

*До разової спеціалізованої вченої ради
у Донецькому державному університеті внутрішніх справ*

ВІДГУК

**офіційного опонента кандидати юридичних наук, професорки
Туманянц Ануш Робертівни на дисертацію Коренського Сергія
Анатолійовича «Досудове розслідування дорожньо-транспортних
пригод», подану на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю
081 «Право»**

Актуальність обраної проблематики дисертаційного дослідження.

Сучасний етап розвитку української держави та її правоохоронної системи характеризується стрімким науково-технічним прогресом, інтенсифікацією дорожнього руху, розширенням дорожньої мережі та підвищенням мобільності населення. Вказані чинники в умовах дії правового режиму воєнного стану, коли транспортна інфраструктура виконує не лише економічну, але й стратегічну функції, об'єктивно зумовлюють зростання навантаження на логістичні шляхи та призводять до збільшення кількості кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Забезпечення балансу між публічним інтересом щодо швидкого й ефективного кримінального переслідування винних осіб та приватним інтересом, який полягає у якісному гарантуванні й захисті прав, свобод і законних інтересів усіх учасників кримінального провадження, висуває принципово нові вимоги до якості кримінальної процесуальної діяльності.

Актуальність обраного напряму наукового пошуку дисертант підтверджує наявністю низки системних чинників теоретичного та прикладного характеру.

Перш за все, наявна нормативно-правова база містить суттєві прогалини, які дезорієнтують практичні підрозділи під час фіксації першочергових даних. Особливої гостроти у доктрині набуває проблема неможливості проведення невідкладного освідування учасників ДТП (у тому числі в примусовій формі)

для встановлення стану сп'яніння до моменту внесення відомостей до ЄРДР, що створює реальні ризики незворотної втрати доказової інформації. Крім того, існує нагальна потреба правового унормування можливості сторони обвинувачення знімати показання з технічних приладів та відеореєстраторів до внесення даних до ЄРДР за аналогією з процедурою дізнання.

По-друге, сучасний стан законодавства демонструє очевидні колізії при розслідуванні злочинів, передбачених ч. 1 ст. 286 КК України. Приписи ч. 1 ст. 208 КПК України фактично блокують можливість затримання осіб, підозрюваних у вчиненні цього правопорушення, оскільки його санкція не передбачає покарання у виді позбавлення волі. Це вимагає розробки нових правових механізмів короткострокового затримання з негайним судовим контролем. Аналогічний дефект спостерігається у сфері застосування ізоляційних запобіжних заходів: неможливість обрання домашнього арешту до осіб, підозрюваних за ч. 1 ст. 286 КК України, штучно погіршує процесуальне становище останніх, оскільки застава з огляду на їхній майновий стан може виявитися значно суворішим заходом, ніж цілодобовий домашній арешт.

По-третє, практика проведення огляду місця ДТП свідчить, що права та законні інтереси фактичних учасників пригоди нерідко обмежуються без надання їм чіткого процесуального статусу та без забезпечення належного права на ознайомлення з матеріалами фіксації. Потребують теоретичного переосмислення також питання нормативної регламентації особистого обшуку як самостійної слідчої (розшукової) дії, що має здійснюватися незалежно від невідкладного обшуку транспортного засобу чи факту процесуального затримання особи.

По-четверте, попри наявність праць відомих вітчизняних процесуалістів, які розглядали окремі аспекти провадження щодо транспортних злочинів, у науці кримінального процесу бракувало цілісного, системного дослідження, яке б поєднувало загальні положення, внутрішній зміст та критерії ефективності досудового розслідування ДТП крізь призму

мінімальних часових витрат, оптимізації статусу учасників та впровадження інноваційних цифрових технологій і безперервного відеозапису.

З огляду на зазначене, дисертаційне дослідження Коренського Сергія Анатолійовича на тему «Досудове розслідування дорожньо-транспортних пригод» є своєчасним, актуальним та має вагоме стратегічне значення як для розвитку фундаментальних положень кримінального процесуального права, так і для оптимізації правозастосовної діяльності органів правопорядку і суду.

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

Наукове дослідження виконано відповідно до тематики науково-дослідної роботи Донецького державного університету внутрішніх справ протягом 2020-2024 років «Теоретичні та практичні проблеми державотворення, реформування права та правоохоронної системи в контексті євроінтеграційного вибору України» (№0120U105582), п. 12 «Актуальні проблеми захисту прав людини і громадянина органами та підрозділами системи МВС в умовах воєнного стану» Тематики наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок на 2025-2029 роки (Наказ МВС України від 21.05.2024 року № 326), п. 3 «Дотримання прав і свобод людини та громадянина в діяльності органів та підрозділів системи МВС» та п. 14 «Підвищення ефективності досудового розслідування» Тематики наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок на 2020-2024 роки (Наказ МВС України від 11.06.2020 року № 454).

Оцінка наукового рівня дисертації і наукових публікацій здобувача.

Про достатній рівень достовірності проведеного дослідження значною мірою свідчить теоретична основа дослідження, яку склали праці вітчизняних та зарубіжних учених у галузі кримінального процесу, криміналістики, кримінального права та кримінології, у яких розглядаються як загальні, так і окремі питання досудового розслідування кримінальних правопорушень, у тому числі пов'язаних із вчиненням ДТП.

Вагомості роботі надає емпірична база, на яку спирається дисертант, а саме результати опитування 82 слідчих Національної поліції України, 58

прокурорів органів прокуратури та 64 адвокатів щодо проблемних питань досудового розслідування ДТП, а також судові рішення, що оприлюднені в Єдиному державному реєстрі судових рішень та рішення ЄСПЛ.

Нормативну основу дослідження становлять положення Конституції України, КК України, КПК України, застосування яких пов'язано з досудовим розслідуванням ДТП (стор. 19-20).

Достовірність, повноту та об'єктивність отриманих результатів забезпечило релевантне використання автором комплексу методів теоретичного та емпіричного пізнання, що дозволило здійснити комплексний аналіз проблем досудового розслідування ДТП, поєднавши вивчення доктринальних положень, нормативної бази, судової практики та результатів емпіричних спостережень. Методологічну основу дослідження склав діалектичний метод наукового пізнання, застосування якого дозволило розглянути досудове розслідування ДТП у розвитку, взаємозв'язку та взаємозумовленості його складових елементів, а також виявити внутрішні суперечності чинного правового регулювання та шляхи їх подолання (усі підрозділи). Методи функціонального аналізу та синтезу застосовано для розкриття функціонального призначення досудового розслідування ДТП і визначення його окремих елементів (підрозділ 1.3). Системно-структурний метод використано для дослідження досудового розслідування ДТП як цілісної системи, що складається із взаємопов'язаних елементів, а також для виокремлення його ознак, функціональних складових, критеріїв ефективності та шляхів удосконалення (підрозділи 1.2–1.3, 3.1–3.2). Історичний метод застосовано під час дослідження етапів становлення і розвитку законодавства, що регулює досудове розслідування ДТП; його використання надало змогу простежити генезу кримінально-правових і кримінальних процесуальних норм, визначити закономірності їх розвитку та виявити особливості правового регулювання на різних історичних етапах (підрозділ 1.1). Порівняльний метод використано під час зіставлення положень національного законодавства, наукових підходів, судової практики та міжнародних стандартів у сфері

захисту прав людини, що дало можливість окреслити напрями вдосконалення правового регулювання досудового розслідування ДТП і запропонувати доповнення до норм КПК України (підрозділи 2.1, 2.2, 3.1, 3.2). Формально-юридичний метод застосовано під час аналізу змісту норм Конституції України, КК України, КПК України, а також для тлумачення їх положень у контексті досліджуваної проблематики (підрозділи 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 3.2). Використана система зазначених методів обумовила забезпечення належного рівня наукової обґрунтованості отриманих результатів, дозволила всебічно розкрити предмет дисертаційного дослідження та сформулювати аргументовані висновки й пропозиції (стор. 18-19). Робота демонструє належний рівень оволодіння здобувачем методологією наукових досліджень.

Основні наукові результати дисертаційного дослідження С. А. Коренського повністю відображені в опублікованих працях автора, що свідчить про високий рівень апробації та публічності дослідження.

За темою дисертації опубліковано 11 наукових праць: 8 статей у періодичних виданнях України, включених МОН України до переліку наукових фахових видань з юридичних наук; наукові положення роботи пройшли належну апробацію на 3 науково-практичних заходах всеукраїнського та міжнародного рівнів, за результатами яких опубліковано відповідні тези доповідей. Наукові публікації здобувача повною мірою та репрезентативно відображають ключові теоретичні положення та прикладні результати дисертаційного дослідження. Вони присвячені комплексному аналізу сутності й функцій досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод, визначенню часових і процесуальних критеріїв його ефективності, а також розв'язанню актуальних практичних проблем проведення окремих процесуальних дій, зокрема затримання осіб, огляду місця події, особистого обшуку, невідкладного освідчування та застосування запобіжних заходів у цій категорії справ. Все це засвідчує належний рівень апробації результатів дослідження, їх наукову обґрунтованість та відповідність тематиці дисертаційної роботи.

Наукова новизна представлених результатів. Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що дисертація є одним із перших комплексних досліджень, котре присвячене досудовому розслідуванню ДТП і спрямоване на отримання нових наукових результатів щодо загальних положень, змісту та ефективності досудового розслідування ДТП.

Робота містить низку положень, які суттєво збагачують кримінальну процесуальну науку. Зокрема, здобувачем уперше: – сформульовано визначення досудового розслідування ДТП як досудової кримінальної процесуальної діяльності, що здійснюється спеціальними суб'єктами у законний та правомірний спосіб, переважно із залученням обізнаних осіб та використанням спеціальних знань, змістом якої є отримання доказової інформації (кримінальне процесуальне пізнання) щодо викриття винної особи у вчиненні кримінального правопорушення внаслідок ДТП; – обґрунтовано, що досудове розслідування ДТП виконує такі функції: 1) протидія кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху; 2) профілактика (превенція) кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху; 3) гарантування прав, свобод і законних інтересів учасників досудового розслідування ДТП; 4) забезпечення виконання процесуальних обов'язків учасниками досудового розслідування ДТП; 5) спеціальне пізнання (доказування) обставин вчинення кримінальних правопорушень внаслідок ДТП; 6) фіксування доказової інформації щодо кримінальних правопорушень в результаті вчинення ДТП; 7) сприяння відшкодуванню шкоди, завданої внаслідок ДТП; – доведено, що шляхами підвищення ефективності досудового розслідування ДТП є: 1) удосконалення нормативної регламентації проведення слідчих (розшукових) дій під час досудового розслідування ДТП; 2) покращення правового регулювання застосування запобіжних заходів під час досудового розслідування ДТП; 3) підвищення рівня компетентності спеціального суб'єкта досудового розслідування ДТП; 4) оптимізація кримінального процесуального статусу учасників досудового розслідування ДТП; 5) поліпшення порядку фіксування досудового розслідування ДТП; 6)

запровадження інноваційних технологій для досудового розслідування ДТП (стор. 20-21).

Крім того, удосконалено: – теоретичні положення щодо ефективності кримінальної процесуальної діяльності. Визначено, що ефективність досудового розслідування ДТП – це здатність досудового розслідування у законний та правомірний спосіб, шляхом проведення доказової (пізнавальної) діяльності, за мінімальний проміжок часу досягнути мети щодо викриття винної особи у вчиненні кримінального правопорушення внаслідок ДТП; – доктринальні положення стосовно процесуального положення учасників ДТП під час проведення огляду місця події. Констатовано, що учасники ДТП під час проведення огляду місця події є особами, які вже мають процесуальний статус у кримінальному процесі. Такими можуть бути: 1) процесуальний статус особи, чий права та законні інтереси можуть бути обмежені чи порушені; 2) процесуальний статус іншої особи, права чи законні інтереси якої обмежуються під час досудового розслідування; – наукові погляди щодо отримання відомостей від учасника ДТП. Обґрунтовано, що у випадку, коли під час досудового розслідування ДТП відсутня ймовірність набуття особою статусу підозрюваного, належним способом одержання відомостей від такої особи є відібрання письмових пояснень за умови ознайомлення її з правами підозрюваного (стор. 21-22).

У роботі набули подальшого розвитку теоретичні положення щодо визначення критеріїв ефективності досудового розслідування ДТП через призму часових та процесуальних вимірів. Важливе наукове значення має комплексний аналіз нормативних дефектів кримінального процесуального закону (зокрема, ч. 1 ст. 208, ст. 181, ст. 236 КПК України), що дозволило автору сформулювати конкретні пропозиції щодо вдосконалення інститутів особистого обшуку, невідкладного освідкування та застосування запобіжних заходів у справах про ДТП (стор. 22-23).

Поставлене наукове завдання виконане на належному рівні, оскільки дисертація містить нові науково обґрунтовані результати проведених

досліджень, які розв'язують конкретне наукове завдання – комплексне теоретичне узагальнення та вирішення прикладних проблем правового регулювання й оптимізації досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод в Україні, спрямоване на підвищення його ефективності, забезпечення прав учасників кримінального провадження та вдосконалення чинного кримінального процесуального законодавства.

Оцінка практичного значення одержаних автором дисертації результатів. Отримані висновки та практичні пропозиції, що містяться у дисертації, можуть бути використані за різними напрямками: (а) науково-дослідній діяльності – для подальшого розроблення проблем щодо досудового розслідування ДТП (Акт впровадження в науково-дослідну діяльність Донецького державного університету внутрішніх справ від 12.05.2026 р., Додаток А); (б) освітньому процесі – під час підготовки навчально-методичних матеріалів щодо досудового розслідування ДТП, викладання навчальних дисциплін, зокрема «Кримінального процесу», «Доказування у кримінальному процесі» тощо (Акт впровадження в освітній процес Донецького державного університету внутрішніх справ від 12.05.2026 р., Додаток Б); (в) правотворчій діяльності – під час розробки змін і доповнень до КПК України, що регулюють питання досудового розслідування ДТП, зокрема в частині вдосконалення правової регламентації проведення окремих слідчих (розшукових) дій та порядку застосування запобіжних заходів; (г) правозастосовній діяльності – для удосконалення й оптимізації процесуальної діяльності щодо досудового розслідування ДТП.

Оцінка змісту дисертації та її оформлення. Дисертація характеризується логічним змістовним наповненням відповідно до плану, структура якого забезпечує комплексність та системність опрацювання проблематики, пов'язаної із досудовим розслідування дорожньо-транспортних пригод.

Структура дисертації визначається метою та завданнями дослідження. Робота структурно побудована зі вступу, трьох розділів, що складаються з семи

підрозділів, висновків, списку використаних джерел (274 найменування, викладених на 32 сторінках), 5 додатків (викладених на 11 сторінках). Повний обсяг дисертаційного дослідження становить 236 сторінок, серед яких основного змісту – 178 сторінок.

У вступі обґрунтовується актуальність теми, висвітлюється ступінь її наукової розробленості, формулюються об'єкт, предмет, мета та завдання дослідження, визначаються теоретико-методологічні основи й емпірична база, обґрунтовується наукова новизна одержаних результатів, їх теоретичне та практичне значення, форми апробації та структура дисертаційної роботи (стор. 16-24).

Розділ 1. «Загальні положення досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод» присвячений історичному розвитку законодавства щодо досудового розслідування ДТП, визначенню поняття досудового розслідування ДТП, а також його функціональному призначенню.

У підрозділі 1.1. *«Історичний розвиток законодавства щодо досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод»* здобувач здійснює детальний історіографічний та бібліографічний аналіз наукових праць вітчизняних і зарубіжних процесуалістів та криміналістів, які присвячували свої дослідження питанням розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху. Автор констатує, що попри наявність ґрунтовних напрацювань, більшість із них не враховують сучасних реалій цифровізації та специфіки функціонування правоохоронної системи в умовах воєнного стану. Методологічну основу підрозділу становить опис інтегративного підходу, який дозволив поєднати загальнонаукові методи (аналіз, синтез, системно-структурний) із правовими методами (порівняльно-правовим та формально-юридичним). Окрему увагу приділено обґрунтуванню оригінальної концепції критеріїв ефективності розслідування ДТП, де визначальними чинниками названо мінімізацію часових витрат органу досудового розслідування та обов'язкове забезпечення безперервної цифрової фіксації на початковому етапі (стор. 25-44).

Підрозділ 1.2. «Поняття досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод» присвячено аналізу чинного кримінального процесуального законодавства, відомчих підзаконних актів та інструкцій, що регламентують порядок дій уповноважених осіб безпосередньо після отримання інформації про дорожньо-транспортну пригоду. Автор фокусується на виявленні суттєвих нормативних «дефектів» та прогалин правового регулювання. Ключовим моментом виступає наукове обґрунтування недосконалості процедури перевірки стану сп'яніння учасників пригоди. Дисертант доводить, що неможливість законного проведення невідкладного (у тому числі примусового) освідування водіїв для встановлення алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння до моменту офіційного внесення відомостей до ЄРДР створює критичні ризики для кримінального провадження через незворотний розпад алкоголю та токсичних речовин в організмі людини (стор. 44-60).

У підрозділі 1.3 «Функціональне призначення досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод» автор аналізує досудове розслідування дорожньо-транспортних пригод як цілісну процесуальну систему із притаманними їй специфічними завданнями, ознаками та елементами. Наукова новизна та суттєвий теоретичний здобуток досліджуваного підрозділу полягають у тому, що здобувачем сформовано та обґрунтовано концептуальну систему функцій, які реалізуються під час досудового розслідування кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Автор виокремлює сім ключових функцій, що становлять функціональне призначення цього інституту, а саме: протидію кримінальним правопорушенням у відповідній сфері; їх профілактику (превенцію); гарантування прав, свобод і законних інтересів учасників кримінального провадження; забезпечення виконання процесуальних обов'язків згаданими учасниками; спеціальне пізнання (доказування) обставин вчинення ДТП; фіксування доказової інформації; а також сприяння відшкодуванню завданої шкоди. У результаті проведеного аналізу дисертант

доходить обґрунтованого висновку, що призначення досудового розслідування ДТП виходить далеко за межі суто каральної спрямованості. Зміст підрозділу переконує, що нормативна та практична реалізація окреслених функцій покликана забезпечити належний баланс між публічними та приватними інтересами, ефективно захистити права потерпілих і підозрюваних, створити процесуальні гарантії їх дотримання, а також забезпечити швидке й повне відновлення порушених прав шляхом компенсації майнової та моральної шкоди, заподіяної внаслідок дорожньо-транспортної пригоди (стор. 61-82).

У розділі 2. «Зміст досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод» здійснено комплексний науково-практичний аналіз процесуального механізму проведення слідчих (розшукових) дій під час досудового розслідування кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. На відміну від першого розділу, який має переважно теоретико-методологічний характер, другий розділ зосереджений на прикладних аспектах кримінальної процесуальної діяльності, що виникають під час розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із порушенням правил безпеки дорожнього руху. Автор послідовно аналізує найбільш проблемні процесуальні інститути, виявляє прогалини чинного кримінального процесуального законодавства, досліджує судову практику та формулює пропозиції щодо вдосконалення правового регулювання.

У підрозділі 2.1 «Проведення окремих слідчих (розшукових) дій під час досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод» автор здійснює комплексне дослідження специфіки проведення тих процесуальних дій, які мають визначальне значення для формування доказової бази у кримінальних провадженнях цієї категорії. В основу дослідження покладено тезу про те, що саме початковий етап розслідування дорожньо-транспортної пригоди значною мірою визначає перспективи подальшого доказування, оскільки більшість доказової інформації має нестійкий характер і може бути безповоротно

втрачена внаслідок несвоєчасного або неналежного проведення процесуальних дій.

Особливу увагу приділено правовій природі та порядку проведення огляду місця дорожньо-транспортної пригоди. Автор аналізує нормативне регулювання зазначеної слідчої (розшукової) дії, розкриває її значення як основного джерела первинної доказової інформації та обґрунтовує необхідність удосконалення порядку її проведення. Досліджуються процесуальні проблеми визначення кола учасників огляду місця події, їхніх процесуальних прав та обов'язків, а також меж процесуального примусу, який може застосовуватися під час проведення цієї слідчої дії. Дисертант доходить висновку, що особи, які беруть участь у дорожньо-транспортній пригоді, вже на стадії проведення огляду фактично набувають певного процесуального статусу, оскільки саме їх права та законні інтереси можуть бути істотно обмежені внаслідок проведення процесуальних дій. У зв'язку з цим запропоновано розширити процесуальні гарантії таких осіб шляхом обов'язкового зазначення їх у протоколі огляду, забезпечення можливості ознайомлення із матеріалами проведеної процесуальної дії та запровадження обов'язкового безперервного відеозапису всього процесу огляду місця події.

Важливе місце у підрозділі займає дослідження питання допустимості отримання доказової інформації з технічних засобів фіксації, насамперед автомобільних відеореєстраторів та інших електронних носіїв інформації. Автор аналізує співвідношення потреб оперативного отримання доказів із гарантіями права власності та недоторканності володіння особи, обґрунтовуючи, що будь-яке отримання інформації з технічних засобів шляхом незаконного проникнення до транспортного засобу має тягнути визнання відповідних доказів недопустимими. Одночасно пропонується розширити перелік процесуальних дій, які можуть здійснюватися до внесення відомостей до Єдиного реєстру досудових розслідувань, дозволивши стороні обвинувачення фіксувати інформацію з технічних пристроїв за аналогією із процедурою дізнання.

Окремий блок дослідження присвячений отриманню пояснень та показань від учасників дорожньо-транспортної пригоди. Автор аналізує проблему визначення належної процесуальної форми одержання інформації від особи, яка ще не набула статусу підозрюваного, але потенційно може його набутти в майбутньому. Дисертант відстоює диференційований підхід, відповідно до якого вибір між отриманням письмових пояснень і проведенням допиту повинен залежати від наявності реальної перспективи повідомлення особі про підозру. Якщо така перспектива відсутня, пропонується використовувати інститут письмових пояснень за умови попереднього роз'яснення особі комплексу прав, аналогічних правам підозрюваного. Якщо ж матеріали кримінального провадження вже свідчать про високу ймовірність набуття відповідною особою статусу підозрюваного, найбільш належним способом забезпечення її процесуальних гарантій автор вважає негайне повідомлення про підозру із подальшим проведенням допиту саме як підозрюваного.

Значна увага приділена дослідженню особистого обшуку під час розслідування дорожньо-транспортних пригод. Аналізуючи чинне кримінальне процесуальне законодавство, автор констатує відсутність самостійної нормативної регламентації цієї слідчої дії, що породжує неоднозначність правозастосовної практики. У зв'язку з цим запропоновано законодавчо закріпити особистий обшук як окрему самостійну слідчу (розшукову) дію, незалежну від проведення обшуку транспортного засобу або затримання особи. Такий підхід, на думку дисертанта, сприятиме більшій визначеності процесуального порядку та забезпеченню прав учасників кримінального провадження.

Предметом окремого наукового аналізу виступає проведення освідування учасників дорожньо-транспортної пригоди. Автор звертає увагу на існуючу прогалину кримінального процесуального законодавства, яка фактично унеможливорює проведення невідкладного освідування особи до внесення відомостей до ЄРДР. Враховуючи швидкоплинний характер окремих

доказів, зокрема стану алкогольного чи наркотичного сп'яніння, дисертант обґрунтовує необхідність законодавчого врегулювання можливості проведення невідкладного, у тому числі примусового, освідування ще до початку досудового розслідування із подальшим здійсненням судового контролю за законністю таких дій. Таким чином автор прагне забезпечити баланс між ефективністю розслідування та дотриманням конституційних гарантій прав людини (стор. 84-127).

У підрозділі 2.2 *«Застосування окремих ізоляційних запобіжних заходів під час досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод»* досліджуються особливості застосування найбільш суворих заходів процесуального примусу щодо осіб, які підозрюються у вчиненні кримінальних правопорушень, пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами. Автор виходить із необхідності забезпечення належного балансу між інтересами ефективного кримінального переслідування та гарантіями права людини на свободу й особисту недоторканність.

Передусім аналізується можливість застосування домашнього арешту у кримінальних провадженнях за ч. 1 ст. 286 КК України. Автор звертає увагу, що чинне законодавство фактично виключає можливість застосування цього виду запобіжного заходу, незважаючи на те, що за своїм ступенем втручання у права особи він є менш суворим, ніж тримання під вартою, але водночас здатний забезпечити належну процесуальну поведінку підозрюваного. Дисертант критично оцінює таку законодавчу конструкцію та обґрунтовує необхідність внесення відповідних змін до ст. 181 КПК України. Особливо наголошується, що застава не завжди є менш суворим заходом, ніж домашній арешт, оскільки її застосування значною мірою залежить від майнового становища особи і може фактично створювати надмірний фінансовий тягар для підозрюваного.

Далі автор детально аналізує проблематику процесуального затримання осіб, які підозрюються у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України. На підставі аналізу чинної редакції ст.

208 КПК України зроблено висновок про існування нормативної прогалини, яка фактично позбавляє правоохоронні органи можливості законного затримання особи у випадках, коли санкція відповідної статті Кримінального кодексу не передбачає покарання у вигляді позбавлення волі, навіть якщо існує об'єктивна необхідність негайного застосування такого заходу. Автор пропонує доповнити ст. 208 КПК України спеціальними положеннями, які б передбачали можливість затримання осіб, підозрюваних у вчиненні кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, за умови обов'язкового здійснення невідкладного судового контролю протягом двадцяти чотирьох годин із моменту затримання. При цьому дисертант окремо підкреслює, що тривалість такого затримання повинна бути меншою за загальний максимально допустимий строк, встановлений КПК України, з огляду на характер кримінального правопорушення та санкцію відповідної кримінально-правової норми (стор. 127-146).

Розділ 3 «Ефективність досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод» становить прикладну та підсумкову основу всієї наукової праці. У цьому розділі здобувач логічно переходить від теоретичних засад до формування концептуальних пропозицій щодо вдосконалення чинного кримінального процесуального законодавства України та правозастосовної практики органів досудового розслідування.

У підрозділі 3.1. *«Поняття ефективності досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод»* проведено ґрунтовний теоретико-процесуальний аналіз категорії «ефективність» стосовно специфіки розслідування кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Здобувач розпочинає аналіз із критичного огляду існуючих у доктрині кримінального процесу підходів до розуміння ефективності процесуальної діяльності. Автор обґрунтовано вказує, що ефективність не може зводитися виключно до статистичних показників (кількості направлених до суду обвинувальних актів), а повинна оцінюватися через призму досягнення

завдань кримінального провадження (ст. 2 КПК України) при суворому дотриманні прав, свобод і законних інтересів учасників.

Науковою новизною підрозділу є сформульоване здобувачем авторське визначення «ефективність досудового розслідування ДТП» розглядається як здатність даного етапу провадження у законний та правомірний спосіб, шляхом проведення комплексної доказової (пізнавальної) діяльності, за мінімальний проміжок часу досягати мети щодо повного, всебічного та неупередженого викриття винної особи у вчиненні кримінального правопорушення внаслідок ДТП.

Автор виокремлює та розгортає систему критеріїв оцінки ефективності цього виду діяльності: (1) законність досудового розслідування ДТП; (2) правомірність досудового розслідування ДТП; (3) пізнавальна спрямованість досудового розслідування ДТП; (4) швидкість (мінімальний проміжок часу) досудового розслідування ДТП; (5) досягнення мети щодо викриття винної особи у вчиненні кримінального правопорушення внаслідок ДТП (стор. 151-167).

Підрозділ 3.2. «Шляхи підвищення ефективності досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод» є найбільш насиченим у практично-прикладній площині. Здобувач систематизує та деталізує конкретні напрями підвищення ефективності розслідування ДТП, розподіляючи їх за 6 ключовими блоками:

1) Удосконалення нормативної регламентації проведення слідчих (розшукових) дій. Автор приділяє значну увагу процесуальному порядку проведення огляду місця події, слідчого експерименту та призначення судових експертиз (інженерно-транспортних, автотехнічних, військово-автотехнічних, медичних). Обґрунтовується необхідність усунення нормативних прогалин щодо залучення спеціалістів до огляду, деталізації вимог до складання протоколу огляду та схеми ДТП, які є фундаментальними джерелами доказів у цій категорії справ.

2) Покращення правового регулювання застосування запобіжних заходів. Дисертант досліджує специфіку застосування запобіжних заходів до осіб, які підозрюються у вчиненні ДТП (зокрема зі смертельним наслідком або в стані сп'яніння). Обґрунтовано необхідність забезпечення балансу між захистом публічного інтересу (запобігання ухиленню особи чи повторному вчиненню ДТП) та гарантіями прав особи. Особливу увагу приділено оптимізації строків та підстав затримання особи в порядку ст. 208 КПК України безпосередньо на місці пригоди.

3) Підвищення рівня компетентності спеціального суб'єкта розслідування. Здобувач доводить, що ДТП належать до категорії специфічних кримінальних правопорушень, розслідування яких вимагає від слідчого/дізнавача володіння спеціальними знаннями в галузі автотехніки, фізики та трасології. У зв'язку з цим пропонується посилення спеціалізації слідчих, проведення регулярних тренінгів із залученням судових експертів та підвищення вимог до професійного рівня суб'єктів, які здійснюють першочергові слідчі дії.

4) Оптимізація кримінального процесуального статусу учасників провадження. Дисертант розкриває проблемні питання забезпечення прав потерпілого, підозрюваного, а також свідків під час розслідування ДТП. Акцентовано увагу на забезпеченні процесуальних гарантій потерпілих від ДТП щодо оперативного отримання інформації про хід провадження, забезпечення їхньої участі у проведенні слідчих дій (наприклад, слідчому експерименті) та ефективного відшкодування завданої шкоди.

5) Поліпшення порядку фіксування досудового розслідування. Автор обґрунтовує необхідність переходу від традиційного паперового фіксування до повноцінного використання технічних засобів. Детально проаналізовано порядок обов'язкового відеофіксування окремих слідчих дій (насамперед огляду місця події та слідчого експерименту), складання електронних схем ДТП із використанням спеціалізованого програмного забезпечення, що

виключає суб'єктивні помилки при вимірюванні гальмівного шляху, координат розташування транспортних засобів тощо.

б) Запровадження інноваційних технологій. У підрозділі висвітлено перспективи застосування новітніх цифрових інструментів: використання даних відеокамер зовнішнього спостереження, відеореєстраторів та систем інтелектуального моніторингу трафіку; використання безпілотних літальних апаратів (дронів) для аерофотозйомки місця ДТП та побудови 3D-моделей події; зчитування інформації з бортових комп'ютерів (ECU) та електронних систем безпеки сучасних автомобілів.

Підсумковим здобутком третього розділу є розробка здобувачем конкретних пропозицій щодо внесення змін до Кримінального процесуального кодексу України (стор.167-186).

Загальні **висновки**, що завершують основний текст дисертаційної роботи, є науково обґрунтованими, логічно випливають із тексту дослідження, мають високу теоретичну та практичну цінність, повністю вирішуючи завдання, які ставив перед собою здобувач (стор. 188-193).

Дисертація виконана державною мовою з дотриманням академічного стилю.

Наукові положення викладені дисертантом логічно, чітко, послідовно та структуровано з огляду на ступінь їх новизни, що дає можливість усвідомити зміст наукових пропозицій порівняно з висловленими раніше в науці кримінального процесу підходами щодо питань, які є предметом цього наукового дослідження.

Таким чином, ознайомлення з текстом дисертації С.А. Коренського дозволяє зробити висновок про те, що ця робота становить внесок у науку кримінального процесу, оскільки було отримано нові результати у формі наукових висновків щодо досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод, а також сформульовані науково обґрунтовані пропозиції змін до чинного кримінального процесуального законодавства України.

Дотримання академічної доброчесності. Академічного плагіату, фабрикації, фальсифікації у дисертації та/або наукових публікаціях здобувача офіційним опонентом не виявлено.

Відсутність конфлікту інтересів. Офіційний опонент не має реального чи потенційного конфлікту інтересів щодо здобувача та/або його наукового керівника.

Дискусійні положення та зауваження до дисертації.

Загалом позитивно оцінюючи представлене дослідження та відзначаючи логічність та послідовність його побудови, обґрунтованість та аргументованість його результатів, належний науковий рівень роботи, слід зауважити, що його окремі положення та висновки мають дискусійний характер та вимагають додаткового обґрунтування під час захисту. Зокрема:

1. На думку офіційного опонента, додаткового наукового обґрунтування потребує пропозиція здобувача (стор.107-116) щодо виокремлення особистого обшуку в самостійну слідчу (розшукову) дію.

В кримінальній процесуальній доктрині напрацьовані ознаки (критерії), за якими характеризуються слідчі (розшукові) дії, зокрема: наявність власної специфічної мети, предмета та окремого пізнавального методу (пізнавальна спрямованість); окрема нормативна підстава та самостійна процесуальна процедура проведення; власний порядок процесуального фіксування (окремий протокол); наявність специфічних процесуальних гарантій захисту прав і свобод особи.

Наразі особистий обшук функціонально й нормативно прив'язаний до інших процесуальних дій (затримання особи в порядку ст. 208 КПК або обшуку житла чи іншого володіння за ч. 5 ст. 236 КПК). Формальне надання йому статусу самостійної слідчої дії без чіткого розмежування цих критеріїв створює ризик дублювання процесуальних процедур та ускладнення доказового значення його результатів.

У зв'язку з цим виникає питання: за якими саме з перелічених доктринальних ознак (критеріїв) Ви пропонуєте віднести особистий обшук до самостійної слідчої (розшукової) дії та як нормативно пропонується відокремити процедуру й оформлення її результатів від процедури затримання особи, обшуку житла чи іншого володіння?

2. У підрозділі 2.2. роботи звертається увага на наявність нормативного дефекту кримінального процесуального закону, а саме йдеться про положення ч. 1 ст. 208 КПК України, що перешкоджають застосуванню затримання осіб, підозрюваних у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України. Автор пропонує приписи ст. 208 КПК України доповнити окремою частиною, що регулюватиме можливість затримання особи за підозрою у вчиненні кримінального правопорушення внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, якщо санкцією відповідної статті КК України не передбачено покарання у виді позбавлення волі. Причому обґрунтованість такого затримання має бути перевірена судом, слідчим суддею протягом двадцяти чотирьох годин з моменту затримання. Окреслено, що з урахуванням «слабкості» санкції ч. 1 ст. 286 КК України строк затримання особи за підозрою у вчиненні такого кримінального правопорушення внаслідок дорожньо-транспортної пригоди має звужуватися та не досягати максимальної часової межі, що встановлена приписами КПК України.

На думку офіційного опонента, зазначена пропозиція потребує додаткового осмислення крізь призму ст. 5 ЄКПЛ та усталених стандартів Європейського суду з прав людини. У своїй практиці ЄСПЛ послідовно наголошує, що позбавлення свободи має бути не лише законним за внутрішнім правом, а й сумісним із метою статті 5 Конвенції, яка полягає у захисті особи від свавілля влади. У справах проти України Суд неодноразово констатував порушення Конвенції через відсутність чітко визначених законодавчих підстав затримання та неналежне процесуальне оформлення моменту фактичного обмеження свободи. Запровадження будь-якого «короткострокового» або «усіченого» виду затримання без детальних

матеріально-правових і процесуальних фільтрів неминуче призведе до формування практики нереєстрованих та свавільних тримань осіб під вартою на місці події. Сама по собі наявність стану сп'яніння чи факт вчинення ДТП без доведеного наміру ухилитися від слідства не завжди автоматично обґрунтовує негайне затримання.

Цікаво почути Вашу думку здобувача, наскільки запропоновані зміни до ст. 208 КПК України узгоджуються з вимогами практики ЄСПЛ стосовно принципу пропорційності та запобігання свавільному позбавленню свободи? Якими саме конкретними процесуальними запобіжниками (окрім 24-годинного судового контролю) має супроводжуватися реалізація таких повноважень правоохоронними органами, щоб унеможливити автоматичне затримання особи лише за фактом наявності ДТП чи стану сп'яніння без доведених ризиків ухилення від слідства?

3. Дисертант вважає недоліком кримінального процесуального закону положення ч. 2 ст. 181 КПК України, що унеможлиблюють застосування домашнього арешту в будь-якій формі до осіб, які підозрюються у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України.

З огляду на те, що кримінальні правопорушення проти безпеки руху (вчинені без стану сп'яніння) характеризуються необережною формою вини, а підозрювані в них особи, як правило, мають міцні соціальні зв'язки та не демонструють суб'єктивного наміру протидіяти слідству, наскільки виправданим та пропорційним є широке застосування саме цілодобового домашнього арешту до цієї категорії осіб? Як, на Вашу думку, має реалізовуватися принцип індивідуалізації запобіжних заходів у подібних провадженнях, щоб уникнути формального підходу та перетворення цілодобового домашнього арешту на фактичне «попереднє покарання» замість використання м'якших заходів (наприклад, нічного домашнього арешту або, взагалі, тимчасового обмеження у праві керування транспортним засобом)?

4. На стор. 159-160 дисертації автор виокремлює такий критерій ефективності досудового розслідування як швидкість (мінімальний проміжок

часу) досудового розслідування ДТП. Загалом слід підтримати дисертанта у тому, що швидкість та оперативність є визначальними критеріями ефективності розслідування ДТП, оскільки будь-яке зволікання призводить до незворотної втрати доказової бази та порушення засади розумності строків. Водночас, у справах про ДТП базою доказування традиційно є результати складних та тривалих за часом судових автотехнічних, транспортно-трасологічних, судово-медичних та інших криміналістичних експертиз. Штучне чи надмірне прискорення процесу за рахунок мінімізації строків без урахування об'єктивного часу, необхідного для проведення експертних досліджень, може призвести до неповноти встановлення обставин кримінального провадження, незабезпечення належного збирання доказів та, як наслідок, порушення прав учасників провадження. Згідно з позицією ЄСПЛ, стандарт ефективності розслідування включає не лише вимогу розумної швидкості та оперативності, а й вимогу ретельності, адекватності та повноти. У зв'язку з цим, цікаво почути думку здобувача під час публічного захисту, як слід вирішувати нормативно-процесуальний конфлікт між вимогою щодо мінімальних строків розслідування та забезпеченням високої якості проведення складних судових експертиз, аби це не призвело до процесуального поспіху та викривлення доказової бази?

ЗАГАЛЬНИЙ ВИСНОВОК:

Дисертація Коренського Сергія Анатолійовича «Досудове розслідування дорожньо-транспортних пригод» є самостійною, завершеною науковою працею, яка містить нові, науково обґрунтовані положення та практичні рекомендації, що в сукупності вирішують важливе наукове завдання для кримінального процесуального права України.

Поставлене наукове завдання виконане на належному рівні, дисертація свідчить про те, що здобувач оволодів методологією наукової діяльності.

Дисертація відповідає спеціальності 081 «Право» та вимогам Порядку підготовки здобувачів вищої освіти ступеня доктора філософії та доктора наук у закладах вищої освіти (наукових установах), затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 23 березня 2016 року № 261 (зі змінами), Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України № 44 від 12 січня 2022 року (зі змінами), а її автор – **Коренської Сергій Анатолійович** – за результатами публічного захисту заслуговує на присудження ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право».

Офіційний опонент

**кандидатка юридичних наук, професорка,
доцентка кафедри кримінального процесу
Національного юридичного університету
імені Ярослава Мудрого**

Ануш ТУМАНЯНЦ