

ВІДГУК

опонента – доктора юридичних наук, професора Тичини Дмитра Михайловича на дисертацію Козак Наталії Володимирівни на тему: «Теоретичні та прикладні засади запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні», подану на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право

Ступінь актуальності обраної теми

Трансформаційні процеси, що охопили сучасний безпековий простір України в умовах глобальних геополітичних зрушень та тривалого правового режиму воєнного стану, зумовлюють нагальну потребу в радикальному переосмисленні та структурній модернізації всієї системи національної безпеки. Одним із найбільш критичних, соціально чутливих та водночас стратегічно значущих елементів цієї системи виступає безпека транспортної інфраструктури та дорожнього руху. Стан правопорядку на автошляхах, мінімізація рівня дорожньо-транспортного травматизму та збереження людського життя належать до категорій екзистенційного виміру, оскільки безпосередньо впливають на стабільність демографічного потенціалу країни та стійкість її логістичної архітектури.

Глобальний характер цієї проблеми підтверджується профільними інституціями ООН та ВООЗ, які констатують, що дорожні інциденти щорічно забирають понад 1,19 мільйона людських життів. Для України ж, де крива кримінальної аварійності впродовж останніх років стабільно фіксується в межах 15–17 тисяч правопорушень на рік, розробка новітніх кримінологічних важелів протидії транспортній злочинності є питанням стратегічного виживання та забезпечення національного суверенітету.

Якісно нових, раніше невідомих науці вимірів окреслена проблематика набуває під впливом тривалої повномасштабної збройної агресії проти України.

Воєнна деструкція спричинила різку й непередбачувану трансформацію умов дорожнього руху, що призвело до зростання тяжкості наслідків транспортних деліктів майже на 18 %. Цей негативний тренд сформувався під дією цілого конгломерату нових детермінантних чинників: масового руйнування дорожньо-транспортної геометрії, мостів та шляхопроводів; інтенсивного курсування важкої військової та спеціальної техніки цивільними автошляхами; блекаутів та тривалих відключень систем зовнішнього освітлення й автоматичного регулювання потоків; хаотичних міграційних хвиль великих мас населення, а також глибокого психоемоційного стресу і деформації правосвідомості громадян під впливом війни.

Паралельно з цим, тотальна цифровізація суспільних відносин, інтеграція інтелектуальних транспортних систем (ІТС), використання безпілотних технологій у логістичних процесах та розгортання мереж автоматичної фіксації порушень, поруч із розширенням превентивного інструментарію, породили нові загрози гібридного й кібернетичного характеру. Йдеться про ризики кібератак на вузли управління критичною логістичною інфраструктурою, несанкціоноване втручання в бази даних правоохоронних органів, штучне придушення GPS-сигналів радіоелектронними засобами та правові вакууми у сфері використання штучного інтелекту в автономних транспортних засобах. Додатковим стратегічним орієнтиром для нашої держави є обов'язкові євроінтеграційні зобов'язання щодо імплементації концепції нульової смертності на дорогах «Vision Zero» та транспортного *acquis communautaire* Європейського Союзу.

За таких умов класичні, переважно репресивно-реактивні підходи правоохоронних органів, орієнтовані на фіксацію правопорушення *post factum* та каральний вплив на винного, виявляють свою концептуальну й практичну обмеженість. Сучасна юридична наука потребує формування принципово нової, проактивної кримінологічної доктрини й побудови багаторівневої системи запобігання транспортній злочинності. Зазначені обставини обумовлюють виключну актуальність, своєчасність, теоретичну новизну та високу прикладну значущість дисертаційного дослідження Н. В. Козак.

Оцінка наукового рівня дисертації і наукових публікацій здобувача

Науковий рівень дисертаційного дослідження та наукових публікацій Н. В. Козак відповідає вимогам, що висуваються до робіт на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право.

Обраний авторкою напрям дослідження безпосередньо пов'язаний із пріоритетними завданнями розвитку правової науки, змістом нормативно-правових актів вищих органів державної влади та стратегічними програмами розвитку України, зокрема Державною програмою підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року № 1287 від 21.12.2020, Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року № 1360-р від 21.10.2020, Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року № 1550 від 27.12.2024, Стратегією розвитку автомобільних доріг на 2024–2030 роки; Комплексним стратегічним планом реформування органів правопорядку як частини сектору безпеки і оборони України на 2023-2027 роки від 11 травня 2023 року № 273/2023; Проєктом технічної допомоги AASISTS 2 «Подальша підтримка імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС та Національної транспортної стратегії» (2022–2025 рр.), затверджений Міністерством інфраструктури України та Європейською Комісією 01.01.2022, Концепцією розвитку сектору безпеки і оборони України № 92/2016 від 14.03.2016, Національною стратегією у сфері прав людини № 119/2021 від 24.03.2021, а також у рамках програми наукових досліджень Державного податкового університету

Основні положення дисертації опубліковано 34 публікаціях, з яких 28 – статті у наукових фахових виданнях України; 6 – статті у виданнях, включених до наукометричних баз Scopus та Web of Science; 9 – тез наукових і науково-практичних конференцій. Вони відображають наукову новизну обраної Н. В. Козак теми.

Ступінь обґрунтованості та достовірності наукових положень, висновків та рекомендацій, сформульованих у дисертації.

Аналіз рецензованої праці дає підстави констатувати, що рівень обґрунтованості та достовірності винесених на захист наукових положень, теоретичних висновків та практичних рекомендацій забезпечено достатньою методологічною основою та репрезентативною емпіричною базою, яка за своїми масштабами є унікальною для вітчизняних кримінологічних досліджень транспортної злочинності.

Методологічну основу дисертації становить синергетичне поєднання загальнонаукових та спеціальних методів наукового пізнання. Застосування *діалектичного* методу дозволило дослідити феномен транспортної злочинності та систему її запобігання в динаміці розвитку з урахуванням сучасних трансформацій суспільних відносин під час воєнного стану. За допомогою *системно-структурного* методу авторкою було розроблено трикомпонентну проактивну систему запобігання, де кожен рівень (загальносоціальний, спеціально-кримінологічний, індивідуально-віктимологічний) розглядається як взаємопов'язаний елемент єдиного превентивного механізму. *Порівняльно-правовий* метод слугував інструментом для глибокого аналізу міжнародних стандартів безпеки руху, зокрема досвіду країн Європейського Союзу та США, й визначення оптимальних шляхів їх адаптації до національного правового поля. *Статистичний* та метод *моделювання* дозволили дисертантці здійснити точну математично-кримінологічну обробку показників аварійності та побудувати прогностичні моделі зниження рівня злочинності на довгострокову перспективу.

Емпіричну базу дослідження склали: офіційні статистичні дані Офісу Генеральної прокуратури, Національної поліції України, Міністерства внутрішніх справ України, Державної служби статистики України за період 2020-2025 років щодо кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту; матеріали 450 кримінальних проваджень, розглянутих судами України за цією категорією злочинів; а також результати анонімного опитування (3768 осіб), проведеного у 12 регіонах України (Вінницькій, Волинській, Житомирській, Закарпатській, Івано-Франківській, Київській,

Львівській, Полтавській, Рівненській, Хмельницькій, Черкаській та Дніпропетровській областях) та узагальнена інформація про результати вивчення 1 тис. 245 адміністративних деліктів, що стосуються предмета даного дослідження; дані міжнародних організацій та наукові публікації з досліджуваної проблематики.

Наукова обґрунтованість отриманих результатів, наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації.

Рецензована дисертаційна робота Н. В. Козак є першим в українській юридичній науці фундаментальним монографічним дослідженням, у якому розроблено цілісну теоретико-прикладну парадигму проактивного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в умовах воєнного стану, глобальної цифровізації та євроінтеграції. Авторський внесок здобувачки є вагомим і конкретизується у таких положеннях, що визначають наукову новизну роботи:

1. Запропоновано концепцію трикомпонентної багаторівневої проактивної системи запобігання транспортній злочинності, яка орієнтована на випередження криміногенних ризиків шляхом синхронізації загальносоціального, спеціально-кримінологічного та індивідуально-віктимологічного рівнів впливу в умовах воєнних загроз та цифровізації.

2. Обґрунтовано та розроблено класифікацію кримінальних правопорушень проти безпеки руху за чотирма інтегрованими критеріями: за характером деструктивного впливу на транспортне середовище; за типом використання цифрових та інтелектуальних технологій правопорушником; за рівнем латентності делікту; за специфікою віктимологічного взаємозв'язку між винним та потерпілим. Визначені основні напрями вдосконалення чинного КК та інших законодавчих актів України, які регулюють сферу безпеки руху та експлуатації транспорту, зокрема щодо диференціації кримінальної відповідальності, криміналізації діянь, пов'язаних із втручанням у цифрові системи керування транспортом, та уточнення кваліфікуючих ознак

кримінальних правопорушень, що посягають на сферу безпеки руху та експлуатації транспортних засобів

3. Здійснено систематизацію детермінант транспортної злочинності в умовах воєнного стану на: *інфраструктурно-деструктивні* (руйнування доріг, засобів зв'язку), *технологічно-гібридні* (кібератаки, GPS-глушіння) та *соціально-психологічні* (синдром зниженої самозбереженості, воєнний стрес, поширення ПТСР серед учасників руху).

4. Надана кримінологічна характеристика суб'єкта кримінального правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, яка включає системну оцінку соціально-демографічних, правових, мотиваційних, поведінкових, віктимологічних і ризикових параметрів, із виокремленням специфічного типу «ситуаційного порушника в умовах екстремального (воєнного) стану» та «злісного цифрового делінквента».

5. Систематизовано міжнародні стандарти безпеки транспорту та визначено у зв'язку з цим концептуальні напрями їх імплементації в Україні, з урахуванням існуючого стану злочинності, викликів цифровізації, зміни структури транспортних ризиків та умов воєнного стану, до яких, зокрема віднесено: діяльність щодо проведення національного законодавство до вимог ЄС, а також щодо усунення, блокування, нейтралізації тощо детермінант, які спричиняють та обумовлюють вчинення злочинів у сфері безпеки руху та експлуатації транспортних засобів, зокрема: кіберзагрози інтелектуальним транспортним системам, використання дронів та GPS-глушилок, автономні транспортні засоби, підпільні цехи легалізації ТЗ, гібридні загрози воєнного часу, недостатність інфраструктурного контролю та низька віктимологічна обізнаність учасників руху. Запропоновано комплексний алгоритм адаптації міжнародних стандартів (зокрема шведської моделі «Vision Zero», Директиви ЄС 2008/96/ЄС та 2019/1936/ЄС) до сучасних умов воєнної деструкції та повоєнного відновлення України.

6. Визначено систему кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, до якої

віднесено : організаційні заходи – як систему координації діяльності суб’єктів запобігання та міжвідомчої взаємодії; інформаційні заходи – як механізми збору, аналізу та використання кримінологічно значущих даних; технічні заходи – як застосування інтелектуальних транспортних систем, засобів контролю та цифрового моніторингу; психологічні заходи – як вплив на мотивацію та поведінкові ризики учасників дорожнього руху; соціальні заходи – як формування правової культури та зниження віктимності вразливих груп, що в сукупності забезпечує комплексний вплив на запобігання транспортної злочинності;

7. Обґрунтовано створення Національного центру аналітики безпеки транспорту як єдиного міжвідомчого органу, що здійснюватиме превентивний моніторинг на основі технологій Big Data, прогнозування вогнищ аварійності та координацію дій суб’єктів запобігання.

8. Розроблено інноваційну інтегровану цифрову «Платформу прогнозування віктимних ризиків», яка в автоматизованому режимі здатна аналізувати параметри руху вразливих учасників дорожнього процесу (пішоходів, велосипедистів, користувачів засобів мікромобільності) та генерувати попереджувальні алгоритми для муніципальних служб та органів поліції.

9. Запропоновано систему віктимологічної превенції на транспорті, шляхом розробки індивідуалізованих програм захисту та підвищення правосвідомості вразливих груп населення (зокрема внутрішньо переміщених осіб, які адаптуються до нових умов дорожнього руху, та дітей в умовах відсутності стабільного освітлення вулиць).

10. Науково обґрунтовано теорію кримінологічної комплаєнс-безпеки на транспорті, під якою авторка розуміє систему внутрішнього корпоративного контролю та моніторингу дотримання правил безпеки суб’єктами господарювання, які здійснюють пасажирські та вантажні перевезення, з метою мінімізації ризиків транспортних злочинів.

Науково-обґрунтований аналіз змісту дисертаційної роботи.

Структура дослідження (вступ, 4 розділи, розбиті на 14 підрозділів, загальні висновки, список використаних джерел та додатки) повністю підпорядкована суворій науковій логіці та дозволяє повноцінно розкрити складну тему.

У розділі 1 дисертації *«Теоретико-методологічні засади дослідження безпеки дорожнього руху та запобігання правопорушенням»* здобувачка здійснює фундаментальний аналіз наукових джерел та формує доктринальну основу роботи, зокрема у підрозділі 1.1 детально проаналізовано генезис наукової думки у сфері протидії транспортній аварійності. Авторка переконливо демонструє, що наявні підходи тривалий час мали фрагментарний характер і не враховували системної взаємодії елементів комплексу «людина – транспортний засіб – дорога – середовище»; у підрозділі 1.2 зосереджено увагу на методологічних засадах; у підрозділі 1.3, який присвячений понятійно-категоріальному апарату запропоновані визначення понять «проактивна транспортна безпека» та «запобігання транспортній злочинності».

Розділ 2 *«Кримінологічна характеристика та детермінація кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту»* присвячений емпіричному та теоретичному аналізу транспортної злочинності в Україні за 2020–2025 роки. У підрозділі 2.1 здобувачка надає розгорнуту кількісно-якісну характеристику транспортних деліктів, виявляючи стійкі тенденції їх поширення, географічний розподіл та структуру за ступенем тяжкості наслідків. У підрозділі 2.2 здійснено унікальний аналіз латентності транспортних кримінальних правопорушень. Авторка доводить, що офіційна статистика відображає лише вершину айсберга, тоді як значна частина порушень (зокрема без травматичних наслідків) залишається поза правовою фіксацією, формуючи підґрунтя для важких катастроф. Підрозділ 2.3 містить фундаментальне дослідження детермінаційного комплексу за умов воєнного стану, в якому виокремлені інфраструктурні деструкції, психоемоційні деформації та технічні виклики війни (РЕБ, БПЛА) як специфічні чинники зростання аварійності. У підрозділі 2.4 надано кримінологічну характеристику особи злочинця, здійснено

їх типологізацію на основі інтеграції біологічних, психологічних та соціальних характеристик.

Розділ 3 «Міжнародні стандарти та зарубіжний досвід запобігання транспортним правопорушенням» відзначається достатнім рівнем наукової компаративістики та має виражений євроінтеграційний вектор. Так, у підрозділі 3.1 дисертантка здійснює критичний аналіз міжнародно-правових актів ООН, ВООЗ та ЄС, а також механізми функціонування транспортних Директив ЄС та прецедентне право Європейського суду з прав людини. Підрозділ 3.2 присвячений детальному моделюванню зарубіжних превентивних систем, зокрема досвіду Швеції («Vision Zero»), Нідерландів («Sustainable Safety») та технологічним платформам США. У підрозділі 3.3 запропоновано чіткий, обґрунтований алгоритм адаптації найкращих іноземних практик до специфічних умов правового режиму воєнного стану та майбутнього повоєнного відновлення України.

Розділ 4 «Система та прикладні моделі запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» присвячений заходам запобігання на різних кримінологічних рівнях. Зокрема, у підрозділі 4.1 детально розкрито заходи загальносоціального рівня. Авторка звертає увагу на інженерно-планувальні рішення, безпечну міську урбаністику, концепції «заспокоєння руху» (Traffic Calming) та інтеграції ІТС. Підрозділ 4.2 присвячений спеціально-кримінологічному рівню, де авторка пропонує впровадження інтелектуальних цифрових систем (ANPR, Big Data, ШІ-аналітика, європейські системи контролю вантажів SENT та e-Sigiliu), що дозволяє правоохоронним органам діяти на випередження. У підрозділі 4.3 обґрунтовано індивідуально-віктимологічний рівень впливу: використання алкозамків, впровадження психологічного скринінгу водіїв для виявлення агресивного водіння та створення авторської платформи прогнозування віктимних ризиків. Підрозділ 4.4 містить конкретні, законодавчо оформлені пропозиції щодо удосконалення КК України (зокрема, ст. 286-1 та 289 КК), КУпАП та закону «Про дорожній рух».

Теоретичне і практичне значення результатів дослідження

Сформульовані і аргументовані у дисертації теоретичні положення, висновки, пропозиції та рекомендації впроваджено й надалі можуть бути використані в::

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

– *у практичній діяльності* – для підвищення ефективності діяльності суб'єктів спеціально-кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатацію транспорту

– *у науково-дослідній роботі* – як теоретична основа для подальших наукових розробок проблем запобігання злочинності у сфері безпеки руху та експлуатацію транспорту

– *у навчальному процесі* – для забезпечення викладання курсів «Кримінологія», «Кримінальне право» та підготовки навчальних посібників.

Зауваження щодо оформлення та змісту дисертації, запитання до здобувача

У цілому позитивно оцінюючи дисертацію Н. В. Козак, необхідно звернути увагу на деякі положення, що могли б слугувати предметом подальших наукових досліджень або дискусії під час публічного захисту:

1. У підрозділі 1.2 дисертантка звертає увагу на наукове розуміння запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, обґрунтовує міждисциплінарний характер дослідження й намагається у підрозділі 1.3 сформулювати цілісну методологічну систему кримінологічного аналізу транспортної злочинності. Такий підхід загалом заслуговує на підтримку. Водночас, на думку опонента, потребує додаткового доктринального уточнення питання меж кримінологічного предмета дослідження. У роботі до системи запобігання віднесено не лише власне кримінологічні, кримінально-правові заходи, а й значний масив інженерно-технічних, логістичних, інфраструктурних та інформаційно-технологічних

рішень. У зв'язку з цим бажано було б чіткіше обґрунтувати, за якими критеріями той чи інший технічний або інфраструктурний захід набуває саме кримінологічного значення, а не залишається виключно елементом транспортного, дорожньо-експлуатаційного чи інженерного менеджменту. Зокрема, доцільно було б розмежувати: а) заходи, що безпосередньо впливають на детермінанти протиправної поведінки, мотивацію, правосвідомість і поведінку учасників дорожнього руху; б) заходи, що лише опосередковано знижують ризики настання суспільно небезпечних наслідків через зміну технічного середовища; в) заходи, які належать до загального управління транспортною інфраструктурою, але не завжди мають самостійний кримінологічний зміст. Таке розмежування дозволило б посилити методологічну основу дослідження та уникнути надмірного розширення поняття кримінологічного запобігання.

2. У підрозділі 2.3 дисертантка пропонує систему детермінант, що сприяють учиненню кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. Такий підхід загалом є науково виправданим! Водночас потребує додаткового доктринального пояснення співвідношення причин, умов, фонових криміногенних явищ та обставин, які впливають переважно на тяжкість суспільно небезпечних наслідків або лише корелюють із транспортною злочинністю, але не завжди мають самостійне детермінаційне значення. Зокрема, стан дорожньої інфраструктури, технічна несправність транспортного засобу, втома водія, алкогольне чи наркотичне сп'яніння, агресивна манера керування, недоліки контролю, воєнні ризики, руйнування логістичних маршрутів і психоемоційне виснаження населення мають різну кримінологічну природу та різний ступінь впливу на механізм протиправної поведінки.

3. У підрозділах 2.4 та 2.5 Н. В. Козак ґрунтовно характеризує особу правопорушника та потерпілого у сфері безпеки руху й експлуатації транспорту, звертаючи увагу на вплив воєнного стану, руйнування транспортної інфраструктури, зміну логістичних маршрутів, використання військової техніки на дорогах загального користування, психоемоційне напруження населення

тощо. Водночас, на думку опонента, потребує додаткового пояснення питання щодо того, яким чином війна та правовий режим воєнного стану трансформують мотивацію правопорушника, рівень правової дисципліни, поведінкові стереотипи учасників дорожнього руху та віктимну вразливість окремих категорій потерпілих. Доцільно було б чіткіше розкрити специфіку кримінологічних ризиків для водіїв із бойовим досвідом, осіб із проявами посттравматичного стресового розладу, внутрішньо переміщених осіб, волонтерів, водіїв гуманітарних, евакуаційних і військово-логістичних перевезень, не стигматизуючи такі категорії, а розглядаючи їх як учасників дорожнього руху, які потребують диференційованих заходів індивідуально-профілактичного та віктимологічного запобігання.

4. На думку опонента, окремі положення розділу 3 потребують більш детального праксеологічного обґрунтування щодо можливостей адаптації зарубіжних моделей транспортної безпеки до українських реалій воєнного стану та повоєнного відновлення. Зокрема, доцільно було б чіткіше визначити, які міжнародні стандарти й превентивні моделі можуть бути імплементовані в Україні безпосередньо, які потребують нормативної, інституційної та фінансової адаптації, а які є перспективними лише за умови відновлення транспортної інфраструктури, стабілізації дорожнього руху, посилення контролю за військово-логістичними перевезеннями та належного ресурсного забезпечення суб'єктів запобігання.

5. У розділі 4 дисертантка пропонує систему удосконалення правового механізму запобіжної діяльності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, розкриваючи загальносоціальний, спеціально-кримінологічний та індивідуально-віктимологічний рівні запобігання. Такий підхід загалом є науково обґрунтованим. Разом із тим, потребує додаткового пояснення співвідношення запропонованих заходів між собою, їх пріоритетності, суб'єктів реалізації та критеріїв оцінювання ефективності, зокрема, варто було б конкретизувати, які заходи мають першочергове значення в умовах воєнного стану, які повинні застосовуватися на етапі повоєнного відновлення, а які

можуть бути реалізовані лише в межах довгострокової державної політики транспортної безпеки. Окремого уточнення потребує також баланс між цифровими інструментами запобігання, зокрема автоматизованою фіксацією порушень, відеоаналітикою, обробкою великих масивів даних, та гарантіями захисту персональних даних, приватності й недопущення надмірного превентивного контролю за учасниками дорожнього руху.

Висловлені зауваження носять переважно уточнюючий характер і не впливають на загальну позитивну оцінку виконаного дослідження. Вони переслідують мету запросити автора до наукової дискусії та врахувати зазначені побажання у подальшій науковій розробці проблематики дослідження.

Відсутність порушень академічної доброчесності

У ході вивчення дисертаційного дослідження, реферату та наукових публікацій Н. В. Козак фактів порушення академічної доброчесності не виявлено. Дисертаційна робота є оригінальною, самостійно виконаною науковою працею, у якій сформульовані положення, висновки та рекомендації належать авторці й належним чином відображають результати проведеного дослідження.

Оцінка змісту дисертації, її завершеність в цілому, оформлення. Висновок про відповідність дисертації встановленим вимогам

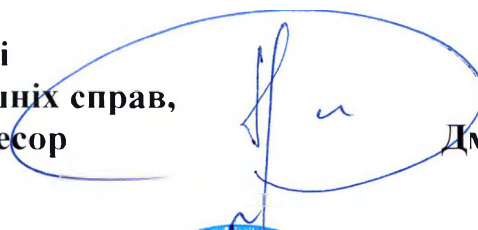
1. Дисертація Козак Наталії Володимирівни «Теоретичні та прикладні аспекти запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні» є самостійною, завершеною кваліфікаційною науковою працею, у якій отримано нові науково обґрунтовані результати, що у сукупності розв'язують важливу науково-прикладну проблему щодо запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні.

2. Зміст дисертації відповідає заявленій науковій спеціальності 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право. Робота має належну структуру, характеризується логічною послідовністю викладення матеріалу, достатнім рівнем теоретичного узагальнення, використанням значної емпіричної бази та належною апробацією основних результатів дослідження. Дисертація підготовлена юридично й літературно грамотною мовою, а її оформлення загалом відповідає встановленим вимогам Міністерства освіти і науки України. Реферат відповідає основним положенням дисертації, відображає її зміст, наукову новизну, теоретичне й практичне значення, висновки та пропозиції авторки.

3. Дисертація та реферат Козак Наталії Володимирівни «Теоретичні та прикладні аспекти запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації 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 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:

**Провідний науковий співробітник
науково-дослідної лабораторії
з проблем протидії злочинності
Національної академії внутрішніх справ,
доктор юридичних наук, професор**



Дмитро ТИЧИНА

Підпис засвідчую:

**Проректор
Національної академії внутрішніх справ
полковник поліції**



Олег ТАРАСЕНКО