https://doi.org/10.53587/25792865-2022.7-128

СУДЕБНАЯ ЭКСПЕРТИЗА В СФЕРЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ –ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Пивнев Е. А.

Национальный научный центр «Институт судебных экспертиз им. засл. проф. М. С. Бокариуса» Министерство юстиции Украины, Харьков, Украина

В статье проведен анализ статистических данных по дорожному строительству в Украине и правонарушениям в этой сфере. Автор на основании анализа состояния экспертного обеспечения правосудия по указанным категориям преступлений акцентирует внимание на проблемные вопросы и обосновывает необходимость разработки теоретико-правовых и научно методических положений судебной экспертизы в уголовных производствах по фактам правонарушений, совершенных во время строительства дорог и превентивных целях установления обстоятельств, способствующих совершению правонарушений в области дорожного движения.

Ключевые слова: *дорожно-техническая экспертиза, строительство дорог, преступления в сфере строительства дорог, специальные знания, судебный эксперт, нарушение правил дорожного движения.*

Экспертное обеспечение правосудия в Украине является одним из восстребованных направлений в сфере расследования уголовных правонарушений, рассмотрения гражданских, хозяйственных и административных споров. Это в полной мере касается дорожно-технической экспертизы, поскольку данный род исследований являлся и является одним из широко использованных в следственной и судебной практике. Отметим, что в нашем государстве в соответствии с Законом Украины «О судебной экспертизе» [1], не все виды экспертных исследований разрешены для производства вне государственных экспертных учреждений, т.е. судебными экспертами, которые не являются работниками государственных экспертных учреждений. Так, в соответствии с требованиями ст. 7 указанного Закона исключительно государственными специализированными учреждениями осуществляется судебно-экспертная деятельность, связанная с проведением криминалистических, судебно-медицинских и судебно-психиатрических экспертиз. Как видим, дорожно-техническая экспертиза не относится к данным классам судебных экспертиз. Таким образом, получить квалификацию судебного эксперта в этой области специальных знаний может как судебный эксперт государственного экспертного учреждения, так и частный судебный эксперт, не работающий в таком учреждении и осуществляющий свою деятельность или самостоятельно, или в составе юридического лица, не относящегося к государственному сектору.

Адрес для корреспонденции: Пивнев Евгений Александрович., Национальный научный центр «Институт судебных экспертиз им. засл. проф. М. С. Бокариуса» Министерство юстиции Украины г. Харьков, Украина, email:hnise@hnise.gov.ua

По каким же категориям преступлений наиболее часто назначаются дорожно-технические экспертизы? В первую очередь – это служебные (должностные) преступления. Состав должностных преступлений в сфере строительства дорог, предусмотрен ст.ст. 364-370 Уголовного кодекса Украины [2] (далее УК). В случае выявления указанных преступлений, как, впрочем, и любых других, правоохранительные органы должны немедленно реагировать на такие факты, своевременно, всесторонне и полно проводить расследование указанной категории уголовных правонарушений.

Для установления механизма совершения уголовного деяния необходимо выяснить:

1) имело ли место нарушение должностным лицом обусловленных его служебным положением обязанностей в сфере строительства дорог;

2) в результате каких действий должностного лица был причинен существенный ущерб в сфере строительства дорог государственным или общественным интересам, охраняемым законом, правам и интересам граждан, интересам субъектов экономической деятельности;

3) имела ли место причинная связь между преступным деянием должностного лица и наступившими последствиями.

Субъектом рассмотренных преступлений (кроме предусмотренных ст. 369 УК) могут быть должностные лица, работающие в сфере строительства дорог, которые в соответствии с примечанием 1 ст. 364 УК постоянно или временно осуществляют функции представителей власти, а также занимают постоянно или временно на предприятиях, в учреждениях или организациях независимо от формы собственности должности, связанные с исполнением организационно-распорядительных или административно-хозяйственных обязанностей или выполняют такие обязанности по специальному полномочию. Должностными лицами признаются также иностранцы и лица без гражданства, исполняющие обязанности согласно п. 1 этого примечания.

Служебные преступления в сфере строительства дорог так или иначе связаны с коррупционными проявлениями. Их сопровождают деяния, совершаемые в разных сферах деятельности в сфере дорожного строительства, работниками, не являющимися должностными лицами.

Анализ распространения преступлений, связанных с коррупцией в разных странах, получил отражение в Справочном документе ООН о международной борьбе с преступностью, где коррупция определяется как злоупотребление государственной властью для получения выгоды (понимаем, что и в сфере дорожного строительства) в личных целях. Из этого определения следует, что понятие коррупции значительно шире взяточничества. Одними из общественно опасных преступных проявлений в данной плоскости являются преступления в сфере строительства дорог, которые можно отнести к уголовным правонарушениям, совершенным в условиях неочевидности. Их особенностью является сочетание со значительным материальным ущербом, как следствия совершения служебного преступления.

Анализ следственной практики свидетельствует о том, что правоохранители в современных условиях сталкиваются со значительными трудностями при расследовании данных видов преступлений. Это часто обуславливается нехваткой у них специальных знаний в сфере строительства дорог. Основная проблема для современной судебной, следственной и

экспертной практики заключается в установлении механизма совершения служебных преступлений в сфере строительства дорог, а также необходимости оперативного и своевременного привлечения судебных экспертов с целью установления фактических данных и обстоятельств уголовного правонарушения, связанных с фактами фальсификации учета и отчетности; внесения изменений в документы; замены или изготовления фиктивных документов; уничтожения документов; незаконных штатных перемещений и других противоправных деяний, направленных на совершение преступлений и сокрытие материальных (материализованных) их следов.

Следует отметить, что существенный вклад в исследование теоретических вопросов экспертного обеспечения расследования преступлений, а также различных аспектов привлечения осведомленных лиц в уголовное производство внесли такие известные украинские ученые, как: Л. Е. Ароцкер, А. Ф. Волобуев, М. В. Даньшин, В. А. Журавель, Н. И. Клименко, В. Е. Коновалова, В. К. Лисиченко, М. В. Салтевский, М. Я. Сегай, Э. Б. Симакова-Ефремян, Р. Л. Степанюк, В. .В. Тищенко, В. М. Шевчук, В. Ю. Шепитько, М. Г. Щербаковский и др. В свою очередь, проблемные вопросы расследования отдельных категорий преступлений, связанных со строительством, исследованы в научных трудах украинских и зарубежных ученых – Л. Гулы, З. М. Скибинской, А. Я. Заяц, В. В. Контимировой, В. В. Мазуровой, О. В. Командирова, О. В. Левченко, Е. В. Кисиль, Д. В. Пучко, А. Ю. Бутырина, О. С Вершининой, С. Д. Волощук, А. В. Крахина, М. Ю. Седнева и других специалистов в данной области специальных знаний. Однако вопросы использования специальных знаний в категории уголовных производств по фактам правонарушений непосредственно в сфере дорожного строительства нашли, к сожалению, лишь фрагментарное решение и не учитывают современного состояния преступности в данной области. Оптимизация практики борьбы с современной преступностью невозможна без существенного повышения эффективности использования субъектом доказывания имеющихся экспертных методик, разработки и внедрения новейших средств и методов, систематизации накопленного научного знания на основе глубокого переосмысления традиционных концепций в свете достижений научно-технического прогресса. Поэтому научно-методические положения в рассматриваемом аспекте применения специальных знаний играют важную роль в досудебном расследовании и в процессе рассмотрения дел в суде.

В процессе расследования преступлений указанной категории часто возникают вопросы соответствия разработанной проектно-технической и сметной документации требованиям нормативно-правовых актов в области строительства дорог, а также вопросы определения соответствия выполненных строительных работ и построенных объектов проектно- технической документации и требованиям нормативно-правовых актов в области строительства, которые могут быть решены при наличии у эксперта (эксперта) соответствующих профессиональных знаний, в том числе по узконаправленным вопросам проектирования, строительства и эксплуатации дорог с учетом объема материалов, сложности дорожной инфраструктуры и других особенностей объекта экспертизы.

Если рассматривать более детально задачи, возникающие перед судебными экспертами в области дорожно-технических исследований, то они реализуются в вопросах о:

- разработанной проектно-сметной документации требованиям нормативно-правовых актов в области строительства дорог (Державні будівельні норми України (ДБН), его российский аналог - СНиП и т.п.);
- соответствии фактически выполненных строительных работ проектной документации и требованиям нормативно правовых актов в области строительства дорог;
- определении перечня и объемов фактически выполненных работ по строительству (ремонту, реконструкции) дороги; определении стоимости фактически выполненных работ по строительству дорог;
- установлении соответствия объемов и стоимости фактически выполненных строительных работ объемам и стоимости, определенным проектно-сметной или первичной отчетной документацией;
- соответствии первичной отчетной документации требованиям нормативно-правовых актов в области строительства дорог и т.п.

С этой целью эксперт исследует договорную документацию (договора подряда и приложения к ним, дополнительные соглашения и т.п.), а также проектно-сметную и первичную отчетную и производственную документацию (формы КБ-2в, КБ-3, ведомости списания материалов, журналы выполнения дорожных работ, акты осмотра скрытых работ, акты испытаний и т.п.) и, самое главное, те участки дороги (а часто это десятки, сотни километров), по которым возникают указанные вопросы.

К сожалению, являя связанные с хищениями в данной сфере, в том числе путем совершения служебных преступлений, расследование которых, повторюсь, будет эффективным только в том случае, когда будут использованы специальные знания, подкрепленные научно-методическим обеспечением судебно-экспертной деятельности. Понятно, что любой объект дорожного строительства, построенный с нарушением соответствующих технологий, оказывает негативное влияние на обеспечение безопасности дорожного движения. Именно поэтому возникла потребность в совершенствовании существующих и разработке новых научно-обоснованных практических рекомендаций по разным аспектам экспертного обеспечения расследования и предотвращения преступлений в сфере строительства дорог. Речь идет о разработке теоретико-правовых и научно-методических положений экспертного обеспечения правосудия на всех стадиях уголовного производства.

В контексте вышеизложенного, нелишне заметить, что только в 2021 году Государственное агентство автомобильных дорог Украины – "Укравтодор" планировало обновить 1205 км международных дорог, 1363 км национальных дорог, 1206 км территориальных и 904,3 км региональных дорог. В целом было запланировано обновить и построить 4500 км государственных дорог [3].

Таким образом, необходимым условием эффективной деятельности правоохранительных органов в этом направлении является высокий уровень научно-методического обеспечения уголовного судопроизводства, в полной мере отвечающего современным запросам правоприменительной практики, что приобретает особое значение в современных условиях развития новейших научно-технических достижений и разработки инновационных экспертных технологий. Можно утверждать, что особое место в системе средств

и приемов противодействия рассматриваемой преступности принадлежит именно институту специальных знаний сведущих лиц, значительно расширяющему возможности органов досудебного расследования в противодействии этой опасной преступной деятельности. Именно поэтому указанные обстоятельства определяют актуальность и своевременность разработки комплекса детальных положений экспертного обеспечения системы раскрытия, расследования и профилактики рассматриваемых преступлений.

Поскольку состояние дорог и дорожных условий играет важную роль для обеспечения безопасности дорожного движения, то к целям экспертного обеспечения правосудия имеют самое непосредственное отношение и превентивные задачи по обеспечению безопасного дорожного движения, поскольку дорожно-транспортные происшествия происходят не только в результате невыполнения участниками дорожного движения соответствующих правил, а часто находятся в причинной связи с ненадлежащим состоянием дороги, что связано с определенными нарушениями, допущенными при строительстве дороги или ее обустройстве. Противодействие этим негативным явлениям должно носить комплексный характер. Это связано как с необходимостью усовершенствования нормативных актов в сфере строительства дорог, так и с необходимостью своевременного выявления, расследования и справедливого судебного разбирательства правонарушений в этой сфере. Относительно первой позиции, по данным Государственного предприятия «ГосдорНИИ» только в прошлом году дорожными организациями осуществлен ряд мер по усовершенствованию соответствующих правил: Изменение № 2 к ДБН В.2.3-4:2015 на проектирование и строительство дорог, утвержденное Министерство регионального развития Украины и вступившее в силу с 01.02.2022; на завершающем этапе – утверждение Изменения №1 к ДБН В.2.3-5:2018 на проектирование и строительство улиц и дорог в населенных пунктах; введены новые ГОСТ 4100 по техническим требованиям на дорожные знаки, действующий с 01.11.2021; ДСТУ (Державний стандарт України или Национальные стандарты Украины) 2587 по техническим требованиям на дорожную разметку, действующее с 01.08.2021, ДСТУ 4036 по вставкам дорожных разметочных, действующее с 01.08.2021. В новых нормах и стандартах собран лучший мировой опыт, подтверждаемый широким анализом и научными исследованиями. Разработка нормативных актов базируется на актуальной информации о текущем состоянии дорожной обстановки, подтвержденной инструментальными исследованиями. По результатам проделанной работы констатируется уменьшение мест концентрации ДТП на 80% [4].

В то же время, статистические данные о проведении судебных экспертиз в сфере строительства дорог свидетельствуют о постоянном росте количества дорожно-технических экспертиз и проводимых исследований, например, в Национальном научном центре «Институт судебных экспертиз им. засл. проф. М. С. Бокариуса». Так, если в 2016 году их было выполнено 38, в 2017 – 61, в 2018 – 89, в 2019 – 102, в 2020 –168, то в 2021 количество выполненных дорожно-технических экспертиз составило – 201. При этом следует отметить, что судебные дорожно-технические экспертизы назначаются из всех регионов Украины. Безусловно, такая статистика является индикатором роста правонарушений в сфере строительства дорог, что объясняется как хищениями государственных бюджетных средств и нарушениями технологических требований в указанной сфере, так и комплексом вышеуказанных причин.

В отчетном докладе Счетной палаты Украины за 2016 г. «О результатах аудита эффективности использования бюджетных средств на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт дорог государственного значения при выполнении Государственной целевой экономической программы развития автомобильных дорог общего пользования за 2013 – 2018 годы», отмечено, что состояние автомобильных дорог общего пользование в Украине с каждым годом ухудшается, хотя, согласно действующему законодательству, дорожная отрасль отнесена к приоритетным. В частности было отмечено, что Государственный дорожный фонд Украины в составе специального фонда государственного бюджета Украины с 1991 года долго не создавался. В результате, финансирование дорожной отрасли осуществлялось по остаточному принципу (13 - 14 % от минимально необходимой потребности). Одним из негативных последствий постоянного недофинансирования являлось разрушение и опасность потери элементов стратегической сети автомобильных дорог. Было также отмечено, что в связи с тем, что украинские автомобильные дороги не отвечают европейским стандартам, государство теряет свой транзитный потенциал [5].

Именно с целью улучшения ситуации в указанной сфере Правительством Украины в декабре 2017 г. был разработан Порядок направления средств Государственного дорожного фонда, созданного в составе Специального фонда государственного бюджета в соответствии со статьей 24-2 Бюджетного кодекса Украины и статьей 3 Закона Украины «Об источниках финансирования дорожного хозяйства Украины» [6]. В дополнение были также утверждены другие нормативно-правовые акты нацеленные на финансовое обеспечение строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования государственного значения, включая финансовое обеспечение органов исполнительной власти и органов местного самоуправления для осуществления соответствующих мероприятий.

Следовательно, можно констатировать положительные сдвиги в аспекте нормативного регулирования в сфере строительства дорог. В то же время следует заметить, что любое финансирование в больших размерах часто связано с преступлениями, совершаемыми с целью хищений, что негативно влияет на качество объектов строительства.

В научной публикации Ю. Б. Даниличенко отмечает следующее: государственная политика Украины в сфере безопасности дорожного движения имеет существенное нормативно-правовое закрепление, но, как показывает объективная реальность, существенных изменений в данном проблематичном вопросе в украинском обществе не происходит [7]. Другими словами, речь идет о том, что как на этапе разработки государственной политики, так, и на этапе реализации соответствующих мер на практике, возникают характерные упущения, не позволяющие эффективно реагировать на негативный уровень безопасности дорожного движения в Украине.

В сфере безопасности дорожного движения исследователями в основном обращается внимание на причины дорожно-транспортных происшествий, связанные с поведенческими факторами действий участников. Так, А. Н. Бабенко и Н. Ю. Форсюк отмечают, что больше половины этого вида уголовных правонарушений, а именно ~ 56% случаев, составляют нарушения правил дорожного движения или эксплуатация транспорта лицами, им управляющими (ст. 286 УК). Среди ежегодно 10130 потерпевших от ДТП, 1858 лиц лишаются

жизни, а более 8864 получают тяжкие и средней тяжести телесные повреждения [8]. Автотранспортные преступления являются результатом возникновения аварийной ситуации, возникающей в процессе сложного взаимодействия нескольких участников дорожного движения между собой в обстоятельствах, определяющих объективную обстановку движения. Кроме того, в процессе совершения автотранспортных преступлений взаимодействуют процессы и явления социального, технического и природного характера (хотя последние лишь косвенно влияют на действия участников движения, приводящие к созданию аварийной ситуации) [9].

Большое значение в детерминации дорожно-транспортных происшествий имеет неудовлетворительное состояние дорог. Этот фактор является неоднозначным. А. Н. Бабенко и М. Ю. Форсюк, ссылаясь на опубликованные данные из Интернет-источников, отмечают, что в пределах участков дорог в зоне населенных пунктов для проживающих там водителей, этот фактор является снижающим аварийность, поскольку местные водители, зная о такой дорожной обстановке, становятся более осторожными и внимательными. В то же время, ситуация меняется для иногородних водителей, которые, не зная о состоянии дорог, совершают экстренные маневры, которые приводят к дорожно-транспортным происшествиям. Отремонтированные же участки дорог часто приводят к превышению водителями скоростных режимов, повышению количества обгонов, и как следствие – к увеличению количества аварий. Так, трасса Сумы-Полтава до 2020 года характеризовалась плохим состоянием дорожного покрытия о чем предупреждали соответствующие дорожные знаки. На ней ежегодно фиксировался низкий уровень аварийности и дорожно-транспортных происшествий с тяжелыми последствиями. После ремонта дороги на этой трассе сразу же увеличилось количество превышений скоростного режима и других нарушений правил дорожного движения, в том числе, и с тяжкими последствиями [8]. Таким образом, требуется повышение эффективности подготовки и профилактического контроля за участниками дорожного движения с учетом явлений и факторов социального, морального, психологического, технического и природного характера.

Как видим, изучение проблемных вопросов дорожного строительства и безопасности движения с точки зрения назначения и производства судебной экспертизы демонстрирует многоплановость возможностей применения специальных знаний в самых различных областях науки и техники. По нашему мнению, среди них, важную роль играют знания специалистов в области судебной дорожно-технической экспертизы, требующей на сегодня системного подхода в разработке теоретико-методической базы данного рода исследований.

Список литературы:

1. Про судову експертизу : Закон України від 25 лют. 1994 р. № 4038-XII // Відом. Верхов. Ради України. – 1994. – № 28. – Ст. 232 (із змінами та допов.).
2. Кримінальний процесуальний кодекс України // Відом. Верхов. Ради України. – 2001. – № 25– 26. – Ст. 131 (із змінами та допов.).
3. Укравтодор презентував ключові проекти дорожнього будівництва на 2021 рік / https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3195999-ukravtodor-prezentuvav-klucovi-proekti-doroznogo-budivnictva-na-2021-rik.html.(дата звернення 18.01.2022).
4. Тиждень безпеки дорожнього руху: Державне підприємство «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П.Шульгіна»// https://dorndi.org.ua/ua/tighdeny-bezpeki-dorohhnyogo-ruhu_UU (дата звернення 05. 01.2022).
5. Про результати аудиту ефективності використання бюджетних коштів на будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт доріг державного значення при виконанні Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013 - 2018 роки: Рішення Рахункової палати від 09.08.2018 №15-1 / http://consultant.parus.ua/?doc=0AMY4CCBC7 (дата звернення 05.01.2022).
6. Порядок спрямування коштів державного дорожнього фонду: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 20 грудня 2017 № 1085// Офіційний вісник України . №6, стор. 138, стаття 249, код акта 88782/2018.
7. Данильченко Ю. Б. Проблемні питання розроблення та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту // Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) : електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. – Харків : Право, 2021. С. 50-52.
8. Бабенко А.М., Форсюк М.Ю. Кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: сучасний стан та окремі фактори детермінації// Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) : електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. – Харків : Право, 2021. – С. 10-14.
9. Полтава К. О. Криміналістична характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або тяжкими тілесними ушкодженнями в Україні: дис. ... кандид... юрид наук: 12.00.08 /Одеський держ. ун-т внутр.справ. Харків, 2013. 243 с.

ՃԱՆԱՊԱՐՀԱԵՒՆՈՒԹՅԱՆ ԴԱՏԱՎԱՃԱՌՆՈՒԹՅՈՒՆԸ. ԽՆԴՐԱՎԱՐՈՒԹՅՈՒՆ ԵՎ ՀԱՐԿԱՅՍՆԱՆ ՄԻՏՈՒՄՆԵՐԸ

Դիմիսն Ե.Ա

Հոդվածում վերլուծվել է Ուկրաինայում ճանապարհաշինության որոշում իրավախախտումների վերաբերյալ վիճակագրական տվյալներ:

Հեղինակը նշված կատեգորիաների հանցագործությունների առումով արդարադատության փորձագիտական ապահովման վիճակի վերլուծությամբ կենտրոնանում է խնդրահարույց հարցերի վրա և հիմնավորում ճանապարհաշինության ընթացքում հանցագործությունների փաստերի հիման վրա

բրեանական դատավարությունում դատական փորձաքննության տեսափրավական և գիտահետազոտական դրույթների վերաբերյալ անհրաժեշտությունը՝ ճանապարհային երթևեկության իրավախախտումների կատարմանը նպաստող հանգամանքները պարզելու կանխարգելիչ նպատակներով:

Բանալի բառեր. *ճանապարհատեխնիկական փորձաքննություն, ճանապարհաշինություն, ճանապարհաշինության բնագավառում հանցագործություններ, հատուկ գիտելիքներ, դատական փորձագետ, ճանապարհային երթևեկության կանոնների խախտում:*

FORENCIC EXAMINATION IN THE SPHERE OF ROAD CONSTRUCTION - PROBLEM ISSUES AND DEVELOPMENT PROSPECTS

Pivnov Y.

The article analyzes statistical data on road construction in Ukraine and offenses in this area. Based on the analysis of the state of expert provision of justice for these categories of crimes, the author focuses on problematic issues and substantiates the need to develop theoretical, legal and scientific and methodological provisions of forensic examination in criminal proceedings on the facts of offenses committed during the construction of roads and preventive purposes of establishing circumstances conducive to the commission of traffic offenses.

Keywords: *road technical expertise, road construction, crimes in the field of road construction, special knowledge, forensic expert, violation of traffic rules.*

Статья поступила: 04.04.2022
Принята к печати:09.06.2022