

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», подану до захисту на здобуття наукового ступеня доктора
юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та
кримінологія; кримінально-виконавче право**

Актуальність теми дисертації. Прагнучи збудувати правову, демократичну, соціальну державу, сучасна Україна переживає перехідний період, характерний тим, що в усіх сферах життя суспільства відбуваються масштабні реформаторські процеси. Наявні як позитивні тенденції, так і негативні явища і тенденції, які характеризують складність, суперечливість й повільність просування України до європейських і світових стандартів дотримання прав людини. Це певною мірою стосується і проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху (далі – БДР) та експлуатації автомобільного транспорту, розв'язання якої передбачає створення певних передумов, за якими їх реалізація є безперешодною і максимально ефективною, а захист від вчиненого правопорушення сприяє їх відновленню й притягненню винної особи до відповідальності.

Варто наголосити, що транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу. У Законі України «Про дорожній рух» (1993 р.) визначено правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху та охорони навколишнього природного середовища, а також встановлено право учасників дорожнього руху на вільне й безперешкодне пересування по дорогах відповідно і на підставі діючих загальнообов'язкових правил та їх право на безпечні умови цього пересування, які повинні гарантуватися державою.

БДР на сьогодні є ключовим елементом розвитку суспільства. Значна кількість транспортних засобів є невід'ємною частиною економіки країн, але водночас транспортні засоби несуть небезпеку життю громадян. Лідери багатьох держав світу об'єднують свої зусилля для зменшення кількості постраждалих та травмованих внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Міжнародне співтовариство приділяє значну увагу розробленню та здійсненню

практичних заходів з безпеки дорожнього руху, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму. У той же час, автомобільний транспорт відіграє велику роль в суспільному та особистому житті кожної людини, оскільки саме він сприяє задоволенню потреб всього суспільства в перевезенні пасажирів та вантажів. Кожного дня більшість громадян нашої країни користуються послугами автомобільного транспорту для задоволення особистих потреб, приймають безпосередню участь у дорожньому русі не тільки в якості водія, але й у якості пасажирів та пішохода. Однак, зручність використання автомобільного транспорту у задоволенні зазначених потреб людини супроводжується постійним зростанням кількості автомобілів на автошляхах України, що, у свою чергу, призводить до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод різних ступенів тяжкості, а отже й до загибелі та каліцтва людей.

Безпека функціонування транспорту є частиною національної безпеки країни, стан його розвитку відображає рівень цивілізації суспільства, а отже, актуалізує формування державної політики з забезпечення процесів, пов'язаних з використанням джерел підвищеної небезпеки – транспортних засобів, охороною життя й здоров'я людей, а також безпекою функціонування транспорту. Забезпечення належного рівня безпеки функціонування транспорту є одним з основних завдань сучасної держави. Це підтверджується увагою, що приділяється сьогодні в розвинених країнах світу питанням безпеки, зокрема й транспортної, і обумовлено величезним значенням транспорту для будь-якої сучасної країни.

Викладене диктує необхідність формування нової кримінологічної політики безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту, котра б мала комплексний, міжгалузевий характер, переслідувала конкретні вимірні цілі, базувалася на органічній системі планових документів, підкріплювалась дієвим механізмом реалізації запобігання кримінальним правопорушенням, провадилася у рамках єдиної політики національної безпеки. Все вищенаведене підкреслює актуальність і важливість обраної для дослідження теми, яка відповідає як загальнодержавним, так і відомчим пріоритетам й узгоджується з положеннями 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), а також позицій Кіотської декларації щодо розширення можливостей попередження злочинів, кримінального правосуддя та верховенства права (Чотирнадцятий Конгрес ООН із запобігання злочинності та кримінального судочинства, Кіото, Японія, 2021 р.). Робота відповідає також тематиці наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок Міністерства внутрішніх справ 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).

Виходячи з вищевикладеного, обрана тема дисертаційного дослідження *Рудика Миколи Миколайовича «Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні»* є своєчасною та важливою, в якій розв’язано науково-прикладну проблему формування кримінологічних засад запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні з розробленням пропозицій і рекомендацій, спрямованих на удосконалення законодавства, відомчої (міжвідомчої) регламентації та відповідної правозастосовної практики.

Обґрунтованість наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації, їх достовірність і новизна.

Наукові положення, висновки і рекомендації, сформульовані дисертантом, у своїй більшості є обґрунтованими і переконливими. Автором використано значну кількість вітчизняних та зарубіжних літературних джерел, законодавчі та підзаконні нормативно-правові акти України. Список використаних джерел складає 529 найменувань. Аналіз змісту роботи свідчить про те, що в результаті проведеного дослідження дисертанту вдалося вирішити поставлені задачі та отримати нові, поглиблені для науки результати.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що дисертація є першим в Україні комплексним дослідженням, у якому здійснено теоретичне узагальнення та нове вирішення наукової проблеми, що полягає у розробці доктринального підходу 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

У роботі обґрунтовано низку концептуальних положень, узагальнень та висновків, які відповідають критеріям наукової новизни. Зокрема, автором **вперше:**

- розроблено наукову концепцію кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні, яка ґрунтується на апробованій вітчизняною і зарубіжною практикою системі скоординованих заходів кримінологічної та віктимологічної профілактики дорожньо-транспортного травматизму та настання інших тяжких наслідків, із розробленням та впровадженням в діяльність уповноважених інституцій сектору безпеки комплексу науково обґрунтованих правових, інформаційних, аналітичних і технічних інструментів

(рішень, методик, рекомендацій), спрямованих на моніторинг дорожньої аварійності, виявлення та усунення (нейтралізацію, послаблення негативного впливу) криміногенних (віктимогенних) чинників, прийняття на цій основі уповноваженими суб'єктами ефективних правових і регуляторних організаційно-управлінських рішень, у тому числі відомчого (міжвідомчого) характеру;

- запропоновано засади 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 проекту 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 (як варіант, в рамках пілотного проекту); оцінка результатів досягнення визначених цілей і корегування прийнятих рішень (за необхідності)

- запропоновано 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, що 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 пропускну здатності 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.

Також в роботі *суттєво удосконалено* такі визначення як «транспортні кримінальні правопорушення», «безпека на автомобільному транспорті», «запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту».

В.В. Рудик поглибив доктринальне бачення змісту елементів кримінологічної характеристики кримінальних правопорушень у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні з виокремленням стану і тенденції відповідних категорій протиправних діянь, їх детермінантів, кримінологічних ознак осіб (правопорушників і потерпілих), а також зв'язків

таких елементів з системою управління і міжвідомчої взаємодії на місцях виникнення серії аварій та інших небезпечних подій з тяжкими наслідками, у тому числі під час дії особливих правових режимів, у тому числі воєнного стану.

Набули подальшого розвитку в роботі:

- концептуалізація кримінологічної моделі загальносоціальних заходів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту на основі коригування парадигми законодавства, що включає: упорядкування (у тому числі їх розмежування) системи норм щодо адміністративних деліктів й кримінальних правопорушень; удосконалення регулятивного законодавства (подаються ряд проєктів законів України); опрацювання національних стандартів та державних будівельних норм;

- методологія віктимологічного аналізу кримінологічної ситуації у сфері БДР як необхідної умови віктимологічної профілактики за напрямками постановки завдань, збирання та оцінки віктимологічної інформації; віктимологічного спостереження і супроводження; прийняття рішень щодо впровадження заходів віктимологічного характеру.

В роботі багато інших положень, що містять елементи наукової новизни і заслуговують на підтримку. Переважна більшість положень, що винесені на захист, належним чином **обґрунтовані** на сторінках роботи. Дисертація В. В. Рудика містить значну кількість наукових положень, висновків та рекомендацій, які вперше пропонуються в юридичній науці або становлять собою розвиток попередніх досліджень відповідної проблеми.

Так, у *першому розділі «Теоретико-правові засади запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні»* виокремлено основні етапи становлення й розвитку кримінологічних засад забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні: імперський (XVII ст. – поч. XX ст.); радянський (1917–1990 р.); перехідний (1990 – 2001 р.) і сучасний (з 2001 р. з охопленням періоду воєнного стану) з визначенням на кожному етапі характеру впливу специфічних історичних, соціально-економічних, географічних, воєнно-політичних, демографічних та інших чинників на стан і динаміку кримінальних правопорушень, оцінкою доктринальних підходів до розв’язання кримінологічних проблем з огляду на стан законодавства та наявний науковий інструментарій.

Сформульоване поняття «транспортні кримінальні правопорушення» як передбачені кримінальним законом суспільно небезпечні діяння (дії або бездіяльність), що полягають у невиконанні (неналежному виконанні) чинних на транспорті правил, посягають на суспільні відносини у сфері безпечного функціонування (руху й експлуатації) транспортних засобів, спричинили шкідливі наслідки або створили загрозу їх настання; «безпека на автомобільному транспорті» – такий стан, за якого не заподіюється (мінімізується) 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; «запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту» як система цільових заходів впливу з боку уповноважених органів державної влади й місцевого самоврядування (їх службових осіб), громадських організацій та громадян, спрямованих на дотримання водіями та іншими учасниками дорожнього руху правил безпечної поведінки; забезпечення безпеки дорожньої інфраструктури і транспортних засобів; збереження життя і здоров'я людей, власності та довкілля; недопущення протиправних дій та їх своєчасне припинення.

Визначено можливі напрями імплементації кращих європейських моделей відомчого (міжвідомчого) регулювання та зарубіжного досвіду запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту, врахування яких сприятиме зниженню рівня аварійності (смертності) внаслідок ДТП та зменшенню соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, зокрема визнано перспективним для впровадження у вітчизняне правове поле та правозастосовну практику: 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.

У другому розділі *«Кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні»* окреслене доктринальне бачення змісту елементів кримінологічної характеристики кримінальних правопорушень у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні з виокремленням стану і тенденції відповідних категорій протиправних діянь, їх детермінантів, кримінологічних ознак осіб (правопорушників і потерпілих), а також зв'язків таких елементів з системою управління і міжвідомчої взаємодії на місцях виникнення серії аварій та інших небезпечних подій з тяжкими наслідками, у тому числі під час дії особливих правових режимів, у тому числі воєнного стану.

На основі аналізу показників офіційної статистики (дані за 2013–2022 рр.) доведено, що в умовах глобального розширення транспортної інфраструктури та тенденції щорічного збільшення автотранспортних одиниць на автошляхах України перманентно зростає динаміка дорожньо-транспортного травматизму з тяжкими наслідками, у зв'язку з чим теоретично обґрунтовано напрями удосконалення системи організації БДР та експлуатації транспорту на загальносоціальному, спеціально-кримінологічному, індивідуально-профілактичному й віктимологічному рівнях, у тому числі з урахуванням

ситуації воєнного стану в цілому по країні та в розрізі окремих регіонів (зокрема деокупованих відповідно до їх специфіки).

Надана кримінологічна характеристика осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту, з виокремленням спеціального суб'єкта – посадових осіб, на яких покладено відповідальність за технічний стан та експлуатацію автотранспортних засобів, дотримання норм і стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху; службових осіб органів державної влади, які хоч і не є прямими суб'єктами вчинення, але 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 (дотримання) та вживають заходи щодо мінімізації відповідних загроз та їх наслідків.

У третьому розділі *«Концептуальні засади забезпечення формування та реалізації кримінологічної політики у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні»* запропоновано засади 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 (як варіант, в рамках пілотного проєкту); оцінка результатів досягнення визначених цілей і корегування прийнятих рішень (за необхідності).

Надано кримінологічний аналіз комплексу повноважень (компетенцій) окремих суб'єктів забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту за рівнями: *макростратегічний* – суб'єкти формування загальної державної безпекової політики (Верховна Рада України; Президент України; Кабінет Міністрів України); *стратегічний* – суб'єкти формування кримінологічної політики в окремих сферах, що визначають правила, норми та стандарти БДР та використання (експлуатації) автомобільного транспорту, розробляють і впроваджують необхідні для 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 (Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України; Міністерство внутрішніх справ України; Державна служба України з безпеки на транспорті; Державне агентство автомобільних доріг України; Національна поліція України; Головний сервісний центр МВС України); *оперативний* – суб'єкти реалізації

кримінологічної політики на регіональному (місцевому) рівні (місцеві державні адміністрації; територіальні органи центральних органів виконавчої влади, інших державних органів; органи місцевого самоврядування і територіальні громади; військові, військово-цивільні адміністрації; суб'єкти, що залучаються до заходів із забезпечення БДР, зокрема громадські формування, інші інституції громадянського суспільства).

Розроблений науковий інструментарій кримінологічного прогнозування, планування та програмування у сфері забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту, що 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 в особливий період, із обґрунтуванням створення в структурі МВС України кримінологічних центрів; зазначений інструментарій пропонується доповнити розробленими в авторській редакції відповідними порядком і методикою; пропозиціями 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»* надано кримінологічну модель загальносоціальних заходів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту на основі коригування парадигми законодавства, що включає: упорядкування (у тому числі їх розмежування) системи норм щодо адміністративних деліктів й кримінальних правопорушень; удосконалення регулятивного законодавства (подаються ряд проєктів законів України); опрацювання національних стандартів та державних будівельних норм.

Запропоновано 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, що 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.

Доведена необхідність застосування системно-функціонального підходу до реалізації спеціально-кримінологічних заходів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту, що поєднують організаційні (контроль за дотриманням ПДР, технічним станом транспортних засобів та їх експлуатацією, утриманням автодоріг; удосконалення засобів пасивної безпеки; належний рівень підготовки водіїв; фахове навчання кадрів, які спеціалізуються на виявленні та припиненні кримінальних правопорушень); інформаційні (оперативне надходження до інформації до кримінологічних центрів, її обробка, аналіз, накопичення і зберігання); прогностично-аналітичні (побудова імітаційних моделей, криміногенних ситуацій, карт-схем) й методичні (облік усіх обставин, ситуацій, що виникають, модернізація апробованих і розроблених нових тактичних прийомів, методичних схем запобігання кримінальним правопорушенням) складові.

Окреслена методологія віктимологічного аналізу кримінологічної ситуації у сфері БДР як необхідної умови віктимологічної профілактики за напрямками постановки завдань, збирання та оцінки віктимологічної інформації; віктимологічного спостереження і супроводження; прийняття рішень щодо впровадження заходів віктимологічного характеру.

У результаті проведеного дослідження, й це важливо, розроблено наукову концепцію кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні, яка ґрунтується на апробованій вітчизняною і зарубіжною практикою системі скоординованих заходів кримінологічної та віктимологічної профілактики дорожньо-транспортного травматизму та настання інших тяжких наслідків, із розробленням та впровадженням в діяльність уповноважених інституцій сектору безпеки комплексу науково обґрунтованих правових, інформаційних, аналітичних і технічних інструментів (рішень, методик, рекомендацій), спрямованих на моніторинг дорожньої аварійності, виявлення та усунення (нейтралізацію, послаблення негативного впливу) криміногенних (віктимогенних) чинників, прийняття на цій основі уповноваженими суб'єктами ефективних правових і регуляторних організаційно-управлінських рішень, у тому числі відомчого (міжвідомчого) характеру.

Повнота викладення основних результатів дисертації в опублікованих наукових працях зарахованих за темою дисертації

Структура дисертаційного дослідження, запропонована дисертантом, в цілому, є логічно побудованою та ґрунтується на комплексному підході до аналізу кримінологічних проблем. Розділи дисертації поєднані загальною метою дослідження і в них, відповідно до плану дослідження, розкривається його об'єкт і предмет. Нові положення, висновки і рекомендації, що висувуються в дисертації, в роботі обґрунтовуються, у першу чергу, за допомогою цілої низки методологічних принципів та методів. Вміло застосована автором методологія наукового пошуку є традиційною для науки кримінології. Методологічну основу дисертаційного дослідження складають положення загальнонаукових (аналіз і синтез, індукція і дедукція,

абстрагування, узагальнення, моделювання, аналогія та інші) та спеціальних методів (діалектичний; системно-структурний; історико-юридичний; формально-логічний; компаративістський; контент-аналізу; моделювання; соціологічні (анкетування, інтерв'ювання, спостереження); статистичні).

Дисертант провів своє дослідження, спираючись на емпіричну базу, яку 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.

Результати дослідження повною мірою відображені в наукових фахових виданнях, зміст і характер яких відповідають вимогам МОН України, а також виступах з доповідями основних положень дисертації на науково-практичних заходах, що в цілому свідчить про належний рівень її апробації. Основні положення дисертації 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, три статті – у зарубіжних виданнях, що індексуються у наукометричних базах даних Scopus та Web of Science, шість – у зарубіжних колективних монографіях іноземних держав та 10 тез доповідей, оприлюднених на міжнародних науково-практичних конференціях та круглому столі.

Аналіз змісту роботи дозволяє, в цілому, позитивно оцінити структуру дослідження, вона достатньо повно розкриває мету та поставлені задачі, які знайшли своє відображення в авторських висновках. Сформульовані дисертантом наукові положення, висновки і рекомендації обґрунтовані.

Значимість результатів дисертаційного дослідження для практики виконання і відбування покарань.

Практичне значення одержаних 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.); *законотворчій діяльності* – 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.).

Аналіз змісту дисертаційного дослідження свідчить про самостійність проведеного дослідження, його актуальність і достатній науковий рівень, суттєве теоретичне і практичне значення. Висновки і узагальнення, яких дійшов автор, успішно можуть використовуватись і надалі у науково-дослідній, правотворчій, правоохоронній сфері та навчальному процесі.

Викладене вище може бути підставою для загальної позитивної оцінки дисертації Рудика Миколи Миколайовича *«Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні»* як самостійного наукового дослідження з актуальної й важливої для науки та практики проблеми.

Не зупиняючись більш детально на загальній позитивній оцінці роботи, зауважу, що мають місце і окремі дискусійні питання, які потребують додаткової аргументації чи роз'яснення автором під час прилюдного захисту, зокрема:

1 Автор декларує створення наукової концепції кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні (стор. 29 роботи), і це, безумовно, є квінтесенцією роботи, на чому я наголошувала попередньо. Однак при цьому не запропоновано єдиної системи таких конкретних заходів. Автор лише констатує розроблення комплексу науково обґрунтованих правових, інформаційних, аналітичних і технічних інструментів (рішень, методик, рекомендацій), спрямованих на моніторинг дорожньої аварійності, виявлення та усунення (нейтралізацію, послаблення негативного впливу) криміногенних (віктимогенних) чинників, прийняття на цій основі уповноваженими суб'єктами ефективних правових і регуляторних організаційно-управлінських рішень, у тому числі відомчого (міжвідомчого) характеру. Проте, на мій погляд, ці «інструменти» (за термінологією автора) не узагальнені у тексті дисертації у цілісну систему.

2. Хотілось би почути авторське бачення поняття кримінологічної політики, спрямованої на запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні. Адже в роботі запропоновано її засади формування та реалізації, проте не визначено саме поняття.

3. На стор. 179 роботи автор висуває спірні тези: «На сьогодні Україна робить активну спробу прориву до європейської спільноти, що містить у собі ідеалізацію нової для нашої держави суспільної системи. Перші кроки на цьому шляху дали паростки у виді класичних для Заходу і невідомих для України явищ, а саме – мафія, корупція, рекет, вбивства на замовлення, відмивання грошей, наркобізнес тощо». Некоректним вважаю подібні висловлювання у світлі євроінтеграції України, оскільки акцентується увага на негативних наслідках цього процесу в контексті детермінант, що впливають на вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. На моє переконання, кримінальна ситуація в Україні, що загалом погіршилась протягом останніх десятиліть, не пов'язана із євроінтеграційними процесами. Тим більше це не стосується ситуації із кримінальними правопорушеннями у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту. Тому констатую невдалий початок підрозділу 2.2. «Детермінанти, що впливають на вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту».

4. В роботі забракло висновків і пропозицій щодо впливу корупції на стан запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні. Не запропоновано шляхів подолання цієї тенденції. На стор. 419-420 міститься висновок, що запропоновано шляхи реалізації окреслених завдань (з розробленням проекту Стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на період до 2030 року) за напрямками, де, з поміж інших, йдеться про послідовність антикорупційної політики. Як на мене, цього недостатньо. Корупція у цій сфері є значною, тому мінімізація її рівня є необхідною складовою покращення запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні

5. На жаль, автор притримався сталої практики побудови дисертаційних досліджень, коли науковці аналізують зарубіжний досвід, попередньо не узагальнивши вітчизні реалії. Тобто виникає питання: з чим порівнюється законодавство зарубіжних країн і міжнародно-правова практика? Очевидно, що логічною є структура дослідження, у якому, після детального аналізу вітчизняної теорії та практики, йтиметься про зарубіжний досвід запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту.

6. На стор. 256 автор узагальнює важливий висновок про проведення комплексу інформаційних, виховних та освітніх заходів, спрямованих на підвищення культури дорожнього руху. Підтримую цю авторську позицію. На мою думку, саме низький рівень культури громадян України щодо дотримання правил дорожнього руху є причиною високого рівня кримінальних правопорушень у цій сфері. Тому дисертація лише виграла б, якби автор розвинув це положення і запропонував конкретні напрями підвищення рівня культури дорожнього руху серед громадян України.

7. В останні роки в Україні спостерігається підвищена активність користування громадянами мотоелектротранспортом, серед яких електросамокати – найбільш популярні. Очевидно, було б доцільним визнання кермувальників електросамокатів повноцінними учасниками дорожнього руху —

водіями транспортних засобів, яким заборонено рухатися тротуарами і які зобов'язані дотримуватися встановлених для проїзних частин правил. На жаль, автор оминув належною увагою цю проблему і не запропонував системні зміни до законодавства у цій сфері.

Такі зауваження і побажання, зрозуміло, не вичерпують дискусії й щодо інших положень і висновків дисертанта, яка, очевидно, буде продовжена під час захисту. Вони носять локальний, переважно дискусійний характер і, в цілому, не впливають на позитивну оцінку дисертаційного дослідження.

Оцінка змісту дисертації, її завершеність в цілому, оформлення.

Виходячи з викладеного вище, можна стверджувати, що дисертація Рудика Миколи Миколайовича *«Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні»* є самостійною, завершеною кваліфікаційною науковою працею, яка містить нові доктринальні положення й науково-обґрунтовані результати, що у сукупності розв'язують важливу науково-прикладну проблему, що має важливе значення для кримінології і правоохоронної практики та полягає в розкритті, у світлі сучасних умов, концептуального бачення засад запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні; має теоретичне значення для розвитку вітчизняної юридичної науки, є суттєвим внеском до науки кримінології, має практичне значення в контексті підвищення ефективності БДР й діяльності органів сектору безпеки у запобіганні злочинності.

Зміст дисертації відповідає заявленій дисертантом науковій спеціальності, робота пройшла належну апробацію. Дослідження підготовлено зрозумілою, юридично і літературно грамотною мовою. Оформлення дисертації та реферату в цілому відповідає встановленим ДАК МОН України вимогам. Реферат ідентичний головним положенням дисертації та відображає її основний зміст, висновки та пропозиції.

Викладене вище дає підстави для **остаточного висновку** про те, що дисертація та реферат Рудика Миколи Миколайовича *«Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні»* відповідають вимогам «Порядку присудження та позбавлення наукового ступеня доктора наук», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 17 листопада 2021 р. № 1197, а їх автор заслуговує на присудження наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право.

Офіційний опонент:

Вчений секретар Інституту
держави і права імені В. М. Корецького
Національної академії наук України,
доктор юридичних наук, професор
«31» серпня 2023 р.



Оксана КВАША