

ЗАТВЕРДЖУЮ
Проректор з наукової роботи
Державного податкового університету,
кандидат юридичних наук, доцент



Василь ЛУЦИК

«24» грудня 2025 р.

ВИСНОВОК

**Державного податкового університету щодо докторської дисертації
Рябих Наталії Володимирівни на тему: «Теоретичні та прикладні аспекти
запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та
експлуатації транспорту в Україні» за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне
право та кримінологія; кримінально-виконавче право, яка затверджена
рішенням Вченої ради Державного податкового університету від 30 жовтня
2025 року (протокол № 3)**

ВИТЯГ

з протоколу засідання фахового семінару кафедр кримінального права та процесу, фінансового та податкового права, цивільного права та процесу, міжнародного права та права Європейського Союзу, теорії та історії держави і права, правничої лінгвістики Навчально-наукового інституту права Державного податкового університету від 22 грудня 2024 року, протокол № 5-2

Присутні:

Навчально-науковий інститут права: директор інституту, доктор юридичних наук, професор, заслужений юрист України Топчій В.В. (голова семінару);

Державний податковий університет: проректор з навчально-виховної роботи та професійного розвитку, доктор юридичних наук, доцент Вітюк Д.Л. (рецензент);

кафедра кримінального права та процесу: завідувач кафедри, доктор юридичних наук, доцент Максименцев М.Г. (рецензент); професор кафедри, доктор юридичних наук, професор Колб О.Г.; професор кафедри, доктор юридичних наук, професор Лисенко В.В.; професор кафедри, доктор юридичних наук, професор, заслужений юрист України Кислий А.М.; професор кафедри, кандидат юридичних наук, професор, заслужений юрист України Антипов В.І.; професор кафедри, кандидат юридичних наук, професор Грицюк І.В.; доцент кафедри, кандидат юридичних наук, доцент Лугіна Н.А; доцент кафедри, кандидат юридичних наук, доцент Омельчук Л.В.; доцент кафедри, кандидат юридичних наук, доцент Лазебний А.М.; доцент кафедри, кандидат юридичних наук, доцент Лопашук Д.І.; доцент кафедри, кандидат юридичних наук

Пушкар О.А.; доцент кафедри, кандидат юридичних наук Карпова В.Г.; доцент кафедри, кандидат юридичних наук Софієв С.О.; доцент кафедри, кандидат юридичних наук Любавіна В.А.; доцент кафедри, кандидат юридичних наук Сперкач Н.А.; доцент кафедри, кандидат юридичних наук Павлюх О.А. (*секретар семінару*);

кафедра фінансового та податкового права: завідувач кафедри, кандидат юридичних наук, професор Глух М.В.; професор кафедри, доктор юридичних наук, професор, заслужений дія науки і техніки України Рябченко О.П.; професор кафедри, доктор юридичних наук, професор Касьяненко Л.М., професор кафедри, доктор юридичних наук, професор Мацелик Т.О.;

кафедра цивільного права та процесу: завідувач кафедри, кандидат юридичних наук, професор Білянська Н.В.; професор кафедри, доктор юридичних наук, професор Чеховська І.В.; професор кафедри, доктор юридичних наук, професор Новицька Н.Б.;

кафедра теорії та історії держави і права: завідувач кафедри, кандидат юридичних наук, доцент Бак В.І.; професор кафедри, доктор юридичних наук, професор, заслужений юрист України Шевченко А.Є.;

кафедра міжнародного права та права Європейського Союзу: завідувач кафедри, кандидат юридичних наук, доцент Чернецька О.В.;

кафедра правничої лінгвістики: завідувач кафедри, доктор юридичних наук, доцент Миколаєць В.А.; доцент кафедри, доктор юридичних наук, доцент Бодунова О.М.

Порядок денний:

Обговорення дисертації кандидата юридичних наук, доцента, доцента кафедри права Рябих Наталії Володимирівни на тему: «Теоретичні та прикладні аспекти запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні», поданої на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право, щодо її рекомендації для попереднього розгляду та захисту у спеціалізованій вченій раді.

Слухали:

Здобувачки наукового ступеня Рябих Наталію Володимирівну про результати дисертації. У своїй доповіді нею було обґрунтовано актуальність обраної теми дисертації; охарактеризовано об'єкт, предмет, мету і завдання дослідження, її емпіричну основу; сформульовані основні теоретичні положення, які обумовлюють наукову новизну; розкрито практичне значення одержаних результатів; наведено дані про їх апробацію.

Говорячи про актуальність теми, слід наголосити, що в Україні протягом останніх трьох десятиліть спостерігається стійка тенденція до ускладнення криміногенної ситуації у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, яка виражається не стільки в абсолютному зростанні кількості правопорушень, скільки у різкому збільшенні тяжкості їхніх наслідків, появі

нових високотехнологічних та гібридних форм посягань, а також у критичному відставанні наявних превентивних механізмів від швидкості трансформації транспортної злочинності. Цей розрив зумовлений комплексом детермінант:

- стрімким нарощуванням автомобілізації та вантажообігу;
- інтенсивним впровадженням безпілотних, електричних і підключених транспортних засобів;
- цифровізацією систем управління рухом;
- тривалим воєнним станом, що спричинив руйнування інфраструктури, масову міграцію, психотравматизацію населення та використання доріг і транспорту в бойових діях.

Усе це призвело до того, що значна частина кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту залишається латентною або кваліфікується неналежним чином, а традиційні методи запобігання втрачають ефективність. Тому глибоке кримінологічне дослідження сучасних форм, причин і умов транспортної злочинності, а також розробка нової проактивної багаторівневої системи запобігання є невідкладною потребою сьогодення, особливо в контексті євроінтеграційних зобов'язань України та необхідності досягнення цілей «Vision Zero» у повоєнний період.

Унаслідок цього рівень латентності кримінологічної злочинності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту залишається надзвичайно високим, а значна кількість кримінальних правопорушень, передбачених статтями 286–289, 291 КК України, залишається нерозкритою або некваліфікованою належним чином. Це свідчить про недостатню ефективність існуючої системи запобігання транспортній злочинності, особливо в умовах воєнного стану та повоєнного відновлення. Тому вивчення сучасного стану кримінологічної злочинності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту та її тенденцій є невід'ємною частиною процесу реформування системи безпеки дорожнього руху в Україні, що дасть змогу більш ефективно запобігати кримінально-протиправним проявам у цій сфері.

Огляд стану кримінологічної злочинності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні на сучасному етапі охоплює визначення основних кількісних та якісних показників (понад 150 тис. ДТП з потерпілими, ~48 тис. кримінальних проваджень за 2020–2025 рр., ~9 200 загиблих та ~65 000 травмованих), а також аналіз динаміки їхніх змін як загалом, так і за окремими напрямками (порушення ПДР, керування в стані сп'яніння, залишення місця ДТП, незаконне заволодіння транспортними засобами, кібервтручання в інтелектуальних транспортних системах тощо). Визначення тенденцій транспортної злочинності є авторським аналізом трансформацій цього соціально-правового феномена в умовах воєнного стану та повоєнного відновлення. Цей аналіз є вагомим передумовою для розробки короткострокових і середньострокових прогнозів щодо криміногенної ситуації в сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Прогнози зі свого боку слугуватимуть основою для вдосконалення кримінологічного забезпечення запобігання транспортній злочинності в нашій державі.

Отже, розуміння поточних тенденцій злочинності дає нагоду більш точно передбачити її подальший розвиток, що є критично важливим для формування ефективних заходів запобігання. Це підґрунтя дає змогу адаптувати стратегії суб'єктів запобігання до реалій воєнного та повоєнного періодів (руйнування інфраструктури, міграційні потоки, психотравматизація населення, кібервразливість інтелектуальних транспортних систем) та забезпечує більш надійне й ефективне реагування на кримінально-протиправні загрози.

Негативні процеси та тенденції, що відбуваються в Україні сьогодні (зростання тяжкості наслідків на 18 % попри зниження загальної аварійності, поява нових форм злочинності з використанням БПЛА, кібератак, військової техніки), підкреслюють важливість постійного моніторингу криміногенної обстановки у сфері безпеки дорожнього руху. Глибоке та детальне дослідження цього питання потрібне для своєчасного внесення коректив у стратегію й тактику запобігання транспортній злочинності.

Крім того, з огляду на високу соціальну небезпечність транспортної злочинності варто розробити нову концепцію запобігання правопорушенням у цій сфері, яка б відповідала принципам «Vision Zero», враховувала можливості держави та суспільства, а також попередні недоліки в організації роботи суб'єктів превенції, особливо в період воєнного стану. Лише через вивчення й кримінологічний аналіз сучасних кількісних та якісних показників кримінологічної злочинності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту можна забезпечити ефективну стратегію запобігання. Тому потреба в теоретичному дослідженні кримінологічних засад запобігання правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в умовах воєнного стану та повоєнного відновлення є надзвичайно важливою та своєчасною.

У цьому аспекті необхідною умовою ефективної діяльності суб'єктів запобігання (Національної поліції, Укртрансбезпеки, місцевих органів влади, громадських організацій), засобом забезпечення її плановості, системності та узгодженості заходів є систематичне здійснення кримінологічного аналізу транспортної злочинності з використанням сучасних цифрових технологій (системи ANPR, SENT, ШІ-платформи прогнозування віктимних ризиків).

Отже, доходимо висновку, що створення дієвої трикомпонентної багаторівневої проактивної системи запобігання злочинності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні неможливе без вирахування, аналізу та аналітичного дослідження всіх показників злочинності, причин та умов її виникнення в транспортній сфері. Особливо це є актуальним в період воєнного стану та повоєнного відновлення, коли суттєво змінюється характер і структура криміногенних детермінант, а традиційні механізми превенції втрачають ефективність.

Усе це підкреслює важливість обраної теми і необхідність дослідження чинного законодавства, правозастосовної практики та наукових джерел з цього питання. Здійснивши огляд теоретичних та прикладних засад запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту за період 2020–2025 років, можна зробити висновок,

що зростання тяжкості наслідків транспортної злочинності та її трансформація під впливом воєнного стану є однією з ключових кримінологічних проблем сьогодення. Попри загальне зниження аварійності в окремі періоди, тяжкі наслідки зросли на 18 %, а нові форми злочинності (кібератаки на ІТС, використання військової техніки, БПЛА) вимагають докорінно нових підходів до превенції.

Вирішення завдань дослідження дозволило сформулювати низку положень, що становлять наукову новизну:

- на монографічному рівні проведено комплексне кримінологічне дослідження проблематики запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, в якому інтегровано кримінально-правовий, кримінологічний, нормативно-правовий, соціально-психологічний, інфраструктурний і технологічний підходи, що стосуються цієї проблематики. Це дало змогу сформувати цілісну теоретико-методологічну модель генезису, причинного комплексу та детермінації сучасної транспортної злочинності в Україні з урахуванням впливу воєнного стану, цифрових і гібридних загроз, а також євроінтеграційних зобов'язань держави. Генеза транспортної злочинності розкривається як результат комплексної дії правових, соціальних, інфраструктурних і технологічних детермінант в умовах воєнного стану, цифровізації та євроінтеграції;

- сформульовано науково обґрунтовані основні напрями вдосконалення чинного КК України та інших законодавчих актів України, які регулюють сферу безпеки руху й 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 й експлуатації транспортних засобів, які в узагальненій формі у виді порівняльної таблиці та пояснювальної записки спрямовані в Комітет Верховної Ради України з правоохоронної діяльності для використання відповідними суб'єктами законодавчої ініціативи з метою вдосконалення нормотворчої діяльності;

- обґрунтовано й розроблено авторську класифікацію кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, побудовану на одночасному застосуванні чотирьох критеріїв: мотивація правопорушника, об'єкт посягання, обстановка вчинення (мирний / воєнний / повоєнний стан), рівень технологічного втручання (традиційний / високотехнологічний / кібер- та телематичні ризики), що забезпечило адекватне відображення сучасних і перспективних форм транспортної злочинності, зокрема тих, що виникли або набули масового характеру в умовах воєнного стану. Розроблено багатокритеріальну класифікацію транспортних кримінальних правопорушень за мотиваційним, об'єктним, ситуаційним і технологічним критеріями;

- розроблено кримінологічну модель комплексного оцінювання детермінант злочинності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, яка інтегрує соціальні, організаційні, психофізіологічні, інфраструктурні й цифрові детермінанти та дає змогу проводити прогнозування криміногенних процесів у

зазначеній галузі суспільної діяльності, з урахуванням впливу на їхнє формування воєнного стану й розвитку інформаційних технологій. Розроблено інтегровану кримінологічну модель оцінювання та прогнозування транспортної злочинності з урахуванням соціальних, інфраструктурних, цифрових і воєнних детермінант;

- виведена кримінологічна характеристика суб'єкта кримінального правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, яка охоплює системне оцінювання соціально-демографічних, правових, мотиваційних, поведінкових, віктимологічних і ризикових параметрів, що дає змогу підвищення рівня ефективності індивідуального запобігання вчиненню суспільно-небезпечних діянь з означеного напрямку діяльності та структурована у формі багатокомпонентної моделі суб'єкта транспортного правопорушення, що охоплює соціально-статусний, правосвідомісний, мотиваційно-поведінковий, віктимологічний і ризик-орієнтований блоки;

- систематизовано міжнародні стандарти безпеки транспорту та визначено у зв'язку з цим концептуальні напрями їхньої імплементації в Україні з урахуванням наявного 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 спричинюють та обумовлюють вчинення злочинів у сфері безпеки руху й експлуатації транспортних засобів, а саме: кіберзагрози інтелектуальним транспортним системам, використання дронів та GPS-глушилок, автономні транспортні засоби, підпільні цехи легалізації ТЗ, гібридні загрози воєнного часу, недостатність інфраструктурного контролю й низька віктимологічна обізнаність учасників руху;

- розроблено концептуальну модель повноважень суб'єктів запобіжної діяльності у сфері безпеки руху та експлуатацію транспорту, яка складається з юридично значущих елементів, що були адаптовані на законодавчому й правозастосовному рівнях за кордоном і можуть бути реалізовані в Україні в процесі вдосконалення відповідних нормативно-правових актів та їхньої реалізації, а також з елементів цифрового моніторингу, телематичних систем, аудиту ризиків і зміцнення взаємодії відповідних суб'єктів запобігання зазначеним кримінальним правопорушенням у цій галузі суспільних відносин. Юридично значущі елементи концептуальної моделі охоплюють обов'язковий аудит інфраструктури та ризику дорожньо-транспортних пригод перед введенням нових об'єктів, спеціальну кримінальну відповідальність посадових осіб за недбалість в утриманні доріг, інтеграцію телематичних даних у кримінально-процесуальні докази, обов'язкове використання штучного інтелекту й цифрового моніторингу для профілактики та фіксації порушень, посилену взаємодію поліції, дорожніх служб і страховиків через єдині цифрові платформи;

- сформульовано комплекс науково обґрунтованих практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності запобіжної діяльності, який містить: алгоритм ідентифікації ризикових водіїв (на основі поведінкових і

статистичних індикаторів), методику використання даних інтелектуальних транспортних систем (для виявлення та прогнозування криміногенних ситуацій), технологію запобіжного контролю (спрямовану на запобігання виникненню суспільно небезпечних наслідків), а також стандарти організації запобіжної діяльності правоохоронних органів і суб'єктів транспортної інфраструктури;

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; результати анонімного опитування (3 768 осіб), проведеного в 12 регіонах України (Вінницькій, Волинській, Житомирській, Закарпатській, Івано-Франківській, Київській, Львівській, Полтавській, Рівненській, Хмельницькій, Черкаській і Дніпропетровській областях) та узагальнена інформація про результати вивчення 1 тис. 245 адміністративних деліктів, що стосуються предмета цього дослідження; дані міжнародних організацій та наукові публікації з досліджуваної проблематики.

По закінченню доповіді присутніми були поставлені такі **запитання**:

Топчій В.В.: У своєму дослідженні Ви згадуєте вплив воєнного стану на криміногенну ситуацію. Чи розглядали Ви його як окрему групу детермінант транспортної злочинності?

Відповідь: Дякую за запитання. Дійсно, у межах дисертаційного дослідження воєнний стан було виокремлено як самостійний, багатофакторний та структурно складний детермінант кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

По-перше, аналіз емпіричного матеріалу засвідчив, що 2022–2025 рр. ознаменувалися кардинальною зміною кримінологічного профілю транспортної злочинності, яка зумовлена масштабними руйнуваннями інфраструктури, перерозподілом сил правоохоронних органів та різким ускладненням логістичних процесів

По-друге, робота показала, що війна створила новий тип криміногенних ситуацій, які фактично відсутні у довоєнних дослідженнях: пошкодження або знищення понад 25% шляхової мережі прямо вплинуло на зростання аварійності; переміщення військових колон формує небезпечні точки конфлікту потоків; тимчасове ослаблення контролю призвело до збільшення незаконних заволодінь транспортом, зокрема у прифронтових регіонах; зросла кількість злочинів проти паливних, гуманітарних та критичних транспортних конвоїв

По-третє, у роботі я концептуалізую воєнний стан як комплексну детермінанту, що одночасно впливає: на інфраструктурний рівень (руйнування, перенавантаження мережі); на інституційний рівень (перерозподіл функцій

поліції); на поведінковий рівень (агресія, стрес, ризикова поведінка водіїв); на технічний рівень (збільшення аварійності через несправності)

Таким чином, воєнний стан не лише трансформував структуру кримінальних правопорушень на транспорті, але й суттєво вплинув на формування нової моделі криміногенної транспортної поведінки, що потребує окремих запобіжних стратегій.

Лисенко В.В.: Яким чином у Вашому дослідженні застосовано статистичні методи аналізу транспортної злочинності?

Відповідь: Дякую за запитання. У дослідженні статистичні методи були використані як один із ключових інструментів для верифікації кримінологічних висновків, побудови детермінуючих моделей та конструювання прогнозів транспортної злочинності.

Статистичний метод дозволив:

1. Проаналізувати масив офіційних даних Національної поліції України, згідно з якими протягом 2020–2024 рр. щорічно фіксується понад 150 тисяч ДТП, з яких 10–12% становлять кримінально карані діяння

2. Сформувати вибірку з 450 кримінальних проваджень та 1245 адміністративних деліктів, що дали можливість ідентифікувати найбільш поширені способи вчинення злочинів і типові обставини їх реалізації

3. Встановити кореляційні та регресійні зв'язки між такими показниками, як стан інфраструктури, технічна справність транспортних засобів, зміни у роботі правоохоронних органів, впровадження інтелектуальних транспортних систем та рівень аварійності.

Показово, що після впровадження системи автоматичної фіксації ПДР у 2020 році рівень порушень швидкісного режиму на обладнаних ділянках знизився на 20–25% , що статистично доводить ефективність технологічних превентивних заходів.

Отже, статистичний метод у роботі не лише відображає фактичний стан транспортної злочинності, а й виконує прогностичну та верифікаційну функцію, підтверджуючи наукову обґрунтованість запропонованих висновків.

Лугіна Н.А.: Ви зазначаєте, що офіційна статистика не повністю відображає рівень злочинності. Які фактори латентності Ви виявили?

Відповідь: Дякую запитання. Ні, покладатися виключно на офіційну статистику в умовах воєнного стану недоцільно і навіть небезпечно для об'єктивного кримінологічного аналізу транспортної злочинності.

Причини:

У 2022–2024 рр. у прифронтових та тимчасово окупованих регіонах рівень реєстрації кримінальних правопорушень за ст. 286 КК України знизився на 38–54 % не через реальне зменшення злочинності, а через перевантаженість правоохоронних органів, знищення документів та пріоритетність інших завдань.

Значна частина тяжких ДТП кваліфікується як «подія воєнного часу» або взагалі не фіксується через відсутність слідчо-оперативних груп.

Офіційна статистика не відображає нові форми злочинності (GPS-глушіння, кібервтручання в ІТС, керування військовою технікою без підготовки).

В умовах воєнного стану офіційна статистика залишається необхідною, але недостатньою. Лише поєднання її з альтернативними джерелами дає об'єктивну кримінологічну картину та дозволяє розробляти адекватні заходи запобігання.

На підставі аналізу емпіричних матеріалів та огляду правозастосовної практики встановлено, що злочинність у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту характеризується високим рівнем латентності, яка має системний і багатоаспектний характер.

До основних її факторів належать:

1. Поведінкові фактори учасників руху: небажання повідомляти поліцію про ДТП без тяжких наслідків; приватне врегулювання конфліктів, особливо у регіонах з низьким рівнем поліцейського контролю.

2. Відомчі фактори: обмеження ресурсів поліції у період війни, що зумовило пріоритетність інших категорій правопорушень; помилкова кваліфікація подій як адміністративних правопорушень, хоча їх характер відповідає кримінальним складам.

3. Технологічні фактори: відсутність достатнього технічного оснащення для фіксації подій у реальному часі; низький рівень цифрового моніторингу транспортних систем у регіонах.

У роботі обґрунтовано необхідність позавідомчої моделі обліку, що передбачає відстеження інформації про кримінальне правопорушення на всіх етапах: від першого повідомлення — до зняття судимості, що усуне структурні провали у статистичному моніторингу

Омельчук Л.В.: Які соціологічні методи Ви застосували для дослідження запобігання транспортним кримінальним правопорушенням?

Відповідь: Дякую за запитання. У дослідженні соціологічні методи посідають важливе місце, оскільки дозволяють розкрити поведінкові та психологічні механізми формування криміногенних ситуацій, які не можуть бути встановлені лише за допомогою правових або статистичних інструментів.

Застосовані методи включають:

1. Аналіз документів, зокрема — матеріалів кримінальних проваджень, судових рішень, висновків експертиз, відомчих звітів, які дозволили структурно виділити типові моделі злочинних дій та злочинної логістики у транспортній сфері

2. Опитування працівників поліції, експертів транспортної галузі та водіїв, що дало змогу оцінити рівень правосвідомості, поширеність ризикової поведінки, причини аварійності та ставлення до телематичного контролю.

3. Соціологічне спостереження на ділянках підвищеної небезпеки, у тому числі на маршрутах евакуації, вантажних коридорах та прифронтових дорогах.

4. Експертні оцінки, що дозволили сформувати наукову базу для удосконалення технологічних та організаційно-управлінських заходів запобігання.

Застосування цього комплексу дало можливість отримати багатовимірну картину криміногенних процесів у транспортній галузі та забезпечити інтегрований підхід до формування превентивних стратегій.

Сперкач Н.А.: У своїй роботі Ви приділяєте увагу різним групам детермінант транспортної злочинності. Які саме детермінанти, на Ваш погляд, є системоутворюючими в умовах воєнного стану, і чому?

Відповідь: Дякую за запитання. У межах дослідження мною було запропоновано авторську класифікацію детермінант транспортної злочинності, яка враховує зміни кримінологічної ситуації 2022–2025 рр. та дозволяє виділити системоутворюючі фактори сучасного етапу, зокрема:

1. Інфраструктурні детермінанти. Війна спричинила масштабні руйнування доріг, мостів, логістичних вузлів, що призвело до формування аварійно небезпечних зон та збільшення кількості ДТП. Деформована або частково зруйнована дорожня мережа є самостійним криміногенним чинником, який проявляється у вигляді технічних помилок керування, збоїв у русі та нездатності водіїв адекватно адаптуватися до змінених умов.

2. Інституційні детермінанти. Військові дії зумовили перерозподіл силових ресурсів держави: значна частина оперативного складу Національної поліції була переорієнтована на забезпечення оборонних завдань. Це створило «зони послабленого контролю» з високою ймовірністю вчинення кримінальних правопорушень.

3. Технічні та технологічні детермінанти. Зростає кількість несправних транспортних засобів, які експлуатуються в умовах недостатнього технічного обслуговування. Окрім того, у роботі підкреслено зростання ролі цифрових ризиків, зокрема втручання у телематику, системи навігації та автоматизовані транспортні системи.

4. Поведінкові та соціально-психологічні детермінанти. Стан хронічного стресу, емоційного виснаження та агресивності водіїв став одним із найважливіших детермінантів аварійності. В умовах війни проявляється схильність до ризикової поведінки, зниження самоконтролю, що впливає на збільшення кількості ДТП зі смертельними наслідками.

Саме сукупність цих факторів формує нову парадигму детермінант злочинності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, характерну для України у період збройної агресії.

Новицька Н.Б.: У Вашому дослідженні згадується віктимологічний аспект транспортної злочинності. Якими є основні характеристики віктимної поведінки учасників дорожнього руху?

Відповідь: Дякую за запитання. Віктимологічний аналіз кримінальних порушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту є важливим елементом дослідження, оскільки значна частина кримінальних подій формується не лише під впливом злочинних дій, але й завдяки поведінці потенційних потерпілих.

У межах дослідження було встановлено такі ключові характеристики віктимної поведінки:

1. Неадекватна оцінка ризику. У багатьох випадках потерпілі недооцінюють рівень небезпеки транспортної ситуації, наприклад: перехід дороги у невстановленому місці; передбачувана довіра до «технічної надійності» автомобіля; ігнорування сигналів світлофора.

2. Соціально-побутова віктимність. Йдеться про ситуації, коли потерпілі самі створюють умови для правопорушника, наприклад: залишення транспортного засобу незамкненим; зберігання цінних речей у видимих місцях; відсутність охоронних систем.

3. Віктимність у стані емоційного напруження. Стрес, поспіх, втома, що притаманні цивільному населенню у воєнний час, значно збільшують імовірність небезпечної поведінки на дорозі.

4. Телематична віктимність (цифрова). Поширення телематики у транспорті створює нову категорію віктимності — незахищеність даних, некоректне використання цифрових систем, що призводить до дорожньо-транспортних пригод або стає передумовою кримінального впливу на транспортні засоби.

Таким чином, у роботі доводиться, що віктимологічна профілактика має не менше значення, ніж кримінологічна, оскільки вплив на поведінкові фактори знижує кількість кримінальних подій без необхідності репресивних заходів.

Після цього було надано слово **рецензентам** роботи:

Доктор юридичних наук, доцент Максименцев М.Г. Рецензент підкреслив, що виконане Рябих Наталією Володимирівною дослідження на тему «Теоретичні та прикладні аспекти запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні» виконано якісно та на високому науковому рівні. Основні результати досліджень авторки достатньою мірою обґрунтовані. Їх наукова достовірність не викликає сумнівів, оскільки вони отримані в результаті глибокої аналітичної роботи з великим масивом офіційної статистики, матеріалів кримінальних проваджень та власного емпіричного дослідження.

Позитивним моментом роботи є вміння дисертантки обґрунтовувати власну думку, вести наукову дискусію з провідними вітчизняними та зарубіжними вченими, послідовно, логічно та системно викладати матеріал. Рецензент також вказав на високий науковий рівень проведеного дослідження, яке, на його думку, повністю відповідає вимогам, що пред'являються до докторських дисертацій, та відзначив значущість отриманих теоретичних висновків для подальшого вдосконалення кримінологічної доктрини запобігання транспортній злочинності в Україні.

Окрему увагу рецензент звернув на те, що у роботі на основі вивчення наукових праць, офіційної статистики за період 2020–2025 років, матеріалів 450 кримінальних проваджень та результатів власного соціологічного опитування 3 768 респондентів авторка вперше на монографічному рівні розробила трикомпонентну багаторівневу проактивну систему запобігання транспортній злочинності в умовах воєнного стану та повоєнного відновлення,

обґрунтувала створення Національного центру аналітики транспортної безпеки та «Платформи прогнозування віктимних ризиків», а також сформулювала комплекс конкретних змін до Кримінального кодексу України, КУпАП та Закону «Про дорожній рух», які вже отримали позитивний висновок профільного комітету Верховної Ради України (лист від 04.10.2025).

Також Максименцевим М.Г. було відмічено практичне значення роботи, яке полягає в тому, що сформульовані висновки і пропозиції можуть бути використані як у законотворчій діяльності, так і в правозастосовній практиці органів Національної поліції, Укртрансбезпеки та місцевих військових адміністрацій. Особливо цінним є обґрунтування авторкою можливості зниження смертності на дорогах на 25–33 % до 2029 року навіть в умовах війни, що підтверджено регресійним аналізом, пілотними проектами та міжнародними аналогами.

Дисертаційне дослідження Н.В. Рябих є оригінальною, завершеною науковою працею, виконаною на високому теоретичному й прикладному рівнях. Вона має чітку, послідовну й виважену структуру, а зміст роботи та багатогранність висвітленої проблеми свідчать про глибоку наукову компетентність авторки. У цілому, як свідчить зміст роботи, до захисту подано завершене наукове дослідження, яке містить низку оригінальних положень, що в сукупності становлять суттєвий внесок у кримінологічну теорію та практику запобігання транспортній злочинності в Україні. У дисертації розв'язано важливу наукову проблему надзвичайної актуальності — розроблено теоретико-прикладні засади запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в умовах воєнного стану та повоєнного відновлення з урахуванням євроінтеграційних процесів та сучасних технологічних викликів.

Загальна оцінка роботи є позитивною. Дисертація повністю відповідає вимогам, що висуваються до робіт на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 — кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право, і може бути рекомендована до захисту у спеціалізованій вченій раді відповідного профілю.

Доктор юридичних наук, доцент Вітюк Д.Л. Рецензенткою відзначено, що актуальність обраної авторкою теми дисертаційного дослідження «Теоретичні та прикладні аспекти запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні» не викликає жодних сумнівів і заперечень. Позитивним є те, що дослідниця зуміла уникнути однобічності й тенденційності при висвітленні теми. Матеріал у розділах роботи викладено в чіткій логічній послідовності й легко сприймається. Рецензент відмітив, що актуальність теми повністю відповідає потребам науки кримінології та віктимології, особливо в умовах воєнного стану та повоєнного відновлення. Рецензентка підкреслила, що виконане Н.В. Рябих дослідження присвячене надзвичайно актуальним проблемам, важливим як у теоретичному, так і в правозастосовному значенні.

Дисертація є одним із перших в Україні комплексних монографічних досліджень, у якому реалізовано доктринальний підхід до формування

теоретико-прикладних засад запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту з урахуванням впливу воєнного стану, цифровізації та євроінтеграційних процесів. На основі вивчення наукових праць, офіційної статистики за 2020–2025 рр., матеріалів 450 кримінальних проваджень та результатів власного соціологічного опитування 3 768 респондентів авторка обґрунтувала необхідність створення трикомпонентної багаторівневої проактивної системи запобігання, розробила концепцію Національного центру аналітики транспортної безпеки та «Платформи прогнозування віктимних ризиків», а також сформулювала пакет конкретних змін до Кримінального кодексу України, КУпАП та Закону «Про дорожній рух», які вже отримали позитивний висновок профільного комітету Верховної Ради України (лист від 04.10.2025). Охарактеризувавши всі розділи дисертації, рецензентка оцінила їх зміст високо. Відзначено, що після попереднього обговорення дисертація була суттєво доопрацьована. Окремо відзначено мову, стиль та логіку викладення матеріалів у дисертації. Робота написана грамотно, науково коректно, а стиль викладення матеріалів досліджень, наукових положень, висновків і рекомендацій забезпечує легкість та доступність сприйняття.

Таким чином, дисертаційне дослідження Рябих Наталії Володимирівни на тему «Теоретичні та прикладні аспекти запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні» за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та криминологія; кримінально-виконавче право є завершеною науковою працею та може бути рекомендоване до розгляду спеціалізованою вченою радою відповідного профілю.

Доктор юридичних наук, доцент Бодунова О.М. Рецензенткою підкреслено, що основні положення дисертаційного дослідження Рябих Наталії Володимирівни дають підстави говорити про надзвичайну актуальність обраної теми та високу наукову новизну отриманих результатів. Обрана тема дисертації є вкрай актуальною в умовах воєнного стану та повоєнного відновлення України.

Обґрунтованість наукових положень дисертації та достовірність одержаних результатів підтверджено потужною теоретичною та методологічною базою дослідження, критичним аналізом і узагальненням праць вітчизняних та зарубіжних вчених, комплексним вивченням національного законодавства, міжнародних правових актів, рішень Європейського суду з прав людини, а також власним емпіричним дослідженням (450 кримінальних проваджень, 1 245 адміністративних матеріалів, опитування 3 768 респондентів).

Структурно дослідження побудоване логічно, розділи та підрозділи чітко взаємопов'язані між собою. При поділі тексту на підрозділи авторкою дотримано принципів пропорційності та взаємовиключення. Мета і завдання, визначені у вступі, повністю знайшли відображення у змісті роботи. Висновки та пропозиції дисертації об'єднані ключовою ідеєю — розробкою трикомпонентної багаторівневої проактивної системи запобігання

кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Рецензенткою відмічено, що дослідження відображає високе вміння авторки доводити власні судження, вести наукову дискусію з опонентами, критично оцінювати існуючі підходи. Основні висновки та пропозиції викладено чітко, без двозначності, прозоро; головні тези представлено комплексно й системно. Аргументація є послідовною, достатньою та не містить внутрішніх суперечностей. Дисертантка дотримується принципу єдності конкретно-історичного та концептуального підходів при визначенні позитивних і негативних чинників, що впливають на досліджувану сферу, та вміло застосовує юридичні методи аналізу й тлумачення правових норм.

Висновки дисертації містять головні наукові результати, отримані авторкою особисто, та синтезують накопичену інформацію відповідно до сформульованих у вступі мети й завдань.

Загалом, дисертаційне дослідження Н.В. Рябих є цілком завершеним, оригінальним, самостійним науковим дослідженням, що висвітлює надзвичайно актуальну тему й має вагоме теоретичне та практичне значення. За рівнем наукової новизни наведені у роботі результати повністю відповідають вимогам, що висуваються до дисертацій на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук. Тема роботи, об'єкт та предмет дослідження, її зміст, а також положення й висновки відповідають паспорту спеціальності 12.00.08 – кримінальне право та криминологія; кримінально-виконавче право, вимогам МОН України та пп. 7, 8 «Порядку присудження та позбавлення наукового ступеня доктора наук», затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 17 листопада 2021 р. № 1197, і може бути рекомендована до подання на захист у спеціалізованій вченій раді відповідного профілю.

Рябих Наталія Володимирівна висловила виступаючим та усім присутнім на засіданні фахового семінару подяку за позитивну оцінку дисертаційної роботи, за висловлені побажання, зауваження та професійні поради, які сприяли вдосконаленню змісту роботи.

На основі результатів обговорення присутні на засіданні вирішили запропонувати такий:

ВИСНОВОК

щодо дисертації Рябих Наталії Володимирівни «Теоретичні та прикладні аспекти запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні»

Обґрунтування вибору теми дослідження. Забезпечення безпеки дорожнього руху та належної експлуатації транспортних систем є одним із базових пріоритетів державної політики України й важливою складовою соціальної стабільності, що потребує постійного реагування на динамічні суспільні трансформації та технологічний розвиток, особливо в умовах воєнного стану. Водночас інтенсивне розширення транспортної інфраструктури,

зростання, зокрема, автомобільних потоків і впровадження новітніх видів зазначених засобів пересування поряд із позитивним соціально-економічним ефектом формують нові та більш складні загрози для правопорядку, життя, здоров'я й майнових прав учасників дорожнього руху. У цьому контексті особливої гостроти набуває проблема кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту з огляду на їх масштабні соціальні, економічні та безпекові суспільно небезпечні наслідки для держави.

До того ж травматизм і смертність унаслідок транспортних деліктів, спричинених як необережною, так і умисною поведінкою винних осіб, залишаються одними із найсерйозніших глобальних викликів сучасності. Так, за узагальненими оцінками Всесвітньої організації охорони здоров'я за 2020–2025 рр., щороку через дорожньо-транспортні пригоди гине приблизно 1,3 млн осіб, а кількість травмованих сягає майже 50 млн, в державах із розвинутою економікою сукупні фінансові втрати від таких подій становлять 2–5 % валового внутрішнього продукту, що свідчить про системний характер проблеми. Водночас інші кримінальні правопорушення в транспортній сфері (незаконне заволодіння транспортними засобами, умисне пошкодження інфраструктури, диверсійні та терористичні прояви) істотно підвищують рівень суспільної небезпеки кримінальних правопорушень, що посягають на охоронювані законом об'єкти у сфері безпеки руху й експлуатації транспорту, та ускладнюють у зв'язку з цим запобіжну діяльність правоохоронних і контролювальних органів, а також інших суб'єктів протидії злочинності.

Такий висновок ґрунтується також на результатах аналізу показників стану безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні за останні роки, який засвідчує збереження високого рівня криміногенних ризиків і негативні тенденції до їхнього посилення. Зокрема, тільки у 2020–2021 рр. було зафіксовано зростання кількості таких подій із кримінальними ознаками на 8 %, що супроводжувалося водночас збільшенням втрат людського потенціалу на 5 %. Натомість у 2022–2024 рр., попри істотні соціально-економічні трансформації в зазначеній сфері суспільних відносин, щорічно реєструвалося від 15 до 17 тис. кримінальних правопорушень, пов'язаних із недотриманням вимог безпеки руху та експлуатації транспорту, з яких майже 25–30 % мали тяжкі або особливо тяжкі суспільно небезпечні наслідки.

Аналогічні тенденції були зафіксовані й у подальші роки. Так, за оцінками фахівців, лише 2025 року спостерігалось не тільки погіршення кількісно-якісних показників цього виду злочинності, а й з'явилися нові форми протиправної діяльності, пов'язаної з використанням цифрових технологій у транспортній сфері, що спричинило багатомільярдні економічні втрати, а також інші збитки як прямої та побічної, а також моральної шкоди й упущеної вигоди.

До детермінант, які спричиняють та обумовлюють зазначений вид злочинності в Україні, потрібно віднести те, що чинні правові й інституційні механізми запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту дедалі меншою мірою відповідають сучасним викликам і потребують суттєвого оновлення. Водночас фрагментарність профілактичних

підходів, а також відсутність єдиного концептуального бачення й недостатній рівень наукового забезпечення запобіжної діяльності зумовлюють нагальну потребу в комплексному теоретико-прикладному осмисленні зазначеної проблематики. Саме такий підхід створює передумови для формування ефективних стратегій протидії цій категорії кримінальних правопорушень з урахуванням актуальних криміногенних ризиків, суспільно небезпечних явищ і процесів, що пов'язані з детермінаційним комплексом причин і умов, які сприяють формуванню та реалізації механізму протиправної поведінки винних осіб у вказаній сфері суспільних відносин.

Аналіз наукових публікацій, дисертаційних досліджень, монографій і методичних матеріалів, а також інших доктринальних джерел свідчить про наявність ґрунтовних напрацювань у сфері кримінологічного забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту. Зокрема, вагомий внесок у формування методологічних засад дослідження цієї проблематики здійснили вітчизняні науковці, серед яких: Ю. Ф. Брисковська, Ю. Ф. Іванов, В. П. Корнєв, С. Є. Кравченко, М. О. Петров, С. С. Свірін, С. С. Чернявський, В. К. Абламов, Г. К. Авдєєва, І. І. Сидоренко, О. В. Хрипунов, А. М. Шульга, В. І. Ткаченко та інші. Загальні принципи кримінологічної профілактики, що лягли в основу цієї дисертації, розвинули також Ю. В. Абакумова, Ю. В. Александров, Л. В. Багрій-Шахматов, О. М. Бандурка, В. С. Батиргарєєва, В. І. Борисов, В. М. Бурдін, В. О. Глушков, В. В. Голіна, Б. М. Головкін, В. К. Гришук, Н. О. Гуторова, І. М. Даньшин, Т. А. Денисова, О. М. Джужа, В. М. Дрьомін, О. О. Дудоров, А. П. Закалюк, В. П. Ємельянов, О. Г. Кальман, О. Г. Колб, В. Я. Конопельський, І. М. Копотун, М. В. Корнієнко, О. М. Костенко, І. П. Лановенко, О. М. Литвак, О. М. Литвинов, М. І. Мельник, В. А. Мисливий, П. П. Михайленко, Ю. В. Нікітін, А. В. Савченко, Є. Л. Стрельцов, В. Я. Тацій, Д. М. Тичина, В. В. Топчій, В. О. Туляков, П. Л. Фріс, В. І. Шакун, О. О. Юхно, Н. М. Ярмиш, О. Н. Ярмиш тощо.

Узагальнення наукових джерел і дисертаційних досліджень засвідчує, що, попри значний масив наукових праць, на доктринальному рівні залишається недостатньо дослідженою низка принципових питань, що безпосередньо обумовили вибір об'єкта, предмета, мети й завдань цього дослідження, зокрема: неповною мірою з'ясовано зміст поняття «запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту»; недостатньо обґрунтовано місце ст. 289 КК України в розділі XI Особливої частини КК України, а не в розділі VI «Злочини проти власності» з огляду на міжнародні стандарти та практику Європейського суду з прав людини; на науковому рівні не виведено цілісне поняття «кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту», включно із незаконним заволодінням ТЗ; не досить чітко сформульовано віктимологічні засади запобігання, зокрема з урахуванням новітніх технологій (як-от дрони, GPS-глушилки, «розумні» замки); потребують також кардинального вдосконалення змістовні елементи діяльності всіх суб'єктів профілактики на рівні їхньої запобіжної діяльності (загальносоціальний, спеціально-кримінологічний та індивідуально-віктимологічний).

Подолання зазначених правових прогалин і колізій та розробка на їхній основі цілісної науково обґрунтованої трикомпонентної багаторівневої проактивної системи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту з урахуванням умов воєнного стану, цифрових та інших потенційних і реальних загроз, а також євроінтеграційних зобов'язань України й визначає наукову новизну та практичну значущість цього дослідження й обумовлює потребу в активізації та здійсненні комплексних доктринальних пошуків у зазначеній галузі суспільних відносин.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами.

Дисертаційне дослідження виконано відповідно до пріоритетних напрямів розвитку правової науки та державної політики у сфері забезпечення правопорядку на транспорті, визначених Законом України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ «Про дорожній рух», Державною програмою підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року від 21.12.2020 № 1287, Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року від 21.10.2020 № 1360-р, Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року від 27.12.2024 № 1550, 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 від 14.03.2016 № 92/2016, Національною стратегією у сфері прав людини від 24.03.2021 № 119/2021.

Тему дисертації затверджено рішенням Вченої ради Державного податкового університету від 30 жовтня 2025 року (протокол № 3).

Мета і завдання дослідження. *Метою дослідження є розроблення науково обґрунтованих доктринальних підходів, напрямів і практичних рекомендацій щодо вдосконалення правового механізму запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні з урахуванням сучасних криміногенних викликів, загроз і посягань, а також євроінтеграційних процесів і міжнародних зобов'язань нашої держави як кандидата на членство в Європейському Союзі та майбутнього члена НАТО.*

Для досягнення поставленої мети сформульовано такі *завдання*:

- проаналізувати стан наукової розробки питань, що стосуються безпеки руху та експлуатації транспорту;
- з'ясувати поняття запобігання кримінальних порушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту;
- обґрунтувати методологію дослідження, пов'язаного з безпекою руху та експлуатації транспорту;

- визначити поняття кримінологічної характеристики у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту;
- встановити основні кримінологічні значущі показники злочинності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту;
- обґрунтувати детермінанти, що сприяють вчиненню кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту;
- здійснити кримінологічну характеристику особи, яка вчиняє кримінальні правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту;
- виявити та систематизувати віктимологічні аспекти вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту;
- визначити зміст, сутність і види міжнародно-правових актів у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту;
- охарактеризувати й оцінити ефективність позитивної міжнародної практики запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту;
- вивчити й узагальнити вплив рішень Європейського суду з прав людини на вдосконалення законодавчих актів, які регулюють сферу безпеки руху та експлуатації транспорту;
- з'ясувати зміст і сутність загальносоціального запобігання кримінального правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту;
- розкрити змістовну спрямованість спеціально-кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту;
- розкрити змістовну спрямованість запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту на індивідуальному й віктимілогічному рівнях.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають у процесі запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

Предметом дослідження є теоретичні й прикладні аспекти запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети й реалізації визначених завдань у дисертаційному дослідженні використано комплекс загальнонаукових і спеціальних методів наукового пізнання. Зокрема, *діалектичний метод* застосовано для аналізу кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в їхньому взаємозв'язку та розвитку з іншими соціально-правовими явищами й процесами (усі підрозділи дисертації); *історичний метод* – для дослідження еволюції законодавства та правозастосовної практики у сфері транспортної безпеки (підрозділ 1.1); *порівняльно-правовий метод* – для аналізу міжнародного та зарубіжного досвіду запобігання злочинам на транспорті (підрозділи 3.2, 3.3); *статистичний метод* – для опрацювання кількісно-якісних показників злочинності в досліджуваній

сфері (підрозділи 2.2, 2.4); метод *системного аналізу* – для розгляду запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту як цілісної багаторівневої системи (підрозділи 4.1–4.3); методи *анкетування та інтерв'ювання* – для збору й узагальнення емпіричних даних (усі підрозділи дисертації); метод *узагальнення та моделювання* – для формування концептуальних положень і практичних рекомендацій (усі підрозділи дисертації); *формально-логічний* метод – для аналізу правових норм і категорій (усі підрозділи дисертації); метод *експертних оцінок* – для визначення ефективності запобіжних заходів і виявлення латентних детермінант цього виду злочинності (усі підрозділи дисертації).

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; результати анонімного опитування (3 768 осіб), проведеного в 12 регіонах України (Вінницькій, Волинській, Житомирській, Закарпатській, Івано-Франківській, Київській, Львівській, Полтавській, Рівненській, Хмельницькій, Черкаській і Дніпропетровській областях) та узагальнена інформація про результати вивчення 1 тис. 245 адміністративних деліктів, що стосуються предмета цього дослідження; дані міжнародних організацій та наукові публікації з досліджуваної проблематики.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що в дисертації вперше в українській кримінологічній науці на монографічному рівні розроблено й обґрунтовано цілісну трикомпонентну багаторівневу проактивну систему запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту з урахуванням загроз і викликів та посягань на зазначені об'єкти в умовах воєнного стану (2022–2025 рр.), а також у повоєнний період розвитку нашої держави відповідно до вимог і завдань євроінтеграційного курсу України як держави-кандидата на членство в Європейському Союзі.

У роботі сформульовано низку положень і висновків, що мають важливе теоретичне та практичне значення, зокрема:

вперше:

– на монографічному рівні проведено комплексне кримінологічне дослідження проблематики запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, в якому інтегровано кримінально-правовий, кримінологічний, нормативно-правовий, соціально-психологічний, інфраструктурний і технологічний підходи, що стосуються цієї проблематики. Це дало змогу сформувати цілісну теоретико-методологічну модель генезису, причинного комплексу та детермінації сучасної транспортної злочинності в Україні з урахуванням впливу воєнного стану, цифрових і гібридних загроз, а також євроінтеграційних зобов'язань держави. Генеза транспортної злочинності розкривається як результат комплексної дії правових,

соціальних, інфраструктурних і технологічних детермінант в умовах воєнного стану, цифровізації та євроінтеграції;

- сформульовано науково обґрунтовані основні напрями вдосконалення чинного КК України та інших законодавчих актів України, які регулюють сферу безпеки руху й 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 й експлуатації транспортних засобів, які в узагальненій формі у виді порівняльної таблиці та пояснювальної записки спрямовані в Комітет Верховної Ради України з правоохоронної діяльності для використання відповідними суб'єктами законодавчої ініціативи з метою вдосконалення нормотворчої діяльності;

- обґрунтовано й розроблено авторську класифікацію кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, побудовану на одночасному застосуванні чотирьох критеріїв: мотивація правопорушника, об'єкт посягання, обстановка вчинення (мирний / воєнний / повоєнний стан), рівень технологічного втручання (традиційний / високотехнологічний / кібер- та телематичні ризики), що забезпечило адекватне відображення сучасних і перспективних форм транспортної злочинності, зокрема тих, що виникли або набули масового характеру в умовах воєнного стану. Розроблено багатокритеріальну класифікацію транспортних кримінальних правопорушень за мотиваційним, об'єктним, ситуаційним і технологічним критеріями;

- розроблено кримінологічну модель комплексного оцінювання детермінант злочинності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, яка інтегрує соціальні, організаційні, психофізіологічні, інфраструктурні й цифрові детермінанти та дає змогу проводити прогнозування криміногенних процесів у зазначеній галузі суспільної діяльності, з урахуванням впливу на їхнє формування воєнного стану й розвитку інформаційних технологій. Розроблено інтегровану кримінологічну модель оцінювання та прогнозування транспортної злочинності з урахуванням соціальних, інфраструктурних, цифрових і воєнних детермінант;

- виведена кримінологічна характеристика суб'єкта кримінального правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, яка охоплює системне оцінювання соціально-демографічних, правових, мотиваційних, поведінкових, віктимологічних і ризикових параметрів, що дає змогу підвищення рівня ефективності індивідуального запобігання вчиненню суспільно-небезпечних діянь з означеного напрямку діяльності та структурована у формі багатокомпонентної моделі суб'єкта транспортного правопорушення, що охоплює соціально-статусний, правосвідомісний, мотиваційно-поведінковий, віктимологічний і ризик-орієнтований блоки;

- систематизовано міжнародні стандарти безпеки транспорту та визначено у зв'язку з цим концептуальні напрями їхньої імплементації в Україні з урахуванням наявного 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 й експлуатації транспортних засобів, а саме: кіберзагрози інтелектуальним транспортним системам, використання дронів та GPS-глушилок, автономні транспортні засоби, підпільні цехи легалізації ТЗ, гібридні загрози воєнного часу, недостатність інфраструктурного контролю й низька віктимологічна обізнаність учасників руху;

– розроблено концептуальну модель повноважень суб'єктів запобіжної діяльності у сфері безпеки руху та експлуатацію транспорту, яка складається з юридично значущих елементів, що були адаптовані на законодавчому й правозастосовному рівнях за кордоном і можуть бути реалізовані в Україні в процесі вдосконалення відповідних нормативно-правових актів та їхньої реалізації, а також з елементів цифрового моніторингу, телематичних систем, аудиту ризиків і зміцнення взаємодії відповідних суб'єктів запобігання зазначеним кримінальним правопорушенням у цій галузі суспільних відносин. Юридично значущі елементи концептуальної моделі охоплюють обов'язковий аудит інфраструктури та ризику дорожньо-транспортних пригод перед введенням нових об'єктів, спеціальну кримінальну відповідальність посадових осіб за недбалість в утриманні доріг, інтеграцію телематичних даних у кримінально-процесуальні докази, обов'язкове використання штучного інтелекту й цифрового моніторингу для профілактики та фіксації порушень, посилену взаємодію поліції, дорожніх служб і страховиків через єдині цифрові платформи;

– сформульовано комплекс науково обґрунтованих практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності запобіжної діяльності, який містить: алгоритм ідентифікації ризикових водіїв (на основі поведінкових і статистичних індикаторів), методику використання даних інтелектуальних транспортних систем (для виявлення та прогнозування криміногенних ситуацій), технологію запобіжного контролю (спрямовану на запобігання виникненню суспільно небезпечних наслідків), а також стандарти організації запобіжної діяльності правоохоронних органів і суб'єктів транспортної інфраструктури;

удосконалено:

– кримінологічну характеристику кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, основу якої склали загальновідомі наукові підходи з цього питання, яка доповнена сучасними технологічними, цифровими, інфраструктурними й безпековими, а також іншими рушійними силами, зумовленими воєнним станом в Україні та гібридними загрозами в світі, що забезпечило її адаптацію до сучасних умов функціонування транспортної системи й актуальних криміногенних викликів;

– методологію оцінювання ефективності запобіжних заходів у сфері транспорту, яка ґрунтується на загальнонаукових і спеціальних методах дослідження, а також на системі критеріїв, що охоплюють оцінювання

ефективності індивідуального та віктимологічного запобігання кримінальним правопорушенням у цій галузі суспільних відносин, цифрову фіксацію поведінкових ризиків, аналіз телематичних даних щодо особи-правопорушника, визначення рівня транспортної загрози та оцінювання результативності діяльності суб'єктів спеціально-кримінологічного запобігання зазначеним суспільно-небезпечним діянням і виведені особливості проведення наукових досліджень у цій галузі суспільних відносин, що ґрунтуються на індивідуальних поведінкових актах винних осіб, причинах і умовах, які сприяють вчиненню ними цих правопорушень, віктимологічних аспектах жертв цих злочинів, а також кореляційних впливах на формування та реалізацію протиправної поведінки суб'єктів цих правопорушень правових прогалин у колізій, що витікають зі змісту законодавчих актів, які регулюють зазначену сферу запобіжної діяльності;

– систему кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху й експлуатації транспорту, у якій уточнено: 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 й цифрового моніторингу; психологічні заходи – як вплив на мотивацію та поведінкові ризики учасників дорожнього руху; соціальні заходи – як формування правової культури й зниження віктимності вразливих груп, що в сукупності забезпечує комплексний вплив на запобігання транспортної злочинності;

дістали подальшого розвитку:

– теоретичні засади, що стосуються реалізації на практиці відповідних елементів кримінологічної характеристики кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху й експлуатації транспорту, які полягають у визначенні змісту, структури та взаємозв'язків між об'єктивними й суб'єктивними ознаками транспортної злочинності, механізмами її прояву та умовами впливу на поведінку учасників дорожнього руху, а також науково обґрунтовані положення, які пов'язані із впливом соціальних трансформацій, цифровізації транспортної системи та умов воєнного стану на динаміку, рівень, структуру та інші кримінологічно значущі критерії оцінювання зазначених суспільно-небезпечних діянь;

– доктринальні підходи, що пов'язані з імплементацією міжнародних стандартів у сфері безпеки руху та експлуатацію транспорту в національне законодавство, які стосуються запобіжної діяльності в цій галузі суспільних відносин, з урахуванням водночас цивілізованих форм і засобів протидії цьому виду злочинності, вимог євроінтеграції, індивідуальних ризиків цифрового середовища та інших наявних загроз із зазначеної тематики дослідження. В основу таких підходів покладено загальновизнані в нормах міжнародного права принципи, ключовими із яких є принцип верховенства права, поваги до прав, законних інтересів і свобод людини та громадянина, справедливості, юридичної

визначеності, а також принцип доступу до правосуддя в незалежних і безсторонніх судах;

– теоретико-прикладні положення, що стосуються формування комплексної системи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту й полягають у встановленні єдиної логіки взаємодії різнорівневих запобіжних заходів і механізмів їхнього узгодженого застосування. У зв'язку з цим доведено потребу в поєднанні інженерно-технічних, організаційно-управлінських, інформаційно-комунікаційних, кібербезпекових, психологічних та інших заходів протидії цьому виду злочинності.

Практичне значення одержаних результатів полягає в можливості використання її результатів у таких напрямках:

– *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).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійною, завершеною науковою працею. Сформульовані в ній положення, узагальнення, висновки, рекомендації та пропозиції обґрунтовано на підставі самостійно проведених досліджень.

У науковій статті «Observance of human rights under the conditions of national law adaptation to the norms of the European Union», опублікованій спільно з Stasiuk O., Lenher Y., Koretska V., Samilo A., Shyshko V., Zdrenyk I., автором особисто досліджено аспекти запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху в Україні через призму забезпечення та дотримання прав людини в умовах адаптації національного законодавства до норм Європейського

Союзу.

У науковій статті «Mediation in criminal processes in Ukraine», опублікованій спільно з Didenko Y., Karpinska N., Anishchuk V., Visyn V., Pundor Y., автором особисто досліджено потенціал і перспективи застосування інституту медіації в кримінальному процесі як ефективного інструменту для запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні, а також роль відновного правосуддя у врегулюванні конфліктів цієї категорії.

У науковій статті «Digital technologies and modelling for enhancing supply chain efficiency in international road transport», опублікованій спільно з Onyshchuk V., Dubytskyi O., Bodak V., Pavlova I., автором особисто досліджено можливості впровадження цифрових технологій і математичного моделювання в управлінні ланцюгами постачань на міжнародному автомобільному транспорті з метою підвищення ефективності превентивних заходів і запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні.

У науковій статті «Challenges of anthropocentrism in wartime conditions: legal and regulatory perspective», опублікованій спільно з Kuzenko U., Humeniuk T., Chuienko V., Bezushko A., автором особисто досліджено правові та регуляторні аспекти викликів антропоцентризму в умовах воєнного стану через призму забезпечення національної безпеки й розробки дієвих правових механізмів, спрямованих на запобігання кримінальним правопорушенням.

У науковій статті «Prevention of criminal offenses in the field of transport infrastructure operation», опублікованій спільно з Visyn V., Grabovets V., Bodak V., Dubytskyi O., Iierusalymov I., автором особисто обґрунтовано концептуальні засади, а також розроблено практичні рекомендації щодо підвищення ефективності теоретичних і прикладних аспектів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні.

У науковій статті «Using intelligent transport systems as a tool for preventing criminal offenses», опублікованій спільно з Shcherbatiuk I., Pyroha I., Chechel N., Panasiuk O., Dolhov A., автором особисто обґрунтовано технологічні засади та практичний потенціал застосування інтелектуальних транспортних систем як високоефективного інструменту в межах реалізації теоретичних і прикладних аспектів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні.

У науковій статті «Social and economic factors of criminal offenses in transport security», опублікованій спільно із Visin V., автор визначив соціальні та економічні детермінанти кримінальних правопорушень у сфері транспортної безпеки, що безпосередньо впливають на стан безпеки руху та експлуатації транспорту.

У тезах доповіді «Міжнародні перевезення та кримінальні ризики: правові та практичні аспекти», опублікованих спільно із В. В. Грабовець, автор, визначив правові й практичні аспекти взаємозв'язку міжнародних перевезень і супутніх кримінальних ризиків у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

У навчальному посібнику «Право: навчальний посібник для здобувачів

другого (магістерського) рівня вищої освіти спеціальності 081 Право денної та заочної форм навчання», опублікованому в співавторстві з В. В. Вісин, О. С. Філюк, Н. Ю. Щербюк, В. В. Аніщук, автором особисто розроблено й науково обґрунтовано теоретичні та прикладні аспекти запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху й експлуатації транспорту в Україні, що дало змогу комплексно висвітлити правові механізми забезпечення транспортної безпеки для здобувачів вищої освіти.

Ідеї та розробки, що належать співавторам, разом з якими були опубліковані наукові статті, в дисертації не використовувалися. Для аргументації окремих положень дисертації використовувалися наукові праці інших учених, до яких наведено посилання.

Апробація результатів дисертації. Основні результати дослідження оприлюднені на наукових і науково-практичних конференціях та круглих столах, зокрема: «Державотворчі процеси в Україні: реалії сьогодення» (м. Луцьк, 17 травня 2024 р.), «Державотворчі процеси в Україні: реалії сьогодення» (м. Луцьк, 30 квітня 2025 р.), «Modern Achievements in Legal Science and Practice» (Riga, the Republic of Latvia, March 19–20, 2025), «V Міжнародна науково-практична конференція Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського до 80-х роковин з дня смерті провідного науковця та засновника Таврійського національного університету Володимира Івановича Вернадського» (м. Київ, 26 березня 2025 р.), «Концептуальні шляхи розвитку науки та освіти» (м. Львів, 29–30 березня 2025 р.), «Актуальні проблеми сучасної науки та освіти» (м. Львів, 19–20 березня 2025 р.).

Публікації. Основні положення дисертації відображено в 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.

Повнота викладення матеріалів дисертації в публікаціях.

в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:
статті у закордонних виданнях, проіндексованих у базах даних
Web of Science Core Collection та/або Scopus:

1. Stasiuk O., Lenher Y., Koretska V., Riabych N., Samilo A., Shyshko V., Zdrenyk I. Observance of human rights under the conditions of national law adaptation to the norms of the European Union. *AD ALTA: Journal of Interdisciplinary Research*. 2023. Vol. 13. Issue 2, special XXXV. Pp. 107–110. URL : https://www.magnanimitas.cz/ADALTA/130235/papers/A_16.pdf ; <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001027993900016> (Web of Science).

2. Didenko Y., Karpinska N., Anishchuk V., Visyn V., Pundor Y., Riabych N. Mediation in criminal processes in Ukraine. *AD ALTA: Journal of Interdisciplinary*

Research. 2024. Vol. 14, № 01-XLI. Pp. 231–234. URL : https://www.magnanimitas.cz/ADALTA/140141/papers/A_39.pdf ;
<https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001228321900038> (Web of Science).

3. Onyshchuk V., Dubytskyi O., Bodak V., Pavlova I., Riabikh N. Digital technologies and modelling for enhancing supply chain efficiency in international road transport. *Revista Gestão & Tecnologia*. 2025. Vol. 25, № 1. Pp. 168–185. URL : <https://revistagt.fpl.emnuvens.com.br/get/article/view/3114> ;
<https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001445878100009> (Web of Science).

4. Riabikh N., Kuzenko U., Humeniuk T., Chuienko V., Bezushko A. Challenges of anthropocentrism in wartime conditions: legal and regulatory perspective. *Salud, Ciencia y Tecnología – Serie de Conferencias*. 2025. Vol. 4. Article 1503. Pp. 1–12. URL : <https://conferencias.ageditor.ar/index.php/sctconf/article/view/1503> ;
<https://www.scopus.com/pages/publications/86000101991?origin=resultslist> (Scopus).

статті в наукових періодичних виданнях інших держав:

1. Рябих Н. В. Обсяг відповідальності перевізника за невиконання або неналежне виконання обов'язків за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом. *AREANAUKI*. 2023. Вип. 2 (11). С. 132–139 URL : https://www.law.vnu.edu.ua/_files/ugd/65dd18_6a9713545f544e8dab1bf34749ccdc05.pdf

2. Riabikh N., Visyn V., Grabovets V., Bodak V., Dubytskyi O., Iierusalymov I. Prevention of criminal offenses in the field of transport infrastructure operation. *International Journal of Environmental Sciences*. 2025. Vol. 11, № 11s. Pp. 464–470. URL : <https://theaspd.com/index.php/ijes/article/view/1703>

3. Riabikh N., Shcherbatiuk I., Pyroha I., Chechel N., Panasiuk O., Dolhov A. Using intelligent transport systems as a tool for preventing criminal offenses. *Revista Latinoamericana de la Papa*. 2025. Vol. 29, № 1. Pp. 46–53. URL : <https://papaslatinas.org/index.php/rev-alap/article/view/60/57>

статті у наукових виданнях, включених до

Переліку наукових фахових видань України:

1. Riabikh N. Classification of persons who commit traffic safety crimes: from occasional violators to repeat offenders. *Entrepreneurship, Economy and Law*. 2024. № 2. С. 103–113. URL : <https://pgp-journal.kiev.ua/archive/2024/2/19.pdf>

2. Riabikh N. Structure and elements of criminological characteristics of traffic safety violations. *International Scientific Journal «Internauka». Series: Juridical Sciences*. 2025. № 3 (85). Pp. 103–109. URL : <https://humanitarian.com.ua/index.php/juridical/article/view/289/306>

3. Riabikh N. Regulatory and legal gaps as determinants of criminal offenses in the transport sector. *International Scientific Journal «Internauka». Series: Juridical Sciences*. 2025. № 6 (88). С. 37–45. URL : <https://humanitarian.com.ua/index.php/juridical/article/view/204>

4. Riabikh N. Criminal and legal aspects of using unmanned technologies in logistics. *International Scientific Journal «Internauka». Series: Juridical Sciences*. 2025. № 7 (89). Pp. 52–58. URL : <https://humanitarian.com.ua/index.php/juridical/article/view/191/210>
5. Riabikh N. Using technologies to prevent traffic violations and enhance road safety. *International Scientific Journal «Internauka». Series: Juridical Sciences*. 2025. № 8 (90). Pp. 61–67. URL : <https://humanitarian.com.ua/index.php/juridical/article/view/173/192>
6. Riabikh N. Preventive measures for violations of vehicle operation rules: legal and technical aspects. *Актуальні питання у сучасній науці. Серія : Право*. 2025. № 6 (36). С. 358–375. URL : <http://perspectives.pp.ua/index.php/sn/article/view/25352>
7. Riabikh N. V. Features of criminological characteristics of crimes related to violation of transportation rules. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія : Юриспруденція*. 2025. № 76. С. 52–63. URL : <http://www.vestnik-pravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc76/12.pdf>
8. Riabikh N. V. Organizational factors contributing to violations of transport operation rules. *Адміністративне право і процес*. 2025. № 1. С. 47–60. URL : <https://applaw.net/index.php/journal/article/view/845/712>
9. Riabikh N. V. Corruption factor in criminal behavior of transport sector participants. *Правова держава*. 2025. № 57. С. 274–285. URL : <https://pd.onu.edu.ua/article/view/325404/317578>
10. Riabikh N. V. European transport safety standards: implementation experience in Ukraine. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Юридичні науки*. 2025. Т. 36 (75). № 2. С. 117–123. URL : https://www.juris.vernadskyjournals.in.ua/journals/2025/2_2025/18.pdf
11. Riabikh N. V. Urban factors as an element of general social prevention of road accidents and transport crimes. *Європейський правничий часопис*. 2025. Вип. 9. С. 175–182. URL : https://cms.legal-journal.e-u.edu.ua/uploads/9_26_da47f033dd.pdf
12. Riabikh N. Unlawful appropriation of vehicles as a factor in criminal offenses in the sphere of road traffic. *Economics. Finances. Law*. 2025. № 8. С. 44–51. URL : <https://efp.in.ua/uk/journal-article/1697>
13. Riabikh N. V. Criminological prevention of crimes in the field of transport security in the context of combating organized crime and smuggling. *Наука і техніка сьогодні*. 2025. № 8 (49). С. 24–41. URL : <http://perspectives.pp.ua/index.php/nts/article/view/28257/28220>
14. Рябих Н. В. Міжнародно-правове регулювання перевезення небезпечних вантажів. *Держава та регіони. Серія: Право*. 2025. № 3 (88). С. 91–97. URL : https://law.stateandregions.zp.ua/archive/3_2025/13.pdf
15. Riabikh N. Criminal law aspects of artificial intelligence application for traffic accident data analysis. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2025. № 4. С. 108–117. URL : http://apnl.dnu.in.ua/4_2025/18.pdf
16. Riabikh N. V. Methodology for analyzing the technical condition of

vehicles as a factor of crime in the field of traffic safety. *Центральноукраїнський вісник права та публічного управління*. 2025. Вип. 3 (11). С. 115–125. URL : <https://cuju.dnuvs.ukr.education/index.php/cuj/article/view/133/129>

17. Riabikh N. Modeling criminogenic threats in the transport infrastructure: current state and prospects. *Науковий часопис Українського державного університету імені Михайла Драгоманова. Серія 18. Право*. 2025. № 46. С. 10–21. URL : <https://chasopys.law.npu.kiev.ua/archive/46/4.pdf>

18. Riabikh N. Latency of crimes in the field of road safety and transport operation. *Науковий вісник Дніпровського державного університету внутрішніх справ*. 2025. № 3. С. 130–146. URL : <https://visnik.dduvs.edu.ua/index.php/visnyk/article/view/2382/2027>

19. Riabikh N. Prevention of transport-related crimes through urban planning improvements. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2025. Вип. 4. С. 123–135. URL : <http://nvppp.in.ua/vip/2025/4/22.pdf>

20. Riabikh N., Visin V. Social and economic factors of criminal offenses in transport security. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія: Юридичні науки*. 2025. № 4 (48). С. 388–398. URL : <https://science.lpnu.ua/law/all-volumes-and-issues/volume-12-number-4-48-2025/social-and-economic-factors-criminal-offenses>

які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

1. **Рябих Н. В.** Особливості проведення слідчих (розшукових) дій в умовах воєнного стану в Україні. *Державотворчі процеси в Україні: реалії сьогодення* : матеріали I Міжнар. наук.-практ. конф., м. Луцьк, 17 травня 2024 р. Луцьк : IBV ЛНТУ, 2024. С. 253–258.

2. **Рябих Н. В.** Соціальні та демографічні детермінанти злочинності у сфері експлуатації транспорту: портрет правопорушника. *Державотворчі процеси в Україні: реалії сьогодення* : тези доповідей за матеріал. II Міжнародної наук.-практ. конф., м. Луцьк, 30 квітня 2025 р. / відп. ред. В. В. Аніщук, С. Г. Зицик. Луцьк : IBV ЛНТУ, 2025. С. 155–161.

3. Riabikh N. V. Criminology characteristics of offenses in the field of traffic safety: component elements. *Modern Achievements in Legal Science and Practice* : International scientific conference, March 19–20, 2025. Riga, the Republic of Latvia. Riga, Latvia : Baltija Publishing, 2025. С. 108–112.

4. **Рябих Н. В., Грабовець В. В.** Міжнародні перевезення та кримінальні ризики: правові та практичні аспекти. *V Міжнародна науково-практична конференція Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського до 80-х роковин з дня смерті провідного науковця та засновника Таврійського національного університету Володимира Івановича Вернадського* : матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції, м. Київ, 26 березня 2025 р. Київ – Львів – Торунь : Liha-Pres, 2025. С. 169–173.

5. **Рябих Н. В.** Стан наукової розробки з питань безпеки руху та експлуатації транспорту. *Концептуальні шляхи розвитку науки та освіти* : матеріали XIV Міжнар. наук.-практ. конф., м. Львів, 29–30 березня 2025 р. /

Львівський науковий форум. Львів, 2025. С. 86–91.

6. Riabikh N. International experience in improving traffic safety and its adaptation in Ukraine *Актуальні проблеми сучасної науки та освіти* : матеріали XIV Міжнар. наук.-практ. конф., м. Львів, 19–20 березня 2025 р. / Львівський науковий форум. Львів, 2025. С. 63–67.

які додатково відображають наукові результати дисертації:

1. Право : навчальний посібник для здобувачів другого (магістерського) рівня вищої освіти спеціальності 081 Право денної та заочної форм навчання / укладачі : В. В. Вісин, О. С. Філюк, Н. Ю. Щербюк, В. В. Аніщук, Н. В. Рябих ; під ред. В. В. Аніщука. Луцьк : ВІП ЛНТУ, 2024. 440 с.

Характеристика особистості здобувача. Рябих Наталія Володимирівна народився 4 липня 1982 року в м. Луцьку. У 2003 році з відзнакою закінчила Волинський національний університет імені Лесі Українки за спеціалізацією «Правознавство».

З 2003 р. по 2012 р. – викладач кафедри публічно-правових дисциплін ПВНЗ «Університет сучасних знань». 2012 р. – 2015 р. - завідувач кафедри публічно-правових дисциплін ПВНЗ «Університет сучасних знань» 2012 - 2020р. - доцент кафедри публічно-правових дисциплін ПВНЗ «Університет сучасних знань». 2015 р. -2020 р. – директор Луцької філії ПВНЗ «Університет сучасних знань» 2021р. - по даний час - доцент кафедри права Луцького національного технічного університету

У 2017 році успішно захистила дисертацію на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право» у спеціалізованій вченій раді Класичного приватного університету м. Запоріжжя на тему: «Забезпечення в Україні прав засуджених до позбавлення волі на охорону життя та здоров'я».

Оцінка мови та стилю дисертації. Дисертація написана державною мовою, стиль викладення – науковий. Отримані результати дослідження: наукові положення, висновки і рекомендації викладені стисло, точно, ясно та просто, що забезпечує легкість і доступність їх сприйняття.

Відповідність змісту дисертації спеціальності, з якої вона подається до захисту. Відповідність змісту дисертації спеціальності, з якої вона подається до захисту «Теоретичні та прикладні аспекти запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні» є напрямом, який віднесено до спеціальності 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право.

Відповідність дисертації нормативно встановленим вимогам та можливість подання їх до захисту. Дисертація відповідає п.п. 7, 8 «Порядку присудження та позбавлення наукового ступеня доктора наук», затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 17 листопада 2021 р. № 1197, та може бути рекомендована до попереднього розгляду та захисту в спеціалізованій вченій раді відповідного профілю.

У результаті експертизи дисертації Рябих Наталії Володимирівни та повноти публікації основних результатів дослідження

УХВАЛЕНО:

1. Затвердити висновок щодо дисертації Рябих Наталії Володимирівни «Теоретичні та прикладні аспекти запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні».

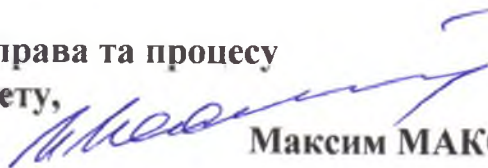
2. Констатувати, що за актуальністю, ступенем новизни, обґрунтованістю, науковою та практичною цінністю здобутих результатів дисертація Рябих Наталії Володимирівни відповідає спеціальності 12.00.08 – кримінальне право та криминологія; кримінально-виконавче право та вимогам пп. 7, 8 «Порядку присудження та позбавлення наукового ступеня доктора наук», затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 17 листопада 2021 р. № 1197.

3. Рекомендувати подану дисертацію Рябих Наталії Володимирівни «Теоретичні та прикладні аспекти запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні» на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та криминологія; кримінально-виконавче право до попереднього розгляду у спеціалізованій вченій раді відповідного профілю.

Результати голосування присутніх на засіданні: за – 30; проти – немає; таких, що утримались – немає.

Рецензент –

**завідувач кафедри кримінального права та процесу
Державного податкового університету,
доктор юридичних наук, доцент**



Максим МАКСІМЕНЦЕВ

Рецензент –

**проректор з навчально-виховної роботи
та професійного розвитку
Державного податкового університету,
доктор юридичних наук, доцент**



Дарія ВІТЮК

Рецензент –

**доцент кафедри кримінального права та процесу
Державного податкового університету,
доктор юридичних наук, доцент**



Олеся БОДУНОВА