заходів адміністративного контролю, припинення правопорушень у сфері БДР та притягнення винних осіб до відповідальності чинить

потужний запобіжний вплив. На це слід було б спеціально вказати у зазначеному підрозділі.

5. Іноді пошукач висловлює суперечливі положення. Так, на с. 176 він зазначає, що кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту властива дуже низька латентність, посиляючись при чому на іншого автора. А далі, на с.193 стверджується, що в країні недосконалий механізм збирання інформації про наслідки ДТП та обумовлений цим високий рівень латентної віктимності. «Об'єктивні причини – продовження процесу викривлення правосвідомості особи злочинця, що знаходить своє втілення у вчиненні нею конкретної дії, котра врешті-решт як причина злочинної поведінки в однойменному механізмі викликає (звісно ж у певних об'єктивних умовах місця і часу) настання суспільно небезпечних наслідків».

6. Не всі пропозиції дисертанта є достатньо обґрунтованими та реалістичними. Так, на с. 318 пропонується розробити та прийняти закон України «Про державне кримінологічне програмування». Як нам здається, ця пропозиція є доволі спірною як з точки зору суті, так і з точки зору законотворчої політики. Пропонується на рівні закону регламентувати лише один і не головний етап діяльності щодо запобігання кримінальним правопорушенням. Натомість в країні досі не прийнято загальний законодавчий акт щодо запобігання кримінальним правопорушенням.

Теж саме стосується і пропозиції про створення «ситуаційних віктимологічних центрів» на базі НПУ, які мають узагальнювати зібрану віктимологічну інформацію та здійснювати її аналіз, розробляти заходи віктимологічного прогнозування й можливі віктимологічні моделі розвитку злочинності та її запобігання. Ця пропозиція не відповідає сучасним організаційно-правовим умовам діяльності поліції, рівню фінансового забезпечення її діяльності та підготовки кадрів.

7. В роботі пропонується внести зміни та доповнення до Кримінального процесуального кодексу України (с. 388) щодо встановлення

слідчим безпосередніх причин кримінального правопорушення; внесення слідчим, прокурором подання до відповідного державного органу, громадської організації, установи, підприємства незалежно від форм власності або посадової особі про вжиття заходів для усунення причин і умов, які сприяли вчиненню кримінального правопорушення.

Ці положення були раніше вилучені з Кримінального процесуального кодексу України через прийняття державою західної ліберальної моделі кримінального судочинства, яка передбачає здійснення усіма учасниками кримінального процесу тільки тих обов'язків, які відповідають їх процесуальному статусу. Відновлення вищезазначених положень можливе тільки у разі відмови від зазначеної моделі кримінального судочинства.

У дисертації Рудика М.М. є деякі інші недоліки, редакційно невдалі положення, які не носять принципового характеру і не погіршують її основного змісту та загальної позитивної оцінки роботи.

Висновок щодо відповідності дисертації вимогам «Порядку присудження наукових ступенів і присвоєння вчених звань». Рецензована робота є самостійною та завершеною науковою працею. Основні положення дисертації відображені в публікаціях та авторефераті. Повнота викладення дисертаційного дослідження в наукових фахових виданнях відповідає вимогам, встановленим МОН України.

Дисертаційне дослідження Рудика Миколи Миколайовича «Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні» виконане на належному рівні, повністю відповідає встановленим вимогам до докторських дисертацій, які передбачені пунктами 9, 10, 12, 13 Порядку присудження наукових ступенів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 24.07.2013 р. № 567, основним вимогам до дисертацій та авторефератів дисертацій й іншим керівним документам Міністерства освіти і науки України.

Зміст дисертації, автореферату й опублікованих праць дає підстави

зробити висновок про те, що Рудик Микола Миколайович заслуговує на присудження йому наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право і кримінологія; кримінально-виконавче право.

Офіційний опонент:

**Завідувач науково-дослідної
лабораторії кримінологічних досліджень
та проблем запобігання злочинності
Державного науково-дослідного
інституту МВС України
доктор юридичних наук,
професор**



О.Г. Кулик

« 01 » 09 2023 р.

Підпис О.Г. Кулика засвідчую.

**Директор Державного науково-дослідного
інституту МВС України
доктор юридичних наук, професор**



М.Г. Вербенський

« 01 » 09 2023 р.