

ВІДГУК

**офіційного опонента на дисертацію Козак Наталії Володимирівни
«Теоретичні та прикладні засади запобігання кримінальним
правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації
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**

Ступінь актуальності обраної теми дисертації. Безпека дорожнього руху є ключовим чинником сталого соціально-економічного розвитку, задоволення потреб населення, бізнесу, сил оборони у транспортній мобільності та логістичному забезпеченні, необхідною умовою відновлення й відбудови зруйнованої транспортної екосистеми та розвитку міжнародних торговельних зв'язків. В умовах безпрецедентних воєнних, безпекових, енергетичних, інфраструктурних викликів і загроз існує гостра необхідність розбудови нової системи безпеки руху та експлуатації транспорту, заснованої на пріоритетах безбар'єрності і захисту користувачів доріг від дорожньо-транспортних небезпек, а також належної обачності та дотримання правил безпеки на дорогах усіма учасниками дорожнього руху.

Актуальність обраної теми дисертації підтверджується таким:

- появою нових викликів і загроз для транспортної системи України та безпеки руху в умовах повномасштабної збройної агресії РФ проти України;
- ускладненням криміногенної обстановки у сфері безпеки дорожнього руху, поступовим збільшенням кількості облікованих автотранспортних кримінальних правопорушень починаючи з 2023 року і дотепер;
- зростанням рівня грубих порушень ПДР учасниками дорожнього руху під час війни, що підвищують ризики аварійності та інших тяжких наслідків;
- удвічі більшими показниками смертності і серйозного травматизму внаслідок ДТП, ніж середньоєвропейські;

- збільшенням вразливості і проявів віктимної поведінки серед дітей, пішоходів, велосипедистів, користувачів електротранспорту та маломобільних учасників дорожнього руху;
- виникненням нових криміногенних чинників, що породжують та зумовлюють зростання рівня кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту;
- завершенням строку реалізації стратегічних і програмних документів у сфері безпеки дорожнього руху і потребою розроблення нових;
- необхідністю постійного перегляду нормативно-правової бази у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту та приведення її у відповідність до законодавства ЄС;
- застарілістю й неефективністю діючої моделі забезпечення безпеки руху, що базується на реактивному підході до протидії кримінальним правопорушенням у цій сфері;
- необхідністю розробити нову стратегію забезпечення безпеки руху та зниження рівня злочинності у цій сфері, засновану на міжнародних стандартах та проактивному підході.

Поряд із цим, актуальність обраної теми підтверджується її безпосереднім зв'язком із Комплексним стратегічним планом реформування органів правопорядку на 2023–2027 роки, Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року та планами науково-дослідних робіт Державного податкового університету.

Отже, обрана тема має високий ступінь актуальності, є своєчасною, перспективною та важливою для розвитку вітчизняної кримінології й удосконалення діяльності уповноважених суб'єктів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Обґрунтованість наукових положень, висновків та рекомендацій, сформульованих у дисертації, та їх достовірність підтверджується:

- узагальненням значного масиву фундаментальних наукових праць з кримінології, кримінального права, соціології, психології та суміжних галузей,

всебічним опрацюванням і критичним використанням наукових доробків вітчизняних та зарубіжних дослідників;

- опрацюванням широкого спектра актів національного законодавства, документів стратегічного державного планування, міжнародно-правових договорів, а також глибоким узагальненням передового зарубіжного досвіду превенції (зокрема, програм «Vision Zero» Швеції та «Sustainable Safety» Нідерланди);

- використанням офіційних даних статистичної звітності Офісу Генерального прокурора, Міністерства внутрішніх справ України, Департаменту патрульної поліції Національної поліції України, тематичних звітів громадських і міжнародних організацій та аналітичних матеріалів Державної служби України з безпеки на транспорті за п'ятирічний період 2020–2025 років, що дозволило виявити стійкі тенденції розвитку аварійності;

- аналізом міжнародних нормативно-правових актів, вивченням зарубіжного досвіду та узагальнення судової практики ЄСПЛ з питань безпеки руху та експлуатації транспорту;

- обраною методологією та застосованими методами наукового пізнання: діалектичним, системно-структурним, компаративістським, статистично-математичним, методом моделювання та ін.;

- науковими доказами, здобутими за результатами авторських емпіричних досліджень: вивченням матеріалів 450 кримінальних проваджень, 1 245 справ про адміністративні правопорушення, а також узагальненими даними соціологічного опитування (анкетування) 3 768 респондентів (водіїв, пішоходів, патрульних поліцейських, суддів, експертів-автотехніків) у 12 регіонах України.

Новизна і загальнонаціональне значення наукових положень, висновків та рекомендацій, сформульованих у дисертації, полягає в розробленні теоретичних засад та системи заходів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, відповідно до міжнародних стандартів, викликів та загроз у сфері дорожнього руху під час дії воєнного стану.

До основних наукових результатів, що становлять новизну дослідження, належать такі:

- розроблена система заходів запобігання правопорушенням і злочинам проти безпеки руху та експлуатації транспорту;
- визначено та розкрито сукупність детермінант аварійності та вчинення кримінальних правопорушень у сфері забезпечення руху та експлуатації транспорту;
- надано пропозиції щодо удосконалення актів законодавства з питань забезпечення безпеки дорожнього руху та юридичної відповідальності за дорожньо-транспортні правопорушення;
- розроблено класифікацію кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту за такими критеріями як об'єкт посягання, мотивація правопорушника, обстановка вчинення кримінального правопорушення, рівень технологічного втручання в систему безпеки дорожнього руху;
- узагальнено міжнародні стандарти безпеки транспортних систем, обґрунтовано доцільність їх імплементації в стратегічні і програмні документи та акти законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту;
- запропоновано організаційну структуру суб'єктів, відповідальних за безпеку дорожнього руху, експлуатацію транспорту та результати боротьби з правопорушенням у цій сфері і удосконалено їхні повноваження;
- сформульовано рекомендації щодо підвищення ефективності превентивної та правоохоронної діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Окрім цього, є низка інших положень наукової новизни.

Практичне значення одержаних результатів полягає в можливості їх використання в:

- *законодавчій діяльності* – для вдосконалення чинного КК України щодо забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту, а також підвищення рівня ефективності запобіжної діяльності з означених питань (лист Комітету

Верховної Ради України з питань правоохоронної діяльності від 16.10.2025 № 04-27/11-2025/238979);

– *практичній діяльності* – для підвищення ефективності діяльності суб'єктів спеціально-кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту (лист Управління патрульної поліції у Волинській області Департаменту патрульної поліції від 26.02.2026 № 1733/41/17/10/01-2026, лист Волинського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України від 19.05.2026 № 19/103/1-6989-2026);

– *науково-дослідній роботі* – як теоретична основа для подальших наукових розробок проблем запобігання злочинності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту (лист Волинського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України від 19.05.2026 № 19/103/1-6989-2026);

– *освітньому процесі* – для забезпечення викладання курсів «Кримінологія», «Кримінальне право» та підготовки навчальних посібників (акти впровадження Волинського національного університету імені Лесі Українки від 29.10.2025 № 03-24/04/3417 та Відокремленого структурного підрозділу ЗВО «Відкритий міжнародний університет людини «Україна» Луцького інституту розвитку людини від 01.12.2025).

Повнота викладення результатів дисертації у наукових працях.

Основні наукові результати відображено у 34 публікаціях, з яких 4 статті – у виданнях, які внесені до наукометричних баз Scopus та Web of Science; 3 статті – у наукових періодичних виданнях інших держав; 20 статей – у наукових фахових виданнях України; 6 тез наукових, науково-практичних, конференцій і круглих столів та 1 публікація, яка додатково відображає наукові результати дисертації.

Структура та обсяг дисертації. Робота складається з анотації, переліку умовних позначень, вступу, чотирьох розділів, що містять 14 підрозділів, висновків, списку використаних джерел (447 найменувань на 49 сторінках) та 15 додатків (на 55 сторінках). Повний обсяг дисертації становить 535 сторінок, з них основний текст – 431 сторінка. У тексті дисертації не встановлено фактів

академічного плагиату, фабрикації чи фальсифікації. Використані статистичні звіти та джерела містять коректні посилання. Робота повністю відповідає паспорту спеціальності 12.00.08.

У Розділі 1 *«Стан наукових досліджень, поняття та методологія досліджень проблем, що стосуються безпеки руху та експлуатації транспорту»* здобувачка здійснює ґрунтовну ревізію наявного категоріально-понятійного апарату кримінологічної науки у сфері протидії транспортній злочинності. Авторка послідовно розкриває сутність переходу від класичних реактивних моделей реагування органів правопорядку до застосування проактивних підходів та стратегій. На позитивну оцінку заслуговує розроблене поняття «проактивна транспортна безпека». Окрема увага приділена ґносеологічному аналізу превентивних систем і класифікації рівнів запобіжної діяльності.

У Розділі 2 *«Кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень, що вчиняються у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту»* проведено аналіз рівня, структури, динаміки та показників латентності кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту за період 2020–2025 років. Досліджено криміногенний вплив блекаутів, пошкоджень дорожньої інфраструктури, використання засобів радіоелектронної боротьби, а також деформацій суспільної психології під час довготривалої війни. Створено кримінологічний портрет особи правопорушника, та запропоновано їх класифікацію.

У розділі 3 *«Зміст міжнародно-правових актів, що сферу безпеки руху та експлуатації транспорту та позитивна зарубіжна практика з зазначених питань»* авторка демонструє високий рівень компаративістики. Об'єктом детального вивчення стали найбільш успішні глобальні та європейські превентивні програми, зокрема шведська концепція нульового травматизму «Vision Zero» і нідерландська модель сталого проєктування безпеки «Sustainable Safety». Здобувачка не просто описує іноземний досвід, а конструює теоретичні алгоритми та організаційні матриці його поетапної адаптації й імплементації в

сучасне правове й інфраструктурне поле України з урахуванням викликів євроінтеграційного процесу.

У розділі 4 «Основні шляхи удосконалення правового механізму запобіжної діяльності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні» викладено авторське бачення нової архітектури безпеки на дорогах та систему заходів підвищення рівня безпеки дорожнього руху і запобігання дорожньо-транспортним кримінальним правопорушенням. Обґрунтовано необхідність створення Національного центру аналітики безпеки транспорту, запропоновано створення цифрової платформи для оцінки ризиків для жертв на основі Big Data та штучного інтелекту. Окрему увагу приділено заходам інженерно-планувального характеру за європейським зразком (Traffic Calming) та інтеграції автоматизованих систем контролю (ANPR, SENT, e-Sigiliu). Завершується розділ конкретними, детально сформульованими пропозиціями щодо внесення змін до Кримінального кодексу України та Кодексу України про адміністративні правопорушення, спрямованими на посилення превентивної ролі правових норм.

Зауваження та дискусійні положення докторської дисертації

Вивчення рукопису докторської дисертації та наукових публікацій Н. В. Козак свідчить про те, що в результаті проведеного дослідження досягнуто мету і вирішено поставлені задачі, отримано нові знання і надано рекомендації щодо удосконалення актів законодавства та правозастосовної діяльності уповноважених суб'єктів, що здійснюють заходи запобігання та протидії кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. Разом з тим, дисертація містить окремі недоліки і дискусійні положення.

1. Виникають сумніви щодо обґрунтованості авторської позиції, згідно з якою розв'язання проблеми забезпечення безпеки транспортних систем та ефективного запобігання кримінальним правопорушенням у транспортній сфері полягає у консолідації експертних знань в галузях юриспруденції, інженерії, кібербезпеки, соціології та психології. Такий підхід суто еkleктичний. Він немає нічого спільного із покладеною в основу політики ВОЗ та ЄС у сфері безпеки дорожнього руху на період 2021-2030 роки стратегією (підходом) «Безпечна

система», головною ідеєю якої є запобігання смертності і серйозному травматизму внаслідок ДТП шляхом зниження фатальної ролі людських помилок та посиленні захисту учасників руху. Як відомо, компонентами стратегії «Безпечна система» виступають безпечна дорожня інфраструктура, безпечні транспортні засоби, безпечна поведінка користувачів доріг, швидке та ефективне реагування на дорожні аварії.

На мій погляд, не треба нічого вигадувати. Доцільно було б адаптувати до українських воєнних реалій і потреб практики запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту загальновизнану на рівні ООН та ЄС стратегію «Безпечна система».

2. У дисертації постійно наголошується на необхідності впровадження проактивного підходу щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту. І це правильно, бо реагуванням на ДТП, що вже сталися, навряд чи можна покращити стан безпеки дорожнього руху, знизити рівень вчинених кримінальних правопорушень у цій сфері чи пом'якшити їх наслідки. Разом з тим, із тексту дисертації не убачається повноцінного застосування проактивного підходу, що, як відомо, базується на ризик-орієнтованій стратегії управління безпекою дорожнього руху та запобігання відповідним адміністративним деліктам і кримінальним правопорушенням. В роботі не розкриті ключові категорії теорії управління ризиками, а саме: безпекові ризики (у транспортних процесах, дорожні ризики, поведінкові ризики, ризики середовища), загрози і вразливості системи забезпечення безпеки дорожнього руху, а також ідентифікація, оцінювання й мінімізація ризиків вчинення кримінальних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, профілі ризиків, фактори ризиків, заходи впливу, механізм контролю та ін. Доцільно було б розробити концепцію, стратегію і тактику управління ризиками вчинення дорожньо-транспортних кримінальних правопорушень, а також механізми її реалізації. Для боротьби з необережною злочинністю, а також з метою забезпечення безпеки дорожнього руху, ризик-орієнтований підхід якнайкраще підходить.

3. Серед визначених детермінант, що впливають на рівень злочинності у сфері дорожнього руху, багато уваги приділено зруйнованій вулично-дорожній мережі, незаконним перевезенням, стресовому психоемоційному стані водіїв та іншим факторам воєнного часу. Водночас, ВООЗ встановлено закономірність, згідно з якою найвищий рівень аварійності, травматизму та смертності стабільно фіксується в країнах із середнім та низьким рівнем доходів на душу населення, хоча рівень автомобілізації населення цих країн в рази менший, порівняно з країнами з розвиненою економікою. Поряд з цим, на рівень ДТП з тяжкими наслідками суттєво впливає доступ населення до громадського транспорту та ефективність системи контролю за поведінкою учасників дорожнього руху. Однак ці питання залишилися поза увагою здобувачки. Крім того, не досліджено зв'язки між порушенням Правил дорожнього руху та зростанням рівня злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Серед факторів ризику, що сприяють вчиненню кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту не вказано значне збільшення кількості водіїв-військовослужбовців, які пересуваються на цивільному транспорті та військовій техніці дорогами загальнодержавного і місцевого значення, часто створюють аварійні ситуації і вчиняють автотранспортні злочини. Не приділено належної уваги помітному збільшенню проявів віктимної поведінки серед вразливих учасників дорожнього руху в умовах дії правового режиму воєнного стану (дітей, осіб з інвалідністю, пішоходів, велосипедистів).

Під час публічного захисту необхідно спробувати пояснити феномен зростання дорожньо-транспортної аварійності, травматизму і смертності в Україні під час війни, в умовах значного скорочення автопарку, чисельності учасників дорожнього руху та загалом невисокого рівня автомобілізації населення України, порівняно із сусідніми країнами. Також, слід назвати основну причину вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

4. В роботі не проаналізовано та не враховано низку фундаментальних праць, а також результати дисертаційних досліджень за темою дисертації.

Зокрема, не враховано положення, висновки й рекомендації, викладені у таких колективних монографіях: Колодяжний М.Г. «Стратегія Vision Zero: уроки для України»: монографія / М. Г. Колодяжний. Харків : Право, 2022. 302 с.; «Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням» : монографія / В. В. Голіна, С. С. Шрамко; Харків : Право, 2023. 184 с.; «Стратегія убезпечення дорожнього руху в Україні: виклики, проблеми, рішення»: монографія / за ред. В.В. Голіни, В.С. Батиргареєвої, Б.М. Головікіна. Харків: Право, 2024. 432 с.

Не взято до уваги і не опрацьовано результати таких дисертаційних досліджень: Рудик М.М. Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні: Дис...д-ра юрид. наук: 12.00.08 – кримінальне право, кримінологія, кримінально-виконавче право. Київ: НАВС, 2023. 508 с.; Жученко Є.Ю. Кримінологічна характеристика та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху: Дис... д-ра філософ. Спец. D 8 Право. Кропивницький, ДДУВС, 2023. 281 с.

5. Дискусійним є твердження, що загальносоціальне запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту включає різні за змістом заходи впливу на детермінанти дорожньо-транспортної злочинності, причини та умови вчинення цих кримінальних правопорушень. Виникає таке питання, як: а на що тоді впливають заходи спеціально-кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту? Загальносоціальне запобігання злочинності передбачає ефективну правову, соціальну, економічну, інфраструктурну, безпекову політику держави, упровадження високих стандартів безпеки транспортних систем і розвиток культури належної поведінки учасників дорожнього руху, зменшення проявів девіантності серед користувачів транспорту та ін.

Потребує уточнення пропозиція щодо оновлення Національної стратегії безпеки дорожнього руху («Drive Ukraine 2030») та внесення до неї окремого структурного розділу «Безпека транспорту в умовах воєнного стану та

повоєнного періоду» з визначенням водночас спеціальних індикаторів (критеріїв) ефективності. Річ у тім, що вказана Стратегія ще не розроблена і не введена в дію. Спільними зусиллями Міністерства розвитку громад та територій України, Міжнародного транспортного форуму, Групою спільних інтересів з питань транспорту України, благодійною організацією з безпеки дорожнього руху, в Україні тільки розпочато розроблення нової десятилітньої Національної стратегії безпеки дорожнього руху, покликаною запобігти загибелі та травматизму людей. Тож передчасно і некоректно оновлювати ще не розроблені документи стратегічного планування.

6. У підрозділі 4.2 запропоновано п'ятирівневу модель спеціально-кримінологічного запобігання (щоправда у тексті підрозділу вживається термін «спеціально-криміналістичного запобігання») досліджуваний категорії кримінальних правопорушень, що включає оперативно-розшукові заходи, техніко-криміналістичні, аналіз великих масивів даних, координацію діяльності уповноважених суб'єктів, міжнародну співпрацю. Між тим, в роботі декларується запровадження проактивного підходу та ризик-орієнтованої стратегії до забезпечення безпеки дорожнього руху і запобігання кримінальним правопорушенням у цій сфері. У зв'язку з цим виникає низка питань: чому в структурі запропонованих спеціальних заходів відсутні стратегічний аналіз дорожньо-транспортних ризиків, а також загроз та вразливостей системі безпеки дорожнього руху, чому не розроблено індикатори і профілі таких ризиків, не проведено оцінку ризиків, не запропоновано механізм управління ризиками? Складно зрозуміти також, чому не приділено достатню увагу заходам контролю у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, адже це ключовий механізм впливу у проактивних стратегіях запобігання злочинності? Недослідженим залишилося питання щодо стримувальної ролі штрафних санкцій проти порушників ПДР.

7. У науковій новизні зазначається про розроблення трьохкомпонентної моделі запобігання кримінальним правопорушенням у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: загальносоціальне, спеціально-кримінологічне та індивідуальне запобігання. При цьому пропонується трирівнева модель загальносоціального та п'ятирівнева модель

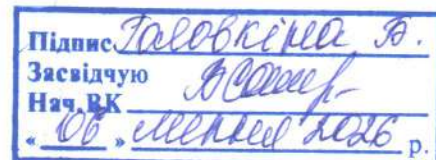
спеціально-кримінологічного запобігання досліджуваним кримінальним правопорушенням.

Як на мене, набагато доцільніше було б запропонувати комплекс заходів забезпечення безпеки дорожнього руху та запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту на дорогах загальнодержавного і місцевого значення, на рівні держави, регіону, територіальних громад, або стосовно різних категорій учасників дорожнього руху.

Висловлені зауваження і побажання спрямовані на подальші наукові розвідки актуальних проблем запобігання кримінальним правопорушенням у сфері оподаткування в умовах воєнного стану та повоєнного відновлення, частина з них має стати предметом публічної дискусії під час захисту докторської дисертації.

Загальний висновок. Дисертація за темою: «Теоретичні та прикладні засади запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» є самостійною, завершеною кваліфікаційною працею, у якій отримано нові науково обґрунтовані теоретичні та прикладні результати, що мають суттєве значення для розвитку кримінологічної науки, кримінального права, а тому вона відповідає вимогам пунктів 7–9 «Порядку присудження та позбавлення наукового ступеня доктора наук», затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 17 листопада 2021 року № 1197 із відповідними змінами, а її авторка – **Козак Наталія Володимирівна** – заслуговує на присудження наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право.

Офіційний опонент
Декан факультету слідчої та детективної діяльності
Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого,
доктор юридичних наук, професор,
член-кореспондент Національної
академії правових наук України,
Заслужений діяч науки і техніки України



Богдан ГОЛОВКІН