

ЗАТВЕРДЖУЮ

Проректор



Одеського державного
університету внутрішніх справ
доктор юридичних наук, професор

Максим КОРНІЄНКО

06 2024 р.

ВИСНОВОК

**Одеського державного університету внутрішніх справ щодо дисертації
Луцюка Романа Петровича на тему «Особливості кримінального
процесуального доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих
за фактами дорожньо-транспортних пригод», поданої на здобуття
ступеня доктора філософії в галузі знань 08 «Право»
за спеціальністю 081 «Право»**

ВИТЯГ

з протоколу засідання кафедри кримінального процесу та криміналістики факультету підготовки фахівців для органів досудового розслідування Одеського державного університету внутрішніх справ МВС України №18 від 4 червня 2024 року щодо проведення публічної презентації та обговорення наукових результатів дисертації аспіранта Одеського державного університету внутрішніх справ Луцюка Романа Петровича на тему «Особливості кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод».

ГОЛОВУЮЧА: кандидат юридичних наук Марченко Олена Анатоліївна

ПРИСУТНІ:

Корнієнко М.В., доктор юридичних наук, професор;
Тетерятник Г.К., доктор юридичних наук, професор;
Тарасенко В.Є., доктор юридичних наук, професор;
Смоков С.М., кандидат юридичних наук, професор;
Лісніченко Д.В., кандидат юридичних наук, доцент;
Мудрецька Г.К., кандидат юридичних наук, доцент;
Янковий М.О., кандидат юридичних наук, доцент;
Паламарчук Г.В., кандидат юридичних наук;
Марченко О.А., кандидат юридичних наук;
Клименко О.С., доктор філософії
Теслюк І.О., кандидат юридичних наук

З присутніх - 3 доктора наук та 5 кандидатів наук - фахівців за профілем поданої на розгляд дисертації.

ПОРЯДОК ДЕННИЙ:

Обговорення наукового дослідження аспіранта Одеського державного університету внутрішніх справ **Луцюка Романа Петровича** на тему: «Особливості кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод», поданої на здобуття ступеня доктора філософії в галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право» з метою надання висновку про наукову новизну, теоретичне та практичне значення результатів дисертації.

Робота виконана в Одеському державному університеті внутрішніх справ.

Науковий керівник: Янковий Микола Олександрович кандидат юридичних наук, доцент, професор кафедри кримінального процесу та криміналістики Одеського державного університету внутрішніх справ.

15.09.2020 року наказом від 04.09.2020 року № 352 зарахований до докторантури та аспірантури Одеського державного університету внутрішніх справ.

Тему дисертації затверджено на засіданні Вченої ради Одеського державного університету внутрішніх справ 30 жовтня 2020 року, протокол №3.

Освітньо-наукову програму підготовки здобувачів третього (освітньо-наукового) рівня вищої освіти спеціальності 081 «Право» завершив 17.04.2024 року.

Здобувач має 5 наукових публікацій за темою дисертації, з них 3 статті у наукових фахових виданнях України, 2 тези доповідей на науково-практичних конференціях.

СЛУХАЛИ:

Доповідь аспіранта Луцюка Р.П. про результати виконаного наукового дослідження на тему «Особливості кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод». Здобувач ознайомив присутніх зі структурою дисертації, обґрунтував актуальність обраної теми дослідження, яка пояснюється насамперед тим, що організація безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту є одним із ключових завдань держави у сфері забезпечення правопорядку. З цією метою на загальнодержавному рівні вживаються комплексні заходи правового, організаційно-управлінського та інженерно-технічного характеру, зокрема, у правовій площині встановлено кримінальну відповідальність за широкий спектр діянь, вчинення яких призводить до дорожньо-транспортних пригод. У структурі сучасної

необережної злочинності кримінальні правопорушення, пов'язані із дорожньо-транспортними пригодами займають вагомий частку, а відносна складність розслідування таких кримінальних правопорушень зумовила прийняття в окремих правоохоронних органах організаційно-управлінських рішень щодо виокремлення спеціалізації слідчих підрозділів за цією лінією роботи. Необхідно наголосити, що зважаючи на відносну традиційність та поширеність такої категорії кримінальних правопорушень, наразі напрацьована ґрунтовна слідча та експертна практика щодо організації розслідування та формування відповідних моделей доказування у провадженнях цієї категорії. Водночас унікальність механізму кожної дорожньо-транспортної пригоди унеможлиблює формування єдиного усталеного підходу щодо розслідування та здійснення кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях такого виду, що зумовлює необхідність постійного застосування слідчими евристичного підходу до формування стратегії розслідування та доказування.

Крім того, необхідно звернути увагу, що практичні працівники під час розслідування таких кримінальних правопорушень протягом останніх років зіштовхнулись з необхідністю пізнання механізму дорожньо-транспортних пригод за участі об'єктів, які не мали чітко визначеного правового статусу, не були віднесені законодавцем до категорії транспортних засобів, а їх експлуатація не регулювалась Правилами дорожнього руху України та іншими нормативно-правовими актами щодо організації дорожнього руху. Додатковим проблемним аспектом для практичної роботи органів кримінальної юстиції стала поява у системі дорожнього руху України бойових машин та інших різновидів військової техніки за відсутності науково обґрунтованої методики розслідування кримінальних правопорушень, передбачених ст. 415 КК України, а також ситуативної слідчо-судової практики щодо застосування вказаної норми кримінального закону. Окремою прикладною проблемою стало використання бойової техніки та організація дорожнього руху у великих агломераціях, де ведуться активні бойові дії та продовжує проживати велика кількість цивільного населення, залишаючись при цьому учасниками дорожнього руху.

Наведене зумовлює необхідність здійснення наукового пошуку у контексті переосмислення окремих положень розслідування та кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, з метою забезпечення слідчої практики характеристиками нових класифікаційних груп дорожньо-транспортних пригод, які прямо пов'язані із веденням бойових дій чи діяльністю сил оборони України, деталізації окремих елементів механізму таких кримінальних правопорушень та методик їх пізнання, а також формування відповідних моделей доказування у кореляції із конкретними класифікаційними групами дорожньо-транспортних пригод.

За результатами проведеного дослідження отримано такі основні висновки:

1. У контексті пізнання кримінальних правопорушень доволі часто відповідна система початкових пізнавальних прийомів та моделей на початковому етапі формується власне у межах практичної діяльності суб'єктів кримінального переслідування, котрі вимушені пізнавати окремі явища та процеси, які не знайшли детального наукового обґрунтування. У таких випадках спочатку відбувається напрацювання слідчо-судової практики, а в подальшому її теоретичне узагальнення з метою: по-перше, систематизації окремих її положень в усталену концепцію чи модель діяльності; по-друге, усунення суттєвих розбіжностей між використанням інструментарію та методів пізнання аналогічних явищ; по-третє, правового регулювання окремих сфер суспільного життя, якщо цього вимагає практика діяльності відповідних суб'єктів.

Базуючись на міждисциплінарному підході *кримінально-процесуальне пізнання* необхідно розуміти у широкому значенні як інформаційно-аналітичну та фіксуючу діяльність уповноваженого суб'єкта сторони обвинувачення об'єктом якої є відповідна кримінально-релевантна подія чи система таких подій, які утворюють логічну єдність, а також інші об'єкти, які опосередковано відносяться до такої події з метою планування розслідування, прийняття виважених організаційно-тактичних рішень, забезпечення повного та об'єктивного процесу доказування та застосування необхідних кримінальних процесуальних заходів та засобів з метою досягнення завдань кримінального судочинства.

На початковому етапі розслідування здійснюється кримінальне процесуальне пізнання дорожньо-транспортної пригоди саме як кримінально релевантної події для якої характерними є такі ознаки: *по-перше*, відсутність точної та достовірної інформації щодо сутності події, зокрема її криміногенного характеру; *по-друге*, наявність інформації лише щодо окремих елементів події, яка, зазвичай, не є обґрунтованою та підтвердженою за допомогою необхідних засобів її верифікації, оскільки це потребує використання відповідної системи спеціальних знань, зокрема: а) отриманих тілесних ушкоджень чи смерті потерпілого; б) механічних пошкоджень транспортних засобів; в) очевидної несправності окремих ключових конструктивних систем транспортних засобів; б) механізму слідоутворення, який пов'язаний із подією, але окремі елементи якого могли утворитись внаслідок впливу інших зовнішніх факторів тощо; *по-третє*, можливість пізнання суб'єктом, який здійснює кримінальне переслідування не усіх об'єктів, які були задіяні у механізмі конкретної події, наприклад, зникнення з місця дорожньо-транспортної пригоди транспортного засобу, зміна стану дорожнього покриття, що пов'язано із кардинальною зміною погодних умов на момент вчинення дорожньо-транспортної пригоди та на момент її виявлення і початку кримінального процесуального пізнання за допомогою проведення початкових слідчих (розшукових) дій, зокрема огляду; *по-четверте*, відсутність визначених та зрозумілих залежностей між елементами дорожньо-транспортної події, що унеможлиблює остаточний висновок щодо її

криміногенного характеру, наприклад, формування механізму дорожньо-транспортної пригоди у результаті окремих фізико-хімічних процесів, встановлення яких потребує ґрунтовних фізико-хімічних експертних досліджень, зокрема пізнання втоми металу як процес руйнування металів і сплавів без явних ознак пластичної деформації.

Пізнання транспортного засобу як елементу механізму дорожньо-транспортної пригоди має здійснюватися за такими основними параметрами:

по-перше, юридичний (правовий), який спрямований на визначення нормативно встановлених правил експлуатації відповідного транспортного засобу, адже, наприклад експлуатація бойових машин здійснюється, зокрема під час ведення бойових дій, здійснюється згідно Бойового статуту сухопутних військ Збройних сил України. Саме тому, під час здійснення вказаного напрямку пізнання слідчий з'ясовує: а) нормативну урегульованість порядку використання відповідного транспортного засобу; б) урегульованість його використання Правилами дорожнього руху України; в) урегульованість його використання іншими нормативно-правовими актами та співвідношення їх норм із Правилами дорожнього руху України;

по-друге, як об'єкт слідосприйняття з метою встановлення факту контакту транспортного засобу з іншими об'єктами зовнішньої обстановки, оскільки це прямо впливає на подальше експертне дослідження і точне визначення механізму дорожньо-транспортної пригоди загалом, наприклад контактування транспортного засобу після втрати водієм керування із об'єктами зовнішньої обстановки, що в подальшому спричинило зміну траєкторії руху та призвело до наслідків передбачених у відповідній нормі КК України;

по-третьє, інженерно-технічним щодо визначення технічного стану та коректності експлуатації транспортного засобу. Крім того, зауважимо, що у контексті пізнавальної діяльності слідчого таке пізнання може бути безпосереднім та опосередкованим у випадку необхідності застосування спеціальних знань. У контексті цього, наголосимо, що опрацювання матеріалів практики свідчить про наявність широкого спектру прикладних проблем із проведенням інженерно-технічних досліджень окремих категорій транспортних засобів, зокрема бойових машин різних типів іноземного виробництва у зв'язку із відсутністю відповідних методик таких експертних досліджень.

Обґрунтовано необхідності виокремлення специфічної категорії «обстановка ведення бойових дій або наближена до бойових дій», оскільки рух бойових машин та спеціальної військової техніки відбувається у населених пунктах, зокрема й великих агломераціях, де залишається значна кількість цивільного населення, яке є повноцінним учасником дорожнього руху. Наведене створює суттєву правову проблему, оскільки: *по-перше*, фактично вимагає від водіїв спеціальних бойових машин дотримання правил дорожнього руху; *по-друге*, врахування обстановки бойових дій та оперативно-тактичної ситуації, яка склалась, зокрема переміщення з однієї

вогневої позиції на іншу у межах конкретного населеного пункту, де ведуться бойові дії.

Обґрунтована необхідність прийняття на період воєнного стану міжвідомчого нормативно-правового акту щодо правил експлуатації та переміщення транспортних засобів у зоні активних бойових дій та прилеглих територіях, який повинен інтегрувати: *по-перше*, положення чинних Правил дорожнього руху із встановленням обґрунтованих обмежень для цивільного населення щодо переміщення та експлуатації транспортних засобів у такій обстановці; *по-друге*, нормативних документів сил оборони щодо використання бойових машин та спеціальної техніки у зоні ведення бойових дій та прилеглих територіях. Крім того, вказаний документ повинен містити виключний перелік випадків, коли водій бойової машини не повинен дотримуватись визначених правил, а діяти згідно оперативно-тактичної ситуації, наприклад у випадках залишення бойової позиції під активним вогневим ураженням з боку ворога.

Основними концептуальними положеннями такого нормативно-правового акту, на нашу думку, повинні стати такі положення: *по-перше*, заборона на пересування цивільних транспортних засобів та пішоходів під час ведення активних бойових дій у межах відповідного периметру; *по-друге*, надання обов'язкової переваги під час руху бойовим машинам та іншій військовій техніці незалежно від положень Правил дорожнього руху України; *по-третє*, заборона обладнання транспортних засобів, які не використовуються військовими будь-яким елементами, які створюють обґрунтовану підозру, що вказаний транспортний засіб входить до будь-яких бойових з'єднань; *по-четверте*, формулювання окремих норм та правил, які стосуються закріплення вантажу та перевезення людей бойовими машинами та іншими видами військової техніки, оскільки: а) динамічність та складність бойових умов не дозволяє забезпечити належне кріплення вантажу, зокрема й через відсутність в бойових умовах необхідних засобів; *по-друге*, специфічними умовами транспортування людей, які паралельно виконують бойові завдання щодо ураження сил противника.

2. У кореляції із веденням на території України бойових дій дорожньо-транспортні пригоди класифіковані за такими критеріями:

- *конструктивні характеристики транспортних засобів за яким виділені такі види ДТП:*

по-перше, вчиненні за участі транспортних засобів, які за своїм цільовим призначенням сконструйовані для використання з цивільною метою, але переобладнані для виконання різного типу бойових та інших завдань. Основними ознаками таких транспортних засобів є їх переобладнання у частині: а) комплексне переобладнання звичайних транспортних засобів у багі, тобто невеликий легкий автомобіль високої прохідності з відкритими колесами для їзди по бездоріжжю; б) переобладнання транспортних засобів для військових потреб за рахунок зміни їх основних технічних характеристик; в) візуальна зміна транспортного засобу без зміни його технічної

характеристики, що призводить до сприйняття такого транспортного засобу іншими особами як військового, зокрема у разі встановлення додаткових сигналів оповіщення і відповідну систему дій під час руху та експлуатації;

по-друге, вчинені за участю бойових машин, із виокремленням двох класифікаційних підгруп: а) дорожньо-транспортні пригоди вчиненні за участю бойової техніки виробленої на території України або радянського зразка; б) дорожньо-транспортні пригоди вчинення за участю бойової техніки виробленої закордоном та переданої для участі у бойових діях іноземними партнерами;

- *характеристика особи, яка керує транспортним засобом, пов'язаним із виконанням завдань сил оборони: по-перше*, вчинені особою, яка за кваліфікаційними вимогами може керувати відповідною бойовою або спеціальною машиною; *по-друге*, вчинені особою, яка за кваліфікаційними вимогами не може здійснювати керування бойовою чи спеціальною машиною відповідного типу; *по-третє*, вчинення дорожньо-транспортної пригоди особою, яка не є військовослужбовцем та не має правових підстав та кваліфікації для здійснення керування будь-яким типом бойових машин; *по-четверте*, вчинення дорожньо-транспортної пригоди військовослужбовцями країни-агресора, що вимагає формування від слідчого специфічної моделі подальшого доказування;

- *обстановка вчинення такої категорії дорожньо-транспортних пригод: по-перше*, дорожньо-транспортні пригоди вчиненні у зоні активних бойових дій, яка визначається відповідним рішенням ГШ України у межах відповідного периметру. У межах визначеного класифікаційного критерію слушно виокремити такі підвиди: а) дорожньо-транспортні пригоди вчиненні у зоні бойових дій поза межами ведення бою; б) дорожньо-транспортні пригоди вчиненні у межах зони бойових дій під час активного ведення бою та постійного знаходження під вогневим ураженням противника; *по-друге*, дорожньо-транспортні пригоди, які вчинені в обстановці наближеній до бойової із додатковим виокремленням таких різновидів: а) дорожньо-транспортна пригода вчинена в умовах штатного переміщення відповідної техніки; б) дорожньо-транспортна пригода вчинена в умовах переміщення техніки в обстановці активного вогневого ураження з боку ворога; *по-третє*, дорожньо-транспортні пригоди вчинені поза межами зони ведення бойових дій; *по-четверте*, дорожньо-транспортна пригода сталась в умовах виїзду транспортного засобу на виконання бойового завдання чи залишення позиції після виконання бойового завдання із дотриманням правил світломаскування.

- *спосіб переміщення бойових машин: по-перше*, дорожньо-транспортна пригода відбулась під час переміщення транспортних засобів у колоні із забезпечення відповідного супроводу; *по-друге*, дорожньо-транспортна пригода відбулась під час переміщення однієї одиниці бойової техніки із супроводом спецавтомобіля; *по-третє*, дорожньо-транспортна пригода відбулась за під час автономного переміщення транспортного засобу без відповідного передбаченого нормативними документами супроводу.

3. У межах доказування події дорожньо-транспортної пригоди обов'язковими для встановлення є такі блоки обставин: а) час вчинення ДТП; б) місце, предмет та ознаки транспортного засобу; в) спосіб (зіткнення, перекидання, падіння, наїзд, інсценування, приховування злочину); г) де, коли, з ким, за допомогою чого, за яких умов, яким чином сталася ДТП, чи є очевидці та учасники ДТП; д) наявність технічних засобів фіксації ДТП; е) рух транспорту та наявність на місці ДТП слідів, а також саму обстановку дома ДТП.

Поряд із загальними даними, спеціальними обставинами, які підлягають доказуванню під час таких досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод, вчинених за участю військової техніки є: *по-перше*, обставини, які стосуються особи, що вчинила дорожньо-транспортну пригоду керуючи бойовою машиною чи іншим видом військової техніки. *по-друге*, обставини, які стосуються належності транспортного засобу до бойової, спеціальної чи транспортної машини, визначеної у диспозиції ст. 415 КК України; *по-третє*, обставини, які встановлюють вид порушення правил водіння або експлуатації транспорту.

Під час доказування обставини, які стосуються особи, що вчинила дорожньо-транспортну пригоду керуючи бойовою, спеціальною чи транспортною машиною, з'ясуванню підлягають обставини щодо:

а) належності особи, до відповідного складу сил оборони, зокрема: посада, військова спеціалізація, обов'язки. Вказані докази можуть бути отримані шляхом витребування: копій посвідчень, виданого військовою частиною, згідно з якими водій перебуває на військовій службі в відповідному підрозділі сил оборони, в якому військовому званні, та на яку посаду призначений; копій витягів з наказів командира відповідної військової частини, відповідно до яких оголошено про зарахування до списків особового складу військової частини та призначено на відповідну посаду; копії контракту про проходження громадянами України військової служби у Національній гвардії України; витягів з наказів командира військової частини щодо закріплення за водіями автомобільної техніки; копії дорожніх листів на здійснення поїздки тощо; витяги з книги інструктажів водіїв військової частини; б) наявності реєстраційного документу на транспортний засіб (для транспортних засобів Збройних Сил України, Національної гвардії України, Держприкордонслужби, Держспецтрансслужби, Держспецзв'язку, Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту, Національної поліції України, Служби безпеки України, Управління державної охорони таким документом є технічний талон); в) наявності посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії; г) проходження навчання щодо експлуатації, водіння та використання відповідного типу бойових машин, наприклад, відповідно до встановлених вимог водій-механік танка або броньованою машини піхоти повинен під час проходження навчання отримати практичний досвід керування таким транспортним засобом не менше ніж 150 годин, що має бути підтверджено шляхом витребування

відповідних документів із особової справи військовослужбовця, а також з центру підготовки. У контексті цього, звернімо увагу, що значна проблема щодо доказування відповідної кваліфікації існує у випадках проходження особою навчання на військових базах інших держав, зокрема членів НАТО, де встановлені власні нормативи прикладного навчання, які наразі не узгоджені із вітчизняним законодавством у сфері оборони, оскільки Збройні сили України знаходяться лише на етапі впровадження окремих стандартів НАТО.

4. Встановлено, що основними напрямками взаємодії під час розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із дорожньо-транспортними правопорушеннями, є: *по-перше*, взаємодія слідчого з іншими структурними підрозділами Національної поліції України, зокрема зі співробітниками оперативних підрозділів; *по-друге*, взаємодія слідчого з представниками інших правоохоронних органів; *по-третє*, взаємодія слідчого з Військовою службою правопорядку; *по-четверте*, взаємодія слідчого з особами, які володіють спеціальними знаннями (спеціалістами, експертами); *по-п'яте*, взаємодія слідчого з громадськістю та ЗМІ.

Констатовано, що під час розслідування ДТП за участю бойових машин та іншої військової техніки слідчий за допомогою спеціалістів має зосередитися на виявленні наступних слідів: 1) слідів усіх транспортних засобів як цивільних, так і військових; 2) залишків освітлювальних і сигнальних приладів, фрагментів корпусу, які в результаті зіткнення відділилися від транспортного засобу; 3) залишків лакофарбового покриття автотранспортного засобу; 4) слідів мастил, гальмівної рідини; 5) слідів контакту транспортного засобу з окремими предметами чи перешкодами; 6) предметів, які до зіткнення знаходилися у салоні транспортного засобу (одяг, ділові папери та інші речі); 7) слідів особи, яка перебувала за кермом транспортного засобу, усередині салону транспортного засобу (сліди рук на кермі, сліди біологічного походження, які утворилися після зіткнення); 8) слідів взуття у середині транспортного засобу та біля транспортного засобу, якщо особа змогла покинути салон; 9) предметів, які залишені на місці ДТП водієм або пасажиром, які втекли з місця події; 10) документів, що підтверджують службу осіб-учасників ДТП у лавах Збройних сил України.

5. Типовими помилками, які допускаються під час проведення огляду місця дорожньо-транспортної пригоди, котрі можна віднести як до процесуальних, що пов'язані із порушенням вимог чинного КПК України, так і до організаційно-тактичних, котрі стосуються нехтуванням напрацьованими методиками та алгоритмами фіксації механізму слідоутворення та інших даних на місці дорожньо-транспортної пригоди:

по-перше, проведення огляду місця події неналежним суб'єктом, що призводить до: а) визнання доказів не допустимим на підставі їх формування неналежним суб'єктом і, як наслідок, втрати усієї доказової бази, яка сформована в подальшому на основі даних зафіксованих у протоколі огляду місця події та відповідних додатках до нього; б) низька якість проведення огляду, оскільки усвідомлюючи факт подальшої передачі такого

кримінального провадження до іншого правоохоронного органу слідчі поверхнево відносять до проведення огляду та фіксації усіх необхідних фактичних даних, зокрема й тих, що є ключовими для подальшого формування доказової бази. Зважаючи на введення в Україні воєнного стану вказана проблема може бути вирішена шляхом доповнення ст. 237 КПК України положенням такого змісту «У випадку неможливості проведення огляду місця події слідчим правоохоронного органу, до підслідності якого відноситься розслідування відповідної категорії кримінальних проваджень, такий огляд може бути проведений слідчим іншого правоохоронного органу за погодженням із прокурором»;

по-друге, відсутність в окремих правоохоронних органах спеціалізації щодо розслідування таких категорій кримінальних правопорушень і відповідно слідчих у яких напрацьований практичний досвід щодо проведення такої слідчої (розшукової) дії у провадженнях відповідної категорії;

по-третє, помилки під час фіксації слідів та основних просторових параметрів місця дорожньо-транспортної пригоди, зокрема: а) здійснення прив'язки місця розташування транспортних засобів до неналежних об'єктів, зокрема до об'єктів, які тимчасово знаходяться на відповідній території (тимчасові дорожні знаки, дерева тощо) та знаходження яких у межах відповідного периметру не можливо підтвердити під час подальшого розслідування кримінального провадження; б) нехтування належною фіксацією місця «осипу скла та інших матеріальних частин транспортного засобу», що в подальшому призводить до виникнення проблемних питань із встановленням місця зіткнення транспортних засобів чи наїзду на пішохода; в) незалучення до огляду місця вчинення ДТП експерта з метою надання консультативної допомоги слідчому, зокрема у випадках коли під час проведення початкового огляду є достатні підстави вважати, що місце вчинення ДТП у будь-який час може зазнати суттєвих змін, зокрема внаслідок ведення на вказаній території бойових дій тощо.

6. Виокремлено особливості огляду транспортних засобів, які використовуються силами оборони:

по-перше, особливості огляду цивільних транспортних засобів конструктивно переобладнаних для виконання завдань сил оборони. Зважаючи на наявну слідчу практику під час огляду таких транспортних засобів обов'язковій фіксації підлягають: а) будь-які видимі конструктивні зміни системи освітлення транспортного засобу, зокрема встановлення додаткових засобів освітлення, які могли використовуватись під час руху (прожектори тощо), а також видимі конструктивні зміни у системі освітлення, які спрямовані на забезпечення додаткового маскуванню транспортного засобу; б) конструктивні особливості, які спрямовані на посилення фізичного захисту транспортного засобу, що призводить до суттєвої зміни його ваги та корелює із можливістю використання рульової та гальмівної системи автомобіля згідно штатних параметрів; в) конструктивні зміни, які стосуються встановлення на транспортному засобі відповідних видів озброєння, а також

фіксація їх наявності на транспортному засобі під час огляду; г) візуальні зміни транспортного засобу, які пов'язані із елементами маскування, зокрема зафарбовування вікон тощо; д) видимі конструктивні зміни ходової частини транспортного засобу, а також шин, які використовуються, оскільки в умовах збройної агресії та дефіциту відповідних ресурсів на таких ТЗ використовуються шини з різними протекторами, які розміщені на одній осі, що є порушенням вимог ПДР України; е) внутрішні конструктивні зміни автомобіля, які впливають на розміщення пасажирів та водія, а також можливість використання ними штатних засобів безпеки під час руху транспортного засобу;

по-друге, особливості огляду бойових машин. Перш за все, необхідно звернути увагу на особливості підготовчого етапу огляду таких машин, який повинен поряд з іншими традиційними елементами підготовчого етапу огляду розробленого у межах криміналістичної науки включати обов'язковий початковий огляд такого транспортного засобу вибухотехніками, з метою: а) виявлення у бойовій машині боєкомплекту та інших засобів озброєння; б) визначення типу боєкомплекту та інших видів озброєння; в) оцінка рівня ушкоджень боєкомплекту та інших видів озброєння; г) оцінка вірогідності детонації таких засобів за результатами ушкоджень отриманих внаслідок ДТП; д) забезпечення вилучення таких засобів до початку огляду транспортного засобу слідчим. З процесуального боку, вказані дії повинні бути зафіксовані у відповідних актах огляду транспортного засобу та вилучення боєкомплекту та інших видів озброєння. Так, основними завданнями такого огляду крім виявлення слідів, які безпосередньо пов'язані із вчиненням дорожньо-транспортної пригоди є: а) виявлення та фіксація конструктивних змін бойової машини, які впливають на режим її штатної експлуатації, зокрема встановлення додаткових броньованих плит тощо, що збільшує вагу бойової машини та впливає на керування нею, у частині маневреності в окремій дорожній обстановці; б) виявлення конструктивних змін, які впливають на видимість водієм дорожньої обстановки тощо; в) сліди вогневого ураження, внаслідок яких технічні характеристики ТЗ зміщують у нештатний режим, що впливає на експлуатації ТЗ.

7. Проблемними питаннями та основними напрямками вдосконалення експертних досліджень під час доказування у межах кримінальних проваджень щодо дорожньо-транспортних пригод є:

по-перше, відсутність експертних методик дослідження загального технічного стану та технічного стану окремих агрегатів бойових та інших спеціальних машин військового призначення. У разі необхідності експертного дослідження таких транспортних засобів, наразі використовуються: а) методики дослідження транспортних засобів загального користування; б) методики дослідження сільськогосподарської техніки, оскільки конструктивні особливості конструктивні особливості бойових машин мають багато спільного із такими об'єктами у частині побудови та комплектації основних транспортних вузлів. Фактично для дослідження технічного стану бойових

машин комплексно використовуються: а) вказані вище методики експертного дослідження; б) конструкторська та інша документація щодо таких транспортних засобів; в) наукова література щодо тактико-технічних характеристик окремих типів бойових машин.

Організація проведення таких експертних досліджень потребує вдосконалення за такими напрямками: виокремлення як окремого виду – інженерно-технічної експертизи бойових машин та військової техніки; б) забезпечення підготовки та перекваліфікації експертів, зокрема й шляхом проходження навчання та підвищення кваліфікації у конструкторських бюро, на оборонних підприємствах та військових частинах кран-партнерів України;

по-друге, у разі вчинення ДТП у умовах бойових дій обов'язкове призначення та проведення військової експертизи із постановкою таких основних запитань:

- яким чином було організовано вихід військової техніки з місця дислокації і хто саме забезпечував організацію такого виходу?;

- яким чином відбувалась фіксація участі у бойових діях та відображення цих фактів у документах військової звітності?;

- чи відповідали фактичні дії відповідних посадових осіб оперативній обстановці, що склалась на момент виконання бойового завдання (наприклад віддання наказу щодо приймання на себе управління бойовою машиною іншої особи, у випадку загибелі військовослужбовця, який закріплений за такою машиною та здійснює її експлуатацію)?;

по-третє, обов'язкове призначення та проведення дорожньо-технічної експертизи у разі вчинення ДТП у зоні ведення бойових дій, районах, де велись бойові дії та прибутих районах, що зумовлено: а) суттєвими змінами характеристик дорожнього покриття внаслідок систематичного використання різних типів важкої військової техніки; б) зміни стану дорожнього покриття та місцевості внаслідок ураження відповідних ділянок різними типами озброєння.

По закінченню доповіді дисертанта, присутніми було поставлено низку запитань.

КОРНІЄНКО М.В., доктор юридичних наук, професор: Романе Петровичу, у дослідженні Ви робите основний акцент на вчиненні ДТП за участю бойових машин та іншої військової техніки. Чим зумовлено такий вибір?

ЛУЦЮК Р.П.: Дякую за запитання, перш за все це зумовлено сферою моєї безпосередньої професійної діяльності, а також тим, що введення на території України воєнного стану та активне ведення бойових дій призвело до появи у системі дорожнього руху значної кількості транспортних засобів різного типу військового призначення та відповідно зростання кількості дорожньо-транспортних пригод за участі таких машин. Крім того, значні особливості існують щодо розслідування і, відповідно, доказування особливостей механізму дорожньо-транспортних пригод, які мали місце у зоні бойових дій, або під час

виконання силами оборони тих чи інших завдань. Практика розслідування таких кримінальних правопорушень свідчить, що наразі відсутні усталені підходи та моделі доказування під час розслідування таких пригод. Крім того, у цій сфері існує широкий спектр інших проблемних питань, які потребують наукового обґрунтування і щодо яких ми звертали увагу у межах нашого дослідження.

ТАРАСЕНКО В.Є., доктор юридичних наук, професор: Шановний Романе Петровичу, у дослідженні Ви акцентуєте увагу на досудовому розслідуванні, але чомусь не розглядаєте особливості дізнання щодо таких кримінальних правопорушень?

ЛУЦЮК Р.П.: Дякую за запитання. Така позиція є цілком обґрунтованою, адже усі досліджувані нами діяння є злочинами і жодне із них не є кримінальним проступком. Дійсно у практиці існують випадки дізнання за ч. 1 ст. 286 КК України, водночас це є грубим порушенням КПК України та завжди потребує вжиття заходів прокурорського реагування.

ТАРАСЕНКО В.Є., доктор юридичних наук, професор: У роботі Вами відзначається, що на початковому етапі об'єктом кримінального процесуального пізнання є кримінально-релевантна подія. Чи можете Ви детальніше пояснити, що мається на увазі.

ЛУЦЮК Р.П.: Дякую за запитання. Так, дійсно у дослідженні нами використано термін кримінально-релевантна подія. Наведене зумовлено тим, що на відмінну від багатьох інших видів кримінальних правопорушень під час пізнання ДТП на початковому етапі у більшості випадків невідомо чи подія мала криміногенний характер. Водночас, нами наголошується, що навіть на цьому етапі, здійснюючи пізнання слідчий має вживати усі необхідні дії, які пов'язані із пізнанням кримінального правопорушення.

ЛІСНІЧЕНКО Д.В., кандидат юридичних наук, доцент: У мене до Вас є питання щодо особливостей та категорій транспортних засобів, які Ви виокремили, оскільки Вами навіть пропонується відповідна класифікація за цим критерієм?

ЛУЦЮК Р.П.: Дякую за запитання. Щодо цього питання, то необхідно пояснити, що нами детально аналізувались ДТП за участю переобладнаних транспортних засобів оскільки їх переобладнання здійснюється поза межами правового поля, що зумовлено потребами сил оборони та значними втратами такої техніки під час ведення бойових дій. Крім того, детальний акцент зроблено саме на бойових машинах зважаючи на особливі порядки їх експлуатації залежно від конкретних умов. Слушно також звернути увагу й на відсутності у практиці значного досвіду дослідження таких машин, що й зумовило їх детальний аналіз та формування відповідної класифікації у дослідженні.

ЛІСНІЧЕНКО Д.В., кандидат юридичних наук, доцент: Дякую за Вашу відповідь.

МАРЧЕНКО О.А., кандидат юридичних наук, доцент: Скажіть будь-ласка чи є необхідною складовою предмета доказування правомірність використання конкретного транспортного засобу особами?

ЛУЦЮК Р.П.: Дякую за запитання. Так, на нашу думку, це є обов'язковою складовою предмета доказування оскільки, у значній кількості випадків дорожньо-транспортні пригоди вчиняються особами, які незаконно заволоділи транспортними засобами, що є також самостійним кримінальним правопорушенням, а також у випадку військовослужбовців існують випадки допуску до керування бойовими машинами осіб, які не мають достатньої кваліфікації та не можуть керувати такими транспортними засобами.

МАРЧЕНКО О.А., кандидат юридичних наук, доцент: Дякую, Ваша позиція мені зрозуміла.

МУДРЕЦЬКА Г.В., кандидат юридичних наук, доцент: Шановний Романе Петровичу, у роботі Вами акцентується увага на проведенні військової експертизи під час розслідування таких злочинів. Чи можете Ви детальніше пояснити таку позицію?

ЛУЦЮК Р.П.: Дякую за запитання. Так, звісно. На нашу думку та виходячи із практичного досвіду відзначимо, що доцільність такої експертизи має місце у разі вчинення ДТП у зоні бойових дій, а також у разі передачі керування бойовою машиною іншій особі за усним наказом командира. Основними завданнями такої експертизи є з'ясувати відповідність дій водія бойової машини умовам бойової обстановки, а також правомірності наказу офіцера щодо передачі управління бойовою машиною іншій особі.

МУДРЕЦЬКА Г.В., кандидат юридичних наук, доцент: Дякую за надану відповідь.

Після відповідей на запитання слово було надано науковому керівнику кандидату юридичних наук, доценту Янковому М.О., який надав оцінку та охарактеризував Луцюка Романа Петровича як відповідального, грамотного, цілеспрямованого, досвідченого та ініціативного дисертанта. Науковий керівник підкреслив, що здобувач зумів використати свій досвід та науковий потенціал і досить ґрунтовно та досконало виконав наукове дослідження.

Мета, завдання, які поставив перед собою Луцюк Р.П., були послідовно та повно розкриті в дисертації, а надані висновки та пропозиції є вдалими, логічними та науково обґрунтованими. Пропозиції цікаві, заслуговують на увагу та можуть мати вагоме значення для вирішення окремих проблем правозастосовної практики.

Здобувач оволодів методологією наукового дослідження, що дозволило виконати наукове завдання та сформувані ґрунтовні та доцільні пропозиції щодо формування основ доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод. Представлене на публічній презентації дослідження є завершеною працею, яка має суттєве значення для вітчизняної юридичної науки, а його автор готовий до атестації здобувача ступеня доктора філософії.

Науковий керівник також подякував всім присутнім за підтримку наукового дослідження і здобувача.

Під час наукової дискусії учасниками публічної презентації надано свої думки і міркування, щодо представленого на розгляд дослідження.

ТАРАСЕНКО В.Є., доктор юридичних наук, професор: Ознайомившись зі змістом роботи, заслухавши доповідь та відповіді здобувача на запитання, можу прийти до висновку, що представлена для розгляду дисертаційна робота має вагоме значення для розвитку кримінального процесуального права, зазначені в дослідженні висновки та пропозиції належним чином пройшли апробацію на науково-практичних конференціях, основні положення дисертації висвітлено в достатній кількості наукових статей, що свідчить про ґрунтовність та серйозність підходу автора до написання аналізованої роботи.

У контексті побажань та рекомендацій, хотілось би відзначити, що наукова новизна та висновки викладені автором дуже розгорнуто, що ускладнює їх сприйняття, тому їх варто скоротити та викласти більш лаконічно. Крім того, автору слушно доопрацювати окремі технічні моменти щодо анотацій та редагування тексту.

Таким чином, виконані усі формальні вимоги, що висувуються до такого виду робіт, за ступенем актуальності та науковою значимістю є завершеним науковим дослідженням та може бути рекомендоване до разового публічного захисту в разовій спеціалізованій вченій раді з метою присудження Роману Петровичу ступеня доктора філософії.

КОРНІЄНКО М.В. доктор юридичних наук, професор: Після виступу здобувача та його відповідей на поставлені запитання я можу зробити висновок, що він дуже відповідально поставився до написання дисертаційної роботи, отримані висновки є цікавими, логічними, актуальними та доцільними. Я підтримую думки колег, що представлена дисертація може бути рекомендована до разового публічного захисту для здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право».

МУДРЕЦЬКА Г.В., кандидат юридичних наук, доцент: З огляду на відповіді дисертанта на запитання видно, що Роман Петрович добре володіє темою дослідження як в теоретичному, так і в практичному аспекті. Вважаю, що робота заслуговує на високу оцінку та може бути представлена до захисту.

ЛІСНІЧЕНКО Д.В., кандидат юридичних наук, доцент: Мені сподобався виступ здобувача, сама робота, досить ґрунтовно розкритий предмет дослідження. Більше того, необхідно звернути увагу, що вказана проблематика після прийняття нового кримінального процесуального законодавства майже не досліджувалась. Вважаю, що робота може бути рекомендована до публічного захисту.

ТЕТЕРЯТНИК Г.К., доктор юридичних наук, професор: Робота дійсно є актуальною та науково обґрунтованою, такою, що матиме суттєве значення для актуальної кримінальної процесуальної науки та криміналістики. Я вважаю, що дана дисертація дійсно заслуговує на схвалення та може бути представлена до захисту.

ВИСНОВОК

**про наукову новизну, теоретичне та практичне значення результатів
Луцюка Романа Петровича на тему «Особливості кримінального
процесуального доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих
за фактами дорожньо-транспортних пригод», поданої на здобуття
ступеня доктора філософії в галузі знань 08 «Право»
за спеціальністю 081 «Право»**

Обґрунтування вибору теми дослідження. Організація безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту є одним із ключових завдань держави у сфері забезпечення правопорядку. З цією метою на загальнодержавному рівні вживаються комплексні заходи правового, організаційно-управлінського та інженерно-технічного характеру, зокрема, у правовій площині встановлено кримінальну відповідальність за широкий спектр діянь, вчинення яких призводить до дорожньо-транспортних пригод. У структурі сучасної необережної злочинності кримінальні правопорушення, пов'язані із дорожньо-транспортними пригодами займають вагомую частку, а відносна складність розслідування таких кримінальних правопорушень зумовила прийняття в окремих правоохоронних органах організаційно-управлінських рішень щодо виокремлення спеціалізації слідчих підрозділів за цією лінією роботи. Необхідно наголосити, що зважаючи на відносну традиційність та поширеність такої категорії кримінальних правопорушень, наразі напрацьована ґрунтовна слідча та експертна практика щодо організації розслідування та формування відповідних моделей доказування у провадженнях цієї категорії. Водночас унікальність механізму кожної дорожньо-транспортної пригоди унеможливорює формування єдиного усталеного підходу щодо розслідування та здійснення кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях такого виду, що зумовлює необхідність постійного застосування слідчими евристичного підходу до формування стратегії розслідування та доказування.

Крім того, необхідно звернути увагу, що практичні працівники під час розслідування таких кримінальних правопорушень протягом останніх років зіштовхнулись з необхідністю пізнання механізму дорожньо-транспортних пригод за участі об'єктів, які не мали чітко визначеного правового статусу, не були віднесені законодавцем до категорії транспортних засобів, а їх експлуатація не регулювалась Правилами дорожнього руху України та іншими нормативно-правовими актами щодо організації дорожнього руху. Додатковим проблемним аспектом для практичної роботи органів кримінальної юстиції стала поява у системі дорожнього руху України бойових машин та інших різновидів військової техніки за відсутності науково обґрунтованої методики розслідування кримінальних правопорушень, передбачених ст. 415 КК України, а також ситуативної слідчо-судової практики щодо застосування вказаної норми кримінального закону. Окремою прикладною проблемою стало використання бойової техніки та організація

дорожнього руху у великих агломераціях, де ведуться активні бойові дії та продовжує проживати велика кількість цивільного населення, залишаючись при цьому учасниками дорожнього руху.

Наведене зумовлює необхідність здійснення наукового пошуку у контексті переосмислення окремих положень розслідування та кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, з метою забезпечення слідчої практики характеристиками нових класифікаційних груп дорожньо-транспортних пригод, які прямо пов'язані із веденням бойових дій чи діяльністю сил оборони України, деталізації окремих елементів механізму таких кримінальних правопорушень та методик їх пізнання, а також формування відповідних моделей доказування у кореляції із конкретними класифікаційними групами дорожньо-транспортних пригод.

У межах кримінального процесу проблеми доказування досліджувались значною кількістю науковців, якими обґрунтовані концептуальні основи вказаного кримінального процесуального інституту, зокрема дослідженням зазначеної проблематики займалися такі вчені: Ю.П. Аленін, І.В. Басиста, А.Ф. Волобуєв, В.В. Вапнярчук, Н.В. Глинська, М.С. Городецька, В.О. Гринюк, Ю.М. Грошевий, І.В. Гловюк, М.В. Даєв, В.А. Завтур, М.О. Каліновська, О.В. Капліна, С.О. Ковальчук, Г.Р. Крет, О.П. Кучинська, О.В. Литвин, Л.М. Лобойко, Т.О. Лоскутов, Г.В. Мудрецька, В.Т. Нор, Ю.Б. Пастернак, М.А. Погорецький, О.В. Рибалка, С.М. Стахівський, Д.Б. Сергєєва, Х.Р. Слюсарчук, Г.К. Тетерятник, І.А. Тітко, О.О. Торбас, Л.Д. Удалова, О.Г. Шило, М.Є. Шумило, Ю.М. Чорноус, О.Г. Яновська та інші дослідники.

Сформовані у наукових працях вказаних науковців доктринальні положення стали теоретичною основою представленого дослідження щодо сутності кримінального процесуального доказування, побудови моделей доказування загального та локального предмета доказування, використання системи засобів доказування, а також належних кримінальних процесуальних процедур та організаційно-тактичних прийомів.

У науковій доктрині питання щодо кримінально-правової кваліфікації дорожньо-транспортних подій, організації і тактики їх розслідування, а також процесу доказування також досліджувались науковцями у різних часових періодах, зокрема вказаним питанням присвячували свої дослідження Г.І. Вальчишин, С.В. Данець, А.А. Кашканов, І.І. Колесник, П.С. Луцюк, П.П. Луцюк, С.І. Ольховенко, Ю.І. Осадчий, О.С. Ховпун та інші вчені.

Водночас необхідно наголосити, що переважна більшість досліджень з цієї тематики здійснювалась в умовах раніше чинного законодавства, а також поза урахуванням особливостей режиму воєнного стану та активного використання військової техніки як у районах ведення бойових дій, так і у межах населених пунктів, віддалених від безпосередньої лінії фронту.

Наведене зумовлює необхідність комплексного та системного аналізу проблеми кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод,

зокрема й в умовах воєнного стану, що й зумовлює своєчасність та актуальність представленого дисертаційного дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертацію виконано відповідно до положень Стратегії розвитку системи правосуддя та конституційного судочинства на 2021-2023 роки (що затверджена указом Президента України від 11 червня 2021 року № 231/2021), Національної стратегії у сфері прав людини на 2021-2023 роки (що затверджена указом Президента України від 24 березня 2021 року № 119/2021), Плану дій з реалізації Національної стратегії у сфері прав людини на 2021-2023 роки (що затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 23 червня 2021 року № 756-р), пріоритетного напрямку «Правові механізми забезпечення і захисту прав та свобод людини», «Фундаментальні та прикладні проблеми наукового забезпечення боротьби зі злочинністю в Україні» Стратегії розвитку Національної академії правових наук України на 2021-2025 роки, що затверджена постановою загальних зборів Національної академії правових наук України від 26 березня 2021 року №12-21. Дослідження є складовою плану науково-дослідної роботи Одеського державного університету внутрішніх справ «Пріоритетні напрямки розвитку та реформування правоохоронних органів в умовах розгортання демократичних процесів у державі» (державний реєстраційний номер 0116U006773) та частиною загальної наукової теми, що виконується кафедрою кримінального процесу та криміналістики Одеського державного університету внутрішніх справ «Охорона та захист прав, свобод і законних інтересів учасників кримінального провадження» (0114U004019).

Тема дисертаційного дослідження затверджена вченою радою Одеського державного університету внутрішніх справ 30 жовтня 2020 року (протокол № 3).

Метою дисертаційного дослідження є формування рекомендацій щодо кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях за фактами дорожньо-транспортних пригод в сучасних умовах.

Для досягнення визначеної мети у дисертації вирішувались такі основні **завдання:**

визначити сучасний стан теоретичного забезпечення доказування під час розслідування дорожньо-транспортних пригод;

охарактеризувати механізм дорожньо-транспортної пригоди як об'єкта кримінального процесуально пізнання;

визначити особливості класифікації дорожньо-транспортних пригод в умовах воєнного стану як передумови формування моделі доказування;

виокремити систему обставин, які підлягають доказуванню з урахуванням нових класифікаційних груп дорожньо-транспортних пригод;

окреслити форми та напрями взаємодії слідчого з іншими правоохоронними органами під час доказування у провадженнях за фактами дорожньо-транспортних пригод в умовах воєнного стану;

охарактеризувати організаційно-тактичні особливості слідчих (розшукових) дій як засобів доказування під час розслідування дорожньо-транспортних пригод;

визначити напрями та форми використання спеціальних знань під час доказування у кримінальних провадженнях за фактами дорожньо-транспортних пригод.

Об'єкт дослідження – діяльність щодо розслідування кримінальних проваджень та кримінального процесуального доказування.

Предмет дослідження – особливості кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод.

Методи дослідження. Відповідно до мети і завдань дослідження в роботі використана сукупність загальнонаукових, міждисциплінарних та спеціально-наукових методів пізнання. За допомогою методів гносеології з'ясовано сутність кримінально-релевантної події як об'єкта пізнання та виокремлено її ознаки, а також сутності механізму дорожньо-транспортної пригоди як об'єкта кримінального процесуального пізнання із виокремленням його ключових елементів (підрозділ 1.2.); розроблено класифікації дорожньо-транспортних пригод та охарактеризовано виокремлені класифікаційні групи (підрозділ 1.3.) визначено основні форми пізнання, які здійснюються слідчим під час розслідування кримінальних проваджень та особливості формування відповідних моделей доказування (підрозділи 1.2, 1.3.); сформульована та охарактеризована система обставин, які підлягають доказуванню з урахуванням відповідних класифікаційних груп дорожньо-транспортних пригод (підрозділ 2.1.). За допомогою структурно-логічного методу виокремлено та охарактеризовано основні форми взаємодії під час доказування окремих елементів механізму дорожньо-транспортних пригод (2.2.); визначено організаційну структуру та тактичні особливості проведення окремих слідчих (розшукових) дій як засобів доказування під час розслідування дорожньо-транспортних пригод (підрозділ 3.1.); окреслено структуру, форми та проблемні питання експертної діяльності та використання спеціальних знань під час доказування у провадженнях щодо дорожньо-транспортних пригод (підрозділ 3.2.).

Логіко-юридичний метод надав можливість запропонувати класифікацію кримінальних правопорушень, які утворюють категорію «дорожньо-транспортна пригода» (підрозділ 1.3). Порівняльно-правовий метод використовувався під час порівняння норм чинного законодавства України у частині організації дорожнього руху, експлуатації транспорту та законодавства у сфері оборони щодо експлуатації бойових машин та військової техніки (підрозділ 1.3, 2.1, 2.2, 3.1.). За допомогою методу герменевтики з'ясовано сутність окремих наукових положень різних галузей знань щодо змісту наукових характеристик та класифікацій (підрозділи: 1.2, 1.3, 2.1, 3.1.). Соціологічний та статистичний методи використовувалися під час вивчення думок слідчих, прокурорів та експертів щодо проблем

доказування у кримінальних провадженнях щодо дорожньо-транспортних пригод (підрозділи: 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 3.1, 3.2).

Емпіричну базу дослідження становлять офіційні статистичні дані Офісу Генерального прокурора, відомості з Єдиного державного реєстру судових рішень, зокрема опрацювання 50 вироків за ст. 286 КК України та 20 вироків за ст. 415 КК України, результати опитування 127 слідчих Національної поліції України, 50 слідчих Державного бюро розслідувань, 20 прокурорів спеціалізованих прокуратур у сфері оборони. Під час підготовки дисертації використано власний досвід роботи автора на посадах слідчого, прокурора, прокурора спеціалізованих прокуратур у сфері оборони.

Наукова новизна отриманих результатів визначається тим, що дисертація є одним з перших наукових досліджень основ доказування під час розслідування кримінальних проваджень, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, в умовах триваючих на території України бойових дій. До найбільш вагомих результатів, що містять наукову новизну, слід віднести наступні:

у перше:

обґрунтовано прикладну необхідність у контексті пізнання механізму дорожньо-транспортної пригоди виокремлення категорії «обстановка ведення бойових дій або наближена до бойових дій», а також, базуючись на концепції надзвичайних правових режимів, запропоновано модель організації дорожнього руху у зоні бойових дій;

розроблено класифікацію дорожньо-транспортних пригод у кореляції із веденням на території України бойових дій за такими критеріями: конструктивні характеристики транспортних засобів, за яким виділено такі види дорожньо-транспортних пригод; характеристика особи, яка керує транспортним засобом, пов'язаним із виконанням завдань сил оборони; обстановкою вчинення такої категорії дорожньо-транспортних пригод; способом переміщення бойових машин;

сформульовано структуру та охарактеризовано елементи предмета доказування під час розслідування дорожньо-транспортних пригод, вчинених за участі бойових машин: *по-перше*, обставини, які стосуються особи, що вчинила дорожньо-транспортну пригоду, керуючи бойовою машиною чи іншим видом військової техніки. *по-друге*, обставини, які стосуються належності транспортного засобу до бойової, спеціальної чи транспортної машини, визначеної у диспозиції ст. 415 КК України; *по-третє*, обставини, які встановлюють вид порушення правил водіння або експлуатації транспорту;

виокремлено особливості огляду транспортних засобів, які використовуються силами оборони: *по-перше*, особливості огляду цивільних транспортних засобів, конструктивно переобладнаних для виконання завдань сил оборони; *по-друге*, особливості огляду бойових машин із акцентуванням уваги обов'язковості початкового огляду такого транспортного засобу вибухотехніками;

удосконалено:

положення щодо організації проведення окремих слідчих (розшукових) дій як засобів доказування під час розслідування дорожньо-транспортних пригод, зокрема проведення огляду у частині: а) класифікації невизначеності параметрів, використовуваних при аналізі обставин ДТП, що є результатом огляду місця події та транспорту; б) систематизації типових помилок, які допускаються під час проведення огляду у кримінальних провадженнях цієї категорії; в) формулювані доповнень до ст. 237 КПК України;

положення щодо особливостей використання спеціальних знань під час доказування у провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод що: особливостей призначення судово-медичних експертиз; виокремлення проблемних питань і основних напрямів вдосконалення експертних досліджень під час доказування у межах кримінальних проваджень щодо дорожньо-транспортних пригод: *по-перше*, відсутність експертних методик дослідження загального технічного стану та технічного стану окремих агрегатів бойових та інших спеціальних машин військового призначення; *по-друге*, у разі вчинення ДТП у умовах бойових дій обов'язкове призначення та проведення військової експертизи; *по-третє*, обов'язкове призначення та проведення дорожньо-технічної експертизи у разі вчинення ДТП у зоні ведення бойових дій, районах, де велись бойові дії, та прилеглих районах;

набули подальшого розвитку:

положення щодо сучасного стану теоретичного забезпечення доказування під час розслідування кримінальних проваджень, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, у частині класифікації наявних наукових праць;

положення щодо форм та напрямів взаємодії під час доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, у частині: *по-перше*, взаємодії слідчого з іншими структурними підрозділами Національної поліції України, зокрема зі співробітниками оперативних підрозділів; *по-друге*, взаємодії слідчого з представниками інших правоохоронних органів; *по-третє*, взаємодії слідчого з Військовою службою правопорядку; *по-четверте*, взаємодії слідчого з особами, які володіють спеціальними знаннями (спеціалістами, експертами); *по-п'яте*, взаємодії слідчого з громадськістю та ЗМІ.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що сформульовані й аргументовані в дисертації теоретичні положення, висновки й пропозиції використовуються у:

– *практичній діяльності правоохоронних органів України* – під час розслідування кримінальних проваджень, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, а також здійснення процесуального керівництва розслідування цієї категорії кримінальних проваджень (акт впровадження у практичну діяльність Другого слідчого відділу територіального управління ДБР у місті Миколаєві від 21 травня 2024 року; акт впровадження у практичну

діяльність Одеської спеціалізованої прокуратури у сфері оборони Південного регіону від 23 травня 2024 року);

– *науково-дослідній діяльності* – під час проведення загальнотеоретичних і галузевих досліджень проблемних питань кримінального процесуального права (акт впровадження Одеського державного університету внутрішніх справ від 09 травня 2024 року).

- *навчальному процесі* – викладені у дисертації положення використовуються під час підготовки посібників, методичних рекомендацій, проведення лекцій, семінарських і практичних занять з курсантами та слухачами закладів вищої освіти зі специфічними умовами навчання під час викладання навчальних дисциплін: «Криміналістика», «Кримінальний процес», «Методика розслідування окремих видів кримінальних правопорушень», (акт впровадження Одеського державного університету внутрішніх справ від 09 травня 2024 року);

Особистий внесок здобувача. Дисертація виконана автором самостійно. Висновки та положення, викладені в роботі, отримано на основі особистих досліджень здобувача. Окремі положення дисертації розкрито в статті «Завдання судово-медичної експертизи під час доказування у кримінальних правопорушеннях, пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами», підготовленій у співавторстві з А. Черемною, де дисертантом, зважаючи на статистичну інформацію щодо кількості осіб, постраждалих від дорожньо-транспортних пригод, охарактеризовано завдання, що постають перед експертом під час проведення судово-медичної експертизи, запропоновано та проаналізовано типові ситуації, що можуть мати місце під час ДТП та потребувати проведення судово-медичної експертизи, здійснено їхню класифікацію та надано коротку характеристику.

Апробація результатів дисертації. Дисертаційна робота підготовлена на кафедрі кримінального процесу та криміналістики Одеського державного університету внутрішніх справ, обговорена на засіданні фахового семінару університету, схвалена ним і рекомендована до захисту (протокол №18 від 4 червня 2024 року). Основні положення і висновки дисертації доповідались автором і були предметом обговорення на міжнародних конференціях.

Публікації. Основні положення та висновки, що сформульовані в дисертації відображено у п'яти наукових публікаціях, серед яких три статті – у виданнях, включених МОН України до переліку наукових фахових видань з юридичних наук, дві – тези доповідей на науково-практичних конференціях.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається з титульного аркуша, анотацій (українською та англійською мовами), вступу, трьох розділів, семи підрозділів, висновків, списку використаних джерел та додатків.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Луцюк Р. П. Дорожньо-транспортна пригода як кримінально-релевантна подія та об'єкт кримінального процесуального пізнання. Юридичний вісник. 2023. №6. С. 240-247. URL : http://yurvisnyk.in.ua/v6_2023/31.pdf

2. Луцюк Р. П. Класифікація окремих категорій дорожньо-транспортних пригод як передумова формування моделі доказування. Юридичний науковий електронний журнал. 2024. №2. С. 661-664. URL : http://www.lsej.org.ua/2_2024/165.pdf

3. Черемнова А. І., Луцюк Р. П. Завдання судово-медичної експертизи під час доказування у кримінальних правопорушеннях, пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами. Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції. 2023. №6. С. 274-278. URL : http://apnl.dnu.in.ua/6_2023/44.pdf

Наукові публікації, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації та додатково відображають наукові результати дисертації

1. Луцюк Р. П. Формування підвидових методик розслідування як актуальний запит сучасної слідчо-прокурорської практики. *Партнерство та взаємодія підрозділів системи МВС з органами державної влади та громадськістю* : матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції, (м. Кривий Ріг, 03 листопада 2023 року). Кривий Ріг : Криворізький навчально-науковий інститут ДонДУВС, 2023. С. 90-92.

2. Луцюк Р. П. Структура та об'єкт кримінального процесуального пізнання під час розслідування кримінальних правопорушень. *Юридичні науки: проблеми та перспективи* : матеріали міжнародної науково-практичної конференції, (м. Запоріжжя, 23–24 лютого 2024 р.) Львів-Торунь : Liha-Pres, 2024. С. 218-220.

Оцінка мови та стилю дисертації. Дисертація написана грамотно, з правильним вживанням юридичної та спеціальної термінології. Стиль викладення матеріалів дослідження, наукових положень, висновків і рекомендацій забезпечують легкість і доступність їх сприйняття.

У результаті публічної презентації наукових результатів дисертації Луцюка Р.П. і повноти публікації основних результатів дослідження.

УХВАЛИЛИ:

1. Затвердити висновок про наукову новизну, теоретичне та практичне значення результатів дисертації **Луцюка Романа Петровича** на тему «Особливості кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод».

2. Констатувати, що за актуальністю, ступенем новизни, обґрунтованістю, науковою та практичною цінністю здобутих результатів дисертація Луцюка Р.П. відповідає спеціальності 081 «Право» та вимогам Порядку підготовки здобувачів вищої освіти ступеня доктора філософії та доктора наук у вищих навчальних закладах (наукових установах) затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 23 березня 2016 року № 261, 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 від 12 січня 2022 р. № 44 (зі змінами).

3. Рекомендувати дисертацію Луцюка Романа Петровича на тему «Особливості кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод» до захисту на здобуття ступеня доктора філософії у спеціалізованій вченій раді за спеціальністю 081 «Право».

Головуюча на засіданні

Т.в.о. завідувача кафедри кримінального процесу та криміналістики факультету підготовки фахівців для органів досудового розслідування Одеського державного університету внутрішніх справ МВС України кандидат юридичних наук майор поліції



Олена МАРЧЕНКО