

До спеціалізованої вченої ради
Д 26.007.03 у Національній
академії внутрішніх справ
за адресою: 03035, м. Київ-ДСП,
пл. Солом'янська, 1

В І Д Г У К

офіційного опонента,

доктора юридичних наук, професора, заслуженого юриста України

Копотуна Ігоря Миколайовича

на дисертацію Рудика Миколи Миколайовича

**«ТЕОРІЯ ТА ПРАКТИКА ЗАПОБІГАННЯ КРИМІНАЛЬНИМ
ПРАВOPOPУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА
ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ»**

**подану на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук
за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія;**

кримінально-виконавче права

Вивчення поданих М.М. Рудиком матеріалів дисертації та автореферату, а також ознайомлення з публікаціями, дає підстави стверджувати, що автором було проведено правовий аналіз теми, актуальної в теоретичному та практично-прикладному плані, сформульовано висновки і пропозиції, що виносяться на захист.

Оцінюючи дисертацію в цілому, можна констатувати, що автор досягнув поставленої перед собою цілей, роботу виконав на належному науковому та методологічному рівні.

Актуальність теми дослідження. В умовах щорічного збільшення автотранспортних одиниць (марок, моделей) об'єктивно зростає кількість водіїв та обсягів автомобільних перевезень (станом на 2021 рік в Україні обліковано понад 10 млн транспортних засобів, зокрема 7 млн легкових автомобілів), актуалізується переосмислення засад державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (БДР).

Зокрема постійні технічні новації, автомобіль залишається і надалі джерелом підвищеної небезпеки.

За даними офіційної статистики Україна посідає перші позиції в рейтингу європейських країн за рівнем аварійності й ДТП з тяжкими наслідками: якщо 2015 року на українських дорогах сталося 134,1 тис. ДТП, унаслідок яких травмовано 31,4 тис. і загинуло 5,5 тис. осіб, то 2021 року ситуація суттєво не покращилася – 172,4 тис. (+7,8 %), травмовано 29,7 тис. (–7,2 %), загинуло 3,5 тис. (–23,1 %).

За розрахунками Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 68,6 млрд грн на рік (близько 2,0 % валового внутрішнього продукту), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть на дорогах.

У структурі відповідної групи показників ключове місце посідають необережні кримінальні вияви – порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 Кримінального кодексу (КК) України), питома вага яких становить понад 4 % від усіх облікованих в Україні кримінальних правопорушень і понад 50 % правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

В нинішніх умовах актуалізується потреба у формуванні суттєво оновленої моделі забезпечення БДР та експлуатації транспорту в контексті реалізації державної безпекової політики, що має ґрунтуватися на апробованій вітчизняною та зарубіжною практикою системі скоординованих заходів кримінологічної і віктимологічної профілактики з використанням сучасних правових, організаційних, інформаційних, аналітичних і технічних можливостей держави.

Зазначені обставини й зумовили автора обрання теми дисертації, визначив об'єкт та предмет дослідження.

Для досягнення зазначеної мети автором було поставлено такі *завдання*:

- з'ясувати сучасний стан наукової розробки проблем запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації транспорту в Україні;
- визначити етапи становлення й розвитку кримінологічних засад забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні;
- систематизувати наукові підходи до визначення сфери БДР й експлуатації автомобільного транспорту та її ознак;
- виокремити кращий зарубіжний досвід запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту та пропозиції щодо його впровадження в Україні;
- охарактеризувати стан, структуру та динаміку кримінальних правопорушень проти БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні;
- виокремити детермінанти, що впливають на вчинення кримінальних правопорушень проти БДР та експлуатації автомобільного транспорту;
- визначити кримінологічно значущі ознаки осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення проти БДР та експлуатації автомобільного транспорту;
- оцінити БДР як складову національної безпеки та об'єкт кримінологічної політики;
- розкрити механізм формування та реалізації кримінологічної політики у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту;
- надати характеристику суб'єктів забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту;

- з'ясувати можливості кримінологічного прогнозування, планування та програмування у забезпеченні БДР та експлуатації автомобільного транспорту;
- сформулювати концептуальне бачення загальносоціальних заходів запобігання кримінальним правопорушенням проти БДР та експлуатації автомобільного транспорту;
- розробити спеціально-кримінологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням проти БДР та експлуатації автомобільного транспорту;
- запропонувати віктимологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням проти БДР та експлуатації автомобільного транспорту.

Автором обрано об'єкт дослідження це суспільні відносини в сфері формування та реалізації державної політики БДР та експлуатації автомобільного транспорту.

Автором обрано предмет дослідження це теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні.

Метою обраної автором роботи є теоретичне узагальнення та розв'язання комплексної наукової і прикладної проблеми формування кримінологічних засад запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні з розробленням пропозицій і рекомендацій, спрямованих на удосконалення законодавства та відповідної правозастосовної практики.

Для досягнення поставленої мети та вирішення обумовлених нею задач автором використовувались загальнонаукові (аналіз і синтез, індукція і дедукція, абстрагування, узагальнення, моделювання, аналогія та інші) та спеціальні методи.

Емпіричну базу дослідження автором становлять зведені дані вивчення 342 кримінальних проваджень (за ст. 286–291 КК України упродовж 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 НПУ у Дніпропетровській, Житомирській, Київській, Львівській, Одеській, Харківській областях, а також 300 водіїв автотранспортних засобів; аналітичні звіти та узагальнення МВС України, Національної поліції України, Офісу Генерального прокурора, Державної судової адміністрації України, Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), Державного агентства автомобільних доріг України; багаторічний досвід роботи автора на управлінських посадах в системі МВС України.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що дисертація є першим в Україні комплексним монографічним дослідженням, в якому реалізовано доктринальний підхід до формування кримінологічних засад запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації

автомобільного транспорту в Україні з визначенням шляхів розв'язання низки фундаментальних і прикладних проблем.

Практичне значення одержаних автором результатів полягає в тому, що обґрунтовані в дисертації положення впроваджені й 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.), в законотворчій діяльності шляхом 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»; в запропонованому проєкті 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), в 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.) та в освітньому процесі для підготовки лекцій, навчальних і практичних посібників, методичних рекомендацій, тестових завдань і дидактичних матеріалів з курсів кримінології, кримінального права, а також при проведенні різних видів занять з відповідних дисциплін у процесі підготовки бакалаврів та магістрів за спеціальністю 081 «Право» та в системі підвищення кваліфікації працівників системи МВС України (акт Національної академії внутрішніх справ від 18 травня 2023 р.).

Основні положення та висновки дослідження оприлюднені автором у виступах на всеукраїнських і міжнародних науково-практичних конференціях.

Основні положення дисертації автором опубліковано в 36 наукових працях, серед яких монографія, 16 статей – у виданнях, включених МОН України до переліку наукових фахових з юридичних наук, та зарубіжних виданнях, 3 статті – у зарубіжних виданнях, що індексуються у наукометричних базах даних Scopus та Web of Science, 6 – у зарубіжних колективних монографіях іноземних держав та 10 тез доповідей, оприлюднених на міжнародних науково-практичних конференціях та круглому столі.

У вступі автором обґрунтовано актуальність теми дисертації, висвітлено зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами; визначено мету й задачі, об'єкт і предмет дослідження, охарактеризовано методи; окреслено наукову новизну, практичне значення одержаних результатів, особистий внесок здобувачки; надано відомості про апробацію та публікації результатів дослідження, структуру й обсяг дисертації.

У першому розділі «Теоретико-правові засади запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації

автомобільного транспорту в Україні» який складається з чотирьох підрозділів автором наголошено на тому, що транспортна галузь є однією із базових, до якої належить розгалужена мережа автомобільного, залізничного транспорту й авіаційних сполучень, аеро- й морські порти, річкові й вантажні митні термінали тощо, що створює необхідні передумови у наданні транспортних послуг й розвитку бізнесу. У цій галузі ключова роль належить автомобільному транспорту, позаяк кількість автомобілів на автошляхах України за останні десятиріччя зросла майже в п'ять разів (налічує понад 10 млн транспортних засобів, серед яких 7 млн легкових автомобілів, близько 250 тис. автобусів, 1,3 млн вантажних автомобілів і понад 840 тис. мототранспорту). Разом з тим, автотранспортний засіб є джерелом підвищеної небезпеки, необережне поводження з яким спричиняє тяжкі наслідки для життя і здоров'я людей, пошкодження майна та інфраструктури. Зазначене обумовлює науковий пошук моделей реалізації державної політики у сфері забезпечення БДР та експлуатації транспорту, з аналізом апробованої вітчизняної й зарубіжної практики та розробленням відповідної методології.

Автором на основі аналізу історичних джерел, нормативно-правових актів та досвіду правозастосування, здійснено періодизацію розвитку законодавства у зазначеній сфері.

Автором проаналізовано законодавчі новели забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в незалежній Україні. Системно оцінено правові норми, спрямовані на запобігання правопорушенням у сфері БДР на автошляхах, зокрема Закон України «Про дорожній рух» (1993), Правила дорожнього руху» (2001), розділ XI Особливої частини КК України (2001). Однак розвиток законодавства України щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті на сьогодні не можна вважати завершеним, оскільки в ньому існує цілий ряд прогалин і об'єктивно застарілих положень, у тому числі у прийнятих державних цільових програмах, концепціях і стратегіях боротьби зі злочинністю.

На підставі аналізу наукових підходів та положень законодавства автором запропоновано під БДР розуміти стан, за якого не заподіюється (мінімізується) і не може бути заподіяна шкода життю і здоров'ю людей, власності, а також довкіллю та іншим охоронюваним законом благам внаслідок експлуатації автомобільних транспортних засобів як джерел підвищеної небезпеки, а також об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури, що регламентується спеціальними правовими нормами та покладається на уповноважені державні органи, насамперед МВС і Національну поліцію України як найчисленніші правоохоронні інституції держави. В умовах розширення транспортної інфраструктури та збільшення парку автотранспортних одиниць об'єктивно зростає й динаміка дорожньо-транспортного травматизму з тяжкими наслідками, а відтак одним із стратегічних напрямів забезпечення БДР є запобігання кримінальним правопорушенням, що включає комплекс загальносоціальних, спеціально-кримінологічних, індивідуально-профілактичних та віктимологічних заходів.

Автором досліджено генезу та сучасний стан забезпечення БДР та запобігання дорожньо-транспортній аварійності у міжнародному вимірі. До

кінця XX ст. увага міжнародної спільноти зосереджувалася передусім на уніфікації правил дорожнього руху, розробці технічних регламентів, вдосконаленні обліку автомобілів, спрощенні бюрократичних процедур, розбудові глобальних транспортних мереж. Ситуація змінилася, коли соціальні та економічні наслідки ДТП набули масштабів загрози міжнародного характеру й на початку XXI ст. найвпливовіші міжнародні структури (Всесвітня організація охорони здоров'я, Світовий Банк, Міжнародний транспортний форум, Європейська Комісія, Європейська рада з транспортної безпеки та ін.) розгорнули кампанію за кардинальне підвищення рівня БДР, що протягом останніх десятиліть знайшло своє вираження у національній політиці багатьох країн.

На основі проведеного аналізу автором зарубіжного досвіду (Велика Британія, Німеччина, США та ін.) доведено, що подальше зниження показників аварійності потребує проведення комплексу заходів з підвищення БДР, основою яких повинен бути аналіз факторів, що зумовили виникнення ДТП, та відхід від позицій першочергового звинувачення водія чи пішохода. Особливістю законодавства більшості європейських країн (Швеція, Фінляндія, Нідерланди, Польща) є посилені матеріальні санкції до порушників дорожнього руху (штрафи, конфіскація транспортних засобів).

У другому розділі «Кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні» який складається з трьох підрозділів автором розглянуто кількісні та якісні характеристики кримінальних правопорушень, що вчинені на дорожній мережі країни, та проаналізовано стан аварійності й дорожньо-транспортного травматизму в розрізі окремих регіонів з виокремленням періодів: відносної стабілізації показників реєстрації кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту особливо у 2017–2018 рр. (– 15,6 % та – 20,8 %) після їх суттєвого зростання з 19,7 тис. у 2013 р. до 26,2 тис. у 2016 р. (+ 32,7 %), що обумовлено змінами в відомчому регулюванні БДР; посиленням адміністративної відповідальності учасників дорожнього руху; запровадженням дієвого контролю за дотриманням правил безпеки руху та експлуатації транспорту з боку патрульної поліції і підрозділів Укртрансбезпеки, зокрема при наданні послуг з перевезення пасажирів і вантажів; широким запровадженням технічних засобів контролю на автошляхах.

Автором виокремлено та проаналізовано різні чинники розвитку країни, які впливають на відтворення (поширення) окремих видів кримінальних правопорушень у сфері БДР. З огляду на запропоновані відомими кримінологами (О. М. Джужа, А. П. Закалюк, О. М. Литвинов та ін.) підходи, їх диференційовано на об'єктивні (правові, соціально-економічні, організаційно-управлінські) та суб'єктивні (морально-психологічні).

Автором звернута увага на оцінку соціально-економічних передумов прийняття управлінських рішень у сфері БДР, що впливає на достовірність прогнозування (хибні вихідні дані завжди тягнуть за собою помилковість кінцевого прогнозу), перспективність планів (не усвідомлюючи справжніх масштабів проблеми, неможливо створити ефективний механізм її розв'язання),

дисбаланс ресурсного забезпечення (за браком об'єктивної інформації про заплановані заходи, їх кошторис розраховується нерационально, а фінансові потоки поміж ними розподіляються безсистемно), послаблення контролю (в умовах мінімізованої, «базисної» емпірики розмиваються критерії ефективності цільових програм, що суттєво ускладнює поточний та підсумковий контроль за їх виконанням).

Автором розглянуто взаємозв'язок протиправної поведінки з необережною формою вини, в основі якої лежить помилка особи (водія, інших учасників дорожнього руху), викликана неухважністю та безвідповідальним ставленням до вимог правил БДР та експлуатації транспорту.

Автором надано кримінологічну характеристику осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення проти БДР та експлуатації автомобільного транспорту, з виокремленням соціально-демографічної, морально-психологічної, соціально-рольової й статусної складових. На підставі вивчення масиву кримінальних проваджень виокремлено типологічні ознаки правопорушника: особа чоловічої статі (83 %); віком від 25 до 45 років (71 %); із середньою або вищою освітою (53 %); працевлаштовані (майже чверть – посадові (службові) особи підприємств, установ, організацій різних форм власності); стаж керування автотранспортним засобом складає понад п'ять років (68 %); раніше не притягувались до кримінальної відповідальності (80 %); під час вчинення кримінального правопорушення перебували у стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння (39 %); мали установку на вчинення протиправних дій, що була детермінована гіпертрофованими потребами та хибними цінностями і мотиваціями самоствердження у суспільстві.

В роботі автором звернута увага на взаємозв'язок поведінки особи злочинця й жертви при дорожньо-транспортних пригодах, який виявляється у: демографічних даних (стать, вік), що дозволяють встановити важливі відомості щодо можливої поведінки потерпілого у механізмі ДТП (рівень свідомості, можливості при керуванні транспортом, динаміка руху пішоходів); характері заподіяної фізичної шкоди (тілесні ушкодження, смерть) та нанесених збитках (фізичних, моральних, психологічних), що дозволяє визначити вид транспортного засобу, що вчинив наїзд (за даними локалізації тілесних ушкоджень), а також механізм травмування (наїзд на потерпілого у вертикальному положенні або переїзд транспортним засобом тощо). Такі дані можуть формуватися у загальні риси, допомагати визначенню типових властивостей підозрюваного й потерпілих у кримінальних провадженнях щодо кримінальних правопорушень проти БДР та експлуатації автомобільного транспорту, типових ситуацій та їх аналізу.

У третьому розділі «Концептуальні засади забезпечення формування та реалізації кримінологічної політики у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні» який складається з чотирьох підрозділів автором констатовано, що стабільно високі показники аварійності на дорогах України залишаються одним із суттєвих факторів, що обумовлюють смертність й травматизм серед населення, у зв'язку з чим актуалізується переосмислення засад формування та реалізації 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, які включають моніторинг кримінологічної ситуації; постановку цілей, завдань і шляхів (способів) розв'язання проблем на засадах доцільності, ефективності, результативності, реальності та інваріантності; розроблення проєкту стратегічного рішення (нормативно-правового акту, стратегії, концепції, плану, програми) з визначенням порядку його ресурсного забезпечення, обсягів і джерел фінансування; попередня апробація та впровадження прийнятого (прийнятих) рішення (рішень) в правотворчу і правозастосовну практику з моніторингом процесу реалізації; оцінка результатів досягнення визначених цілей і корегування прийнятих рішень (за необхідності).

Проведений аналіз автором міжнародного досвіду засвідчив, що основою системи БДР розвинених країн є національні концепції безпеки руху, що забезпечують системний підхід до розв'язання проблем безпеки. Використання наявного та практично перевіреного досвіду інших країн для України є найбільш ефективним, швидким та маловитратним шляхом розв'язання проблеми, особливо в умовах воєнного стану. Повною мірою такий підхід стосується як реалізації конкретних практичних заходів, так і вироблення принципів та побудови національної системи забезпечення БДР. Основою такої системи має бути принцип спільної відповідальності всіх складових суспільства.

Автором наголошено, що курс на європейську та євроатлантичну інтеграцію зобов'язує Україну впроваджувати у сферу забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту сучасні наукові підходи до конкретизації повноважень державних органів (їх службових осіб) з визначенням серед них головного суб'єкта, а також чітким законодавчим розмежуванням компетенції центральних органів виконавчої влади та неурядових організацій у реалізації організаційно-управлінських, юрисдикційних, профілактичних, інформаційно-технічних, агітаційно-роз'яснювальних, контрольних та інших заходів впливу.

Автором констатовано, що необхідною запорукою якісного формування та ефективної реалізації кримінологічної політики у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту є чітке визначення кола її завдань. З урахуванням стратегічних цілей національної безпеки, а також реформування органів правопорядку на основі застосування ризик-орієнтованих підходів, інформаційно-аналітичної діяльності, стратегічного менеджменту та прогнозування, в якості основних завдань такої політики визначено удосконалення системи кримінологічного моніторингу криміногенної ситуації.

Автором встановлено, що науковий інструментарій кримінологічного прогнозування, планування та програмування у сфері забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту включає комплексний моніторинг чинників, які впливають на стан безпеки, у тому числі виявлення, аналіз та оцінку ризиків, загроз, кризових ситуацій і можливих наслідків, інформаційно-аналітичне забезпечення прийняття уповноваженими суб'єктами організаційно-

управлінських рішень (на стратегічному, оперативному й тактичному рівнях), зокрема й в особливий період.

Автором обґрунтовано створення в структурі МВС ситуаційних кримінологічних центрів із функціями узагальнення та аналітичної обробки статистичної інформації (в розрізі держави в цілому та окремих регіонів); розроблення моделей розвитку криміногенної ситуації на найближчу і довгострокову перспективу; стратегічного прогнозування розвитку криміногенної ситуації та відповідних заходів запобігання аварійності, дорожньо-транспортному травматизму й кримінальним правопорушенням (з розробленням авторських редакцій відповідного положення про ситуаційний центр; методики кримінологічного прогнозування; пропозицій стосовно підготовки щорічної національної доповіді про стан реалізації державної політики у сфері БДР та спеціальних звітів про стан транспортної безпеки в Україні).

У четвертому розділі «Заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні» який складається з трьох підрозділів автором запропоновано необхідність передумови якісного формування та ефективної реалізації кримінологічної політики у досліджуваній галузі є доповнення (коригування) відповідних положень Закону України «Про основи національної безпеки» з урахуванням наступних чинників: зобов'язання з розбудови й обслуговування національної мережі міжнародних транспортних коридорів; адаптація до чинних у країнах ЄС технологічних правил, норм і стандартів організації дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту; удосконалення транспортної інфраструктури в інтересах оборони; реконструкція, підтримання в належному технологічному стані та подальша модернізація транспортних комунікацій; запобігання кримінальним правопорушенням, профілактика дорожньо-транспортної аварійності, зменшення її негативного впливу на стан національної економіки; зниження рівня й соціальних наслідків дорожньо-транспортного травматизму; підвищення технологічної надійності систем забезпечення безпеки на транспорті.

Автором запропоновано шляхи реалізації окреслених завдань (з розробленням проєкту Стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на період до 2030 року) за напрямками: прогнозування та нейтралізація загроз у сфері дорожнього руху; вдосконалення системи міжгалузевого управління й міжвідомчої координації; укріплення законності та правопорядку; розроблення національної стратегії поліпшення дорожньої інфраструктури (усунення дефектів дорожнього покриття, поділ смуг зустрічного руху широкою смугою відчуження, нанесення дорожньої розмітки, встановлення відповідних знаків тощо, поліпшення технічного обслуговування автомобілів для пасажирських перевезень, обладнання міських магістралей електронними засобами регулювання і контролю дорожнього руху тощо); послідовність антикорупційної політики; запобігання кримінальним правопорушенням й шкідливому впливу аварійності на навколишнє середовище; створення системи виховання у учасників дорожнього руху відповідальності й

розуміння неможливості порушення правил безпеки; поліпшення технічного стану, експлуатаційних характеристик та пропускну здатності автомобільних доріг; забезпечення достатньої професійності підготовки водіїв; підвищення дорожньо-транспортної культури населення; удосконалення медичного забезпечення; розроблення та впровадження багатогалузевої системи громадського контролю за діяльністю органів виконавчої влади у сфері БДР; удосконалення механізму притягнення до адміністративної та кримінальної відповідальності; активізація міжнародного співробітництва.

Автором розглянуто діяльність уповноважених державних органів (службових осіб) щодо зменшення рівня кримінальних правопорушень у сфері БДР та експлуатації автотранспорту, яка спрямована на виявлення, усунення або нейтралізацію відповідних загроз і небезпек, відвернення протиправних дій та їх шкідливих наслідків, що здійснюється за допомогою кримінологічних засобів.

Автором запропоновано під жертвою кримінальних правопорушень у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту розуміється фізична особа, якій завдано фізичної, майнової, моральної шкоди, або істотно порушено її основні права. Встановлено, що основними типами жертв є: провокуючий – дії потерпілих мають провокуючий характер, характеризується протиправною чи аморальною поведінкою, зневага до ПДР і норм моралі (19 %); необережний – дії потерпілого носять необережний характер, створюючи сприятливі умови для порушення ПДР (48 %); випадковий – віктимність осіб пов'язана з порушенням правил техніки безпеки і ПДР, а також з власною необачністю (33 %).

У висновках дисертації автором розв'язано важливу наукову проблему, що має надзвичайно актуальне значення для кримінології, практики державних органів та полягає в розкритті відповідно до умов воєнного стану, сучасного бачення теоретичних і практичних засад запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні на основі сформульованої наукової доктрини забезпечення кримінологічної безпеки.

Дисертант надає свої пропозиції, які, як вже підкреслювалось, обґрунтовані і безпосередньо витікають із змісту роботи. В цілому, слід підтримати основні положення дисертації, що виносяться на захист.

Як позитивну рису слід відзначити ту обставину, що висновки після кожного із розділів роботи сформульовані автором досить чітко та відображають головні положення дослідження.

Загалом можна зробити висновок, що структура дисертації Рудика Миколи Миколайовича повністю відповідає логіці наукового пошуку та дозволила авторові послідовно зупинитися на основних проблемних питаннях.

Викладені у вступі та розділах основної частини дисертації положення, які стосуються постановки проблеми в цілому, окремих її аспектів, переконують у тому, що відповідні питання є теоретично і практично важливими, перспективними для наукового дослідження.

Автореферат відображає основний зміст дисертації.

Текст дисертації викладено логічною, зрозумілою мовою.

У той же час, слід визначити низку зауважень щодо даного дисертаційного дослідження, які можуть стати предметом для наукової дискусії під час захисту.

Зокрема:

1. У підрозділі 1.4 «Міжнародно-правова практика та зарубіжний досвід запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту» досліджено генезу та сучасний стан забезпечення БДР та запобігання дорожньо-транспортній аварійності у міжнародному вимірі та на основі зарубіжного досвіду (Велика Британія, Німеччина, США та ін.) автором доведено, що подальше зниження показників аварійності потребує проведення комплексу заходів з підвищення БДР, основою яких повинен бути аналіз факторів, що зумовили виникнення ДТП, та відхід від позицій першочергового звинувачення водія чи пішохода. Особливістю законодавства більшості європейських країн (Швеція, Фінляндія, Нідерланди, Польща) є посилені матеріальні санкції до порушників дорожнього руху (штрафи, конфіскація транспортних засобів). Тому під час публічного захисту хотілось би почути чому саме така думка викладена автором щодо посилення матеріальні санкції до порушників дорожнього руху (штрафи, конфіскація транспортних засобів)?

2. Автор у своїй роботі досить детально охарактеризував наукові праці що дотичні до його тематики, які досить детально проаналізовані на сторінках роботи, проте у вступі не наведено відомості про них. Це ж саме і стосується праць зарубіжних вчених. Разом із тим, така пропозиція є не суто кримінологічною, а міждисциплінарною, а тому підставі її розробки потребують додаткового роз'яснення під час захисту.

3. На основі аналізу наукових праць, які присвячені проблемі визначення поняття «безпека», автором виокремлено наукові підходи щодо визначення цієї категорії: як стану захищеності від будь-яких загроз; відсутності загроз і небезпек; як діяльності (системи заходів, спрямованих на створення певних умов); дотримання певних параметрів і норм. Такий висновок якісно розвинув усталену на сьогодні концепцію про те, що кримінологічною діяльністю охоплюються не тільки дії уповноважених суб'єктів, пов'язані з виявленням та усуненням причин і умов, які сприяють вчиненню кримінального правопорушення, а тому вимагає свого окремого пояснення.

Викладені зауваження і побажання головним чином обумовлені складністю теми дисертаційного дослідження. Зауваження не зачіпають концептуальних положень дисертації, не спростовують основних висновків дисертанта і не суперечать раніше зробленим позитивній оцінці дослідження.

Основні положення дисертації опубліковані в друкованих роботах автора. Автореферат дисертації відображає зміст дисертаційного дослідження.

Як дисертацію, так і її автореферат, оформлено відповідно до вимог, які встановлені МОН України.

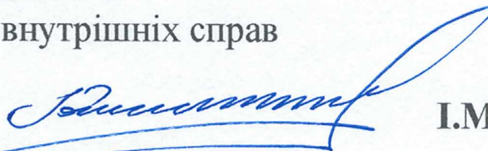
Дисертація Рудика Миколи Миколайовича «Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні» подана на

здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право є самостійним, завершеним науковим дослідженням, яке містить наукові положення та науково обґрунтовані результати, що розв'язують важливу науково-прикладну проблему і щодо яких здобувач є суб'єктом авторського права.

Виходячи з викладеного, на основі вивчення дисертації та наукових праць, опублікованих по темі дисертації, слід зробити висновок, що рецензована дисертація є самостійною, завершеною науковою працею, якій властива наукова новизна, та відповідає п.п. 9, 11, 12 «Порядку присудження наукових ступенів», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України № 567 від 24 липня 2013 р., а її автор **Рудик Микола Миколайович** – заслуговує на присудження наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право (081 – Право) на підставі успішного прилюдного захисту.

Офіційний опонент:

Головний науковий співробітник
науково-дослідної лабораторії з проблем
запобігання кримінальним правопорушенням
Донецького державного університету внутрішніх справ
доктор юридичних наук, професор,
Заслужений юрист України



І.М. Копотун

06.08.2023

Підпис Копотун І.М. засвідчую.

Т.В.О. Нахальська В.О.С.
Док. Ю.В.С. Скуратова Я.

