

## КРИМІНАЛЬНЕ ПРАВО ТА КРИМІНОЛОГІЯ. КРИМІНАЛЬНО-ВИКОНАВЧЕ ПРАВО

УДК 343.973

**Близнюк Ігор Леонідович,**  
кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник,  
головний науковий співробітник ДНДІ МВС України,  
м. Київ, Україна  
ORCID ID 0000-0003-3882-5790

### ОСОБЛИВОСТІ ВИЯВЛЕННЯ І ПОПЕРЕДЖЕННЯ КРИМІНАЛЬНИХ ТА ІНШИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ, ЩО ВЧИНЯЮТЬСЯ У ПРОЦЕСІ ПРОВЕДЕННЯ РОБІТ З ПОТОЧНОГО СЕРЕДНЬОГО ТА ДРІБНОГО РЕМОНТУ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ

*У статті розглядаються особливості здійснення роботи оперативними працівниками Департаменту стратегічних розслідувань Національної поліції України з виявлення та попередження кримінальних та інших правопорушень, що вчиняються у процесі проведення робіт з поточного середнього та дрібного ремонту автомобільних доріг. Наданий типовий перелік та технологія вивчення фінансово-господарських документів, які необхідно перевіряти цим працівникам для отримання інформації про можливі злочини, а також інші правопорушення, що вчиняються у сфері дорожнього господарства.*

**Ключові слова:** поточний середній та дрібний ремонт автомобільних доріг, дрібний (“ямковий”) ремонт автомобільних робіт, заволодіння бюджетними коштами, службова недбалість, дорожнє господарство, державний дорожній фонд, будстандарт, проектно-кошторисна документація, претензійно-позовна робота.

На сьогодні дорожнє господарство України є одним із найбільш сприятливих для злочинних посягань, при цьому більшість таких злочинів мають латентний характер. Криміналізація економічних процесів, що відбуваються в зазначеному секторі економіки, має загрозові масштаби, які не зменшились й під час дії правового режиму воєнного стану. Шкода від незаконного використання бюджетних коштів у процесі будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг завдає серйозного удару по економічній безпеці країни, її транспортному потенціалу та перспективам євроінтеграційного напрямку розвитку держави.

Суспільний резонанс та відсутність належного контролю за будівництвом, реконструкцією та ремонтом автомобільних доріг, зокрема за їх поточним середнім та дрібним ремонтом, зумовлюють актуальність розробок методичних рекомендацій для працівників підрозділів Департаменту стратегічних розслідувань Національної

поліції, що здійснюють оперативно-розшукову діяльність, з виявлення та попередження кримінальних та інших правопорушень, що вчиняються у цій сфері.

Нормативну базу щодо використання бюджетних коштів на будівництво, реконструкцію, капітальний та поточний ремонт автомобільних доріг загалом сформовано. Зокрема, правові, економічні, організаційні та соціальні засади забезпечення функціонування автомобільних доріг, їх будівництва, реконструкції, ремонту та утримання в інтересах держави і користувачів автомобільних доріг регулюються Законом України від 08.09.2005 р. № 2862 “Про автомобільні дороги” [1].

Державну політику і стратегію розвитку всіх видів автомобільних доріг на території України здійснює центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства (Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (Мінінфраструктури)); державне управління автомобільними дорогами здійснює новостворене в 2023 році Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України, яке відповідає за реалізацію проектів відбудови країни [2].

Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України створено на базі Держагентства інфраструктурних проектів та Держагентства автомобільних доріг (Укравтодор). Державне агентство інфраструктурних проектів протягом своєї історії виконувало аналогічні завдання для держави – масштабні проекти із залученням як бюджетного, так і зовнішнього фінансування [2]. У свою чергу, Укравтодор до цього об’єднання акцентував свою роботу переважно на розвитку дорожньої інфраструктури.

До основних обов’язків Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України віднесено, зокрема, забезпечення організації будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення, а також технічного прикриття та відбудови автомобільних доріг загального користування державного значення в особливий період [3].

Джерела фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автодоріг загального користування визначаються згідно із законами про Державний бюджет України на відповідний рік, законами України “Про джерела фінансування дорожнього господарства України” [4], “Про концесію” [5], іншими нормативно-правовими актами.

Зокрема, правові основи забезпечення фінансування витрат, пов’язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг загального користування, визначає Закон України від 18.09.1991 р. № 1562 (із змінами) “Про джерела фінансування дорожнього господарства України” [4]. Такі витрати здійснюються за рахунок бюджетних та інших коштів для реалізації програм розвитку дорожнього господарства України (стаття 2 зазначеного закону). У Державному бюджеті України щороку передбачаються видатки на фінансування робіт, пов’язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг. Із цією метою у складі спеціального фонду Державного бюджету України створений державний дорожній фонд. Постановою Кабінету Міністрів України від 20.12.2017 р. № 1085 затверджено Порядок спрямування коштів державного дорожнього фонду [6].

Тобто Кабінет Міністрів України встановлює Порядок спрямування коштів державного дорожнього фонду та за погодженням з Комітетом Верховної Ради України з питань бюджету затверджує Перелік об'єктів будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення із зазначенням обсягів бюджетних коштів для фінансового забезпечення таких об'єктів.

Тривалий час процес управління автомобільними дорогами загального користування фактично був монополізований вже ліквідованим Укравтодором. Проведена реформа органів управління (децентралізація) дорожньої галузі на практиці має суто формальний характер й істотно не змінила централізований характер управління потребами цієї галузі, що містить значні корупційні ризики. Усталеними залишились і підходи до застосування технологій дорожніх робіт. Так, при виконанні цих робіт, як правило, перевага віддається мало контрольованим і складним для виявлення порушень фінансової дисципліни технологіям дорожніх робіт, а саме проведенню поточного дрібного (“ямкового”) та середнього ремонтів. Левова частка бюджетних коштів, що йде на виконання зазначених технологій дорожніх робіт, незаконно використовується розпорядниками та одержувачами цих коштів.

Як наслідок, ще до війни 2022 р., віроломно розпочатої рф в Україні у лютому 2022 р., транспортно-експлуатаційний стан переважної більшості автомобільних доріг був незадовільним через високу зношеність та потребував капітального або поточного ремонту. Галузь автомобільно-дорожнього господарства щороку поглинала багатомільярдні бюджетні асигнування на розвиток та обслуговування.

Є цілий ряд проблем в дорожньому господарстві України [7]:

- наявність зруйнованих внаслідок військових дій в Україні ділянок автомобільних доріг та мостів;
- велика кількість об'єктів незавершеного будівництва;
- швидке руйнування дорожніх конструкцій, спричинене збільшенням вагових навантажень від транспортних засобів, інтенсивністю руху, на які нинішня мережа доріг не розрахована;
- відсутність ефективної незалежної системи контролю якості дорожніх робіт;
- монополізм держави у сфері експлуатаційного утримання автомобільних доріг;
- незаконне використання бюджетних коштів, що стало основним джерелом незаконного збагачення розпорядників, виконавців дорожніх робіт та отримувачів бюджетних коштів на різних рівнях.

Тривалий час основною причиною незадовільного стану автомобільних доріг в Україні був низький рівень фінансування дорожньої галузі, який за останні роки становив 10–14 % необхідної потреби у ремонті та утриманні мережі автомобільних доріг [7].

Однак у 2018 р. Державним підприємством “Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П. Шульгін” (ДП “ДерждорНДІ”) була розроблена Методика оцінки ефективності реалізації державних цільових програм розвитку автомобільних доріг загального користування (М 42.1-37641918-769:2018

(будстандарт)), з 01.01.2018 р. був створений державний дорожній фонд у складі спеціального фонду державного бюджету, до джерела формування якого включено акцизний податок із ввезених на митну територію України пального і транспортних засобів, ввізне мито на нафтопродукти і транспортні засоби та шини на них.

Водночас останнім часом спостерігалась наявність великої кількості цільових програм у сфері дорожнього господарства. Наприклад, у 2020 р. було сформовано 26 таких бюджетних програм. Існування такої кількості програм у бюджетному процесі дорожнього господарства призводило до розпорошення фінансових ресурсів, що об'єктивно ускладнювало контроль за законністю використання бюджетних коштів. Крім того, Президентом України за підтримки уряду в 2020 р. було розроблено й запроваджено Національну державну програму "Велике будівництво". Однак у процесі виконання бюджетних програм та Національної програми "Велике будівництво" переважав найменш контрольований вид дорожніх робіт – поточний ремонт автомобільних доріг, що створювало умови для незаконного використання бюджетних коштів. Зокрема, замовники віддають перевагу проведенню поточного середнього ремонту автомобільних доріг через відсутність нормативної вимоги щодо обов'язковості виготовлення для такого ремонту проектної документації та відповідно проведення її експертизи.

Таким чином, наявний механізм фінансування дорожніх робіт передбачає застосування фінансово витратних (економічно необґрунтованих) технологій, що створює умови для вчинення злочинів, пов'язаних з незаконним використанням бюджетних коштів.

Складність викриття кримінальних та інших правопорушень, що вчиняються при будівництві, реконструкції, ремонті та утриманні автомобільних доріг, здебільшого пов'язана з тим, що значна кількість дорожніх робіт мають замаскований характер, що унеможливує виявлення допущеного зловживання під час виконання цих робіт без проведення експертного дослідження використаних матеріалів або додержання вимог проектно-кошторисної документації. Крім того, окремої уваги з боку правоохоронних органів потребують корупційні схеми між замовником дорожніх ремонтних робіт та підрядниками.

На сьогодні з огляду на проведені державні заходи з децентралізації управління дорожнім господарством в Україні не розроблено методичних рекомендацій працівникам підрозділів Департаменту стратегічних розслідувань Національної поліції, що здійснюють оперативно-розшукову діяльність, з виявлення та попередження кримінальних та інших правопорушень, що вчиняються при будівництві, реконструкції, ремонті та утриманні автомобільних доріг, що, безперечно, впливає на рівень виявлення таких злочинів, а також на якість їх розслідування, тому нижче здійснена спроба усунення зазначеної прогалини у методичному керівництві зазначених працівників щодо виявлення та попередження кримінальних та інших правопорушень, що вчиняються у процесі проведення робіт з поточного середнього та дрібного ремонту автомобільних доріг.

***Типовими правопорушеннями у процесі проведення робіт з поточного середнього та дрібного ремонту автомобільних доріг є:***

- неякісне виконання робіт з поточного середнього та дрібного ремонту автомобільних доріг підрядниками з порушенням вимог будівельних норм,

державних стандартів і правил або затверджених проектних рішень, зокрема недотримання (порушення) технології виконання ремонтних робіт; застосування будівельних матеріалів, виробів і конструкцій, що не відповідають державним нормам, стандартам, технічним умовам, проектним рішенням, а також тих, що підлягають обов'язковій сертифікації, але не пройшли її; використання підрядниками неякісних матеріалів для поточного середнього та дрібного ремонту автомобільних доріг під час виконання умов договору зі службою автомобільних доріг (САД);

- реалізація замовнику недоброякісної, тобто такої, що не відповідає встановленим стандартам, нормам, правилам і технічним умовам, або некомплектної продукції чи товарів;

- пропозиція або надання неправомірної вигоди службовій особі замовника підрядником за невиконання або неякісне (неповне) виконання робіт з поточного середнього та дрібного ремонту автомобільних доріг;

- підробка документів, що підтверджують якість виконаних дорожніх робіт (використаних матеріалів);

- підробка документів, що підтверджують факт виконання дорожніх робіт;

- з метою уникнення розроблення проектної документації та подальшого контролю під час здійснення дорожніх робіт – маніпуляції замовником при визначенні об'єкта закупівлі зі встановленням замість капітального – поточного середнього ремонту через нормативні неузгодження у чинному законодавстві – такі види робіт, як реконструкція або капітальний ремонт автомобільної дороги можуть бути віднесені за ДК 021 як мінімум до трьох кодів ДК 021:2015: 45233000-9 – Будівництво, влаштування фундаменту та покриття шосе, доріг; 45230000-8 – Будівництво трубопроводів, ліній зв'язку та електропередач, шосе, доріг, аеродромів і залізничних доріг; вирівнювання поверхонь або 45233120-6 – Будівництво доріг;

- “безперервне” проведення поточного середнього ремонту одних і тих же ділянок дороги без його завершення та вводу в експлуатацію;

- невизначеність етапів та термінів здавання підрядником проектних і будівельних робіт під час здійснення поточного середнього ремонту автомобільних доріг;

- здійснення оплати за розроблені підрядником декілька робочих проектів на окремі ділянки дороги, які не передбачені ні договором, ні календарним планом замовника;

- умисне непроведення претензійно-позовної роботи САД щодо неякісної роботи підрядника за умови неусунення підрядником недоліків. Причому САД здійснюється оплата невиконаних якісно робіт підрядником. Така бездіяльність керівників САД може мати ознаки службової недбалості, відповідальність за яку передбачена статтею 367 Кримінального кодексу України;

- невідповідність окремих виконаних робіт з поточного дрібного та поточного ремонту автомобільних доріг затвердженій кошторисній документації;

- виконання не передбачених кошторисною документацією робіт, при цьому зміни до договору щодо виконання додаткових робіт та припинення виконання робіт не вносяться;

- відсутність гарантійних паспортів на роботи по введених в експлуатацію об'єктах поточного середнього ремонту автомобільних доріг;
- не здійснення за фактом науково-технічного супроводу ДП “ДерждорНДІ” поточного середнього ремонту автомобільної дороги на стадії проектування і виконання робіт, при чому акти виконаних робіт складаються у день укладення договору, а копії звітів ДП “ДерждорНДІ” мають ідентичний текст;
- відображення у звітах ДП “ДерждорНДІ”, що здійснює науково-технічний супровід поточного ремонту автомобільної дороги на стадії проектування і виконання робіт, інформації лише про інструментальні обстеження, без надання інформації щодо аналізу технічної документації, проведених лабораторних та польових досліджень, що не відповідає вимогам пункту 3.1 ДБН В.1.2-5:2007 “Система забезпечення надійності та безпеки будівельних об'єктів. Науково-технічний супровід будівельних об'єктів”;
- оплата договору щодо нібито виконання проектно-вишукувальних робіт з поточного середнього ремонту автомобільної дороги у повному обсязі до передачі підрядником експертного звіту;
- закупівля послуг з поточного середнього ремонту автомобільних доріг окремими ділянками, завдяки чому проектна документація не розробляється, у тендерній документації відсутня інформація щодо розташування цих ділянок та конкретних обсягів робіт;
- організація неналежним чином зовнішнього контролю або відсутність внутрішнього контролю в САД за якістю будівництва, реконструкції, поточного ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення, що призводить до неефективного та нерезультативного використання бюджетних коштів. Зокрема, непроведення Укравтодором як головним розпорядником коштів державного бюджету контрольних заходів у САД, які є одержувачами коштів державного бюджету, що призводило до порушень та недоліків при використанні бюджетних коштів на поточний середній ремонт автодоріг загального користування державного значення;
- маніпулювання, що виникають при закупівлі послуг з ремонту, а саме через віднесення ремонту до поточного або капітального;
- порушення процедур приймання ремонтних робіт з поточного ремонту автомобільних доріг;
- незаконність використання коштів субвенції на дорожні роботи (безпідставні, не обумовлені чинним законодавством видатки на оплату проектно-вишукувальних робіт майбутніх періодів, виготовлення проектної та проектно-кошторисної документації на виконання робіт з поточного ремонту автомобільних доріг). При цьому у подальшому виготовлена і отримана проектно-кошторисна документація для проведення поточних середніх ремонтів автодоріг не використовується ні САД, ні Управлінням капітального будівництва ОДА;
- недотримання підрядними організаціями вимог кошторисної документації з поточного середнього ремонту автомобільних доріг загального користування місцевого значення в частині застосування підвищуючих коефіцієнтів за відсутності документального підтвердження необхідності цього;
- квазіроботи з поточного середнього ремонту автомобільних доріг;

- підробка актів виконаних робіт з поточного середнього або дрібного ремонту автомобільних доріг;
- використання економічно необґрунтованих технологій дорожніх робіт (зокрема поточного дрібного ремонту або так званого “ямкового” ремонту). Загалом в Україні спостерігається спрямованість відповідальних суб’єктів щодо проведення ремонту доріг на здійснення, у першу чергу, поточного (середнього та дрібного) ремонтів, рідше – на проведення капітального ремонту, реконструкції та вкрай рідко – на будівництво нових автомобільних доріг;
- використання завідомо неправдивих або підроблених офіційних документів у ході здійснення поточного середнього або дрібного ремонту автомобільних доріг з метою заволодіння бюджетними коштами на власну користь або користь третіх осіб;
- виконання будівельних робіт без отримання відповідного дозволу;
- недотримання вимог щодо попередньої оплати виконаних дорожніх робіт з поточного середнього або дрібного ремонту автомобільних доріг;
- створення фіктивного суб’єкта підприємницької діяльності з метою отримання коштів за договором щодо виконання дорожніх робіт з поточного середнього або дрібного ремонту автомобільних доріг, не виконуючи при цьому умов цього договору;
- службова недбалість службових осіб установ та підприємств-замовників при прийнятті та підписанні актів виконаних дорожніх робіт з поточного середнього або дрібного ремонту автомобільних доріг із завищенням їх вартості;
- незабезпечення належного контролю під час приймання виконаних будівельно-монтажних робіт відповідальними підрозділами САД за дотриманням підрядними організаціями вимог державних стандартів, що регулюють питання визначення вартості дорожніх робіт;
- сплата за послуги/роботи у завищеному обсязі через непідтвердження первинними бухгалтерськими документами виконаних послуг/робіт за кошторисом, що призводить до незаконних (зайвих) витрат;
- непроведення належним чином робіт, пов’язаних з розробкою проектно-кошторисної документації у сфері здійснення поточного ремонту автомобільних доріг.

**З метою виявлення зазначених правопорушень працівникам підрозділів Департаменту стратегічних розслідувань Національної поліції України, що здійснюють оперативно-розшукову діяльність, необхідно перевірити та проаналізувати такі документи:**

- *у випадку проведення поточного середнього ремонту автомобільних доріг:*
  - затверджену замовником проектно-кошторисну або кошторисну документацію;
  - дефектний акт або матеріали інженерних вишукувань чи обстежень.

Сьогодні відсутня нормативна вимога щодо необхідності розроблення проектно-кошторисної документації на проведення середнього поточного ремонту автомобільних доріг. Переважно на практиці обсяг дорожніх робіт та необхідне фінансування визначаються на підставі дефектного акта, достовірність даних у якому практично неможливо контролювати.

Слід перевірити, чи виконано весь комплекс ремонтних робіт щодо автомобільної дороги (зокрема, фактичні витрати на поточний середній ремонт введеної в експлуатацію автодороги), передбачений проектно-кошторисною документацією, оскільки відповідно до пункту 6.1 ГБН Г.1-218-182:2011 “Ремонт автомобільних доріг загального користування. Види ремонтів та перелік робіт” [8] поточний середній ремонт має виконуватися комплексно згідно з проектно-кошторисною або кошторисною документацією, яка затверджується замовником.

Вид ремонту, склад і обсяги робіт по кожній ділянці дороги, окремій дорожній споруді або елементу дороги мають встановлюватися на підставі результатів діагностики й оцінки їхнього фактичного стану, інженерних вишукувань, випробувань і обстежень, які зафіксовані в дефектних актах та інших документах, з врахуванням міжремонтних строків експлуатації дорожніх одягів та покриттів на автомобільних дорогах загального користування.

У випадку проведення науково-технічного супроводу ДП “ДерждорНДІ” поточного середнього ремонту автомобільної дороги на стадії проектування і виконання робіт САД слід перевірити доцільність та обґрунтованість його здійснення. Для цього необхідно мати на увазі, що згідно з пунктом 1.2 ДБН В.1.2-5:2007 “Науково-технічний супровід будівельних об’єктів” головним завданням супроводу є забезпечення вирішення містобудівних, архітектурних, конструктивно-технічних та будівельно-технологічних проблем з мінімальним ризиком помилок в умовах, що не регламентовані чинними нормами і стандартами, та за відсутності достатнього досвіду або прямих аналогів у вітчизняній і світовій практиці. Крім того, ділянки автомобільної дороги мають належати до споруд, які включені до переліку будівель та споруд, що підлягають обов’язковому супроводу, зокрема, до автомобільних доріг вищої категорії.

**Поточний середній ремонт** – це відновлення необхідних транспортно-експлуатаційних показників проїзної частини (рівності та шорсткості покриттів шляхом влаштування поверхневих обробок, тонкошарових покриттів або інших шарів зносу), виправлення незначних пошкоджень окремих елементів автомобільної дороги (земляного полотна, укосів, виїмок та насипів, водовідведення, штучних споруд тощо) і доведення елементів облаштування до нормативних вимог;

- *у випадку проведення поточного дрібного ремонту автомобільних доріг:*
  - затверджену замовником кошторисну документацію;
  - дефектний акт.

**Поточний дрібний ремонт** – це підтримання транспортно-експлуатаційних характеристик автомобільних доріг шляхом усунення незначних пошкоджень окремих елементів дороги, що виникли в процесі експлуатації;

- бюджетну та фінансову звітність, первинні документи, документи бухгалтерського обліку, інші документи та дані, що стосуються використання бюджетних коштів на поточний ремонт автомобільних доріг загального користування державного або місцевого значення;

- укладені договори з підрядними організаціями на поточний ремонт автомобільних доріг;

- дозвільну документацію у підрядників – документи дозвільного характеру (відповідні дозволи) на виконання окремих видів робіт у сфері поточного ремонту автомобільних доріг, необхідність отримання яких передбачена законом, наприклад,

ліцензію, що дає право на виконання будівельних робіт, та кваліфікаційні сертифікати;

- акти виконаних робіт (з оглядом об'єктів поточного ремонту автомобільних доріг);
- акти приймання САД виконаних будівельних робіт на автомобільних дорогах.

З метою викриття порушень процедур приймання поточних ремонтних робіт автомобільних доріг слід перевірити, щоб згідно з пунктом 4.6 СОУ 42.1-3741918-128:2014<sup>1</sup> роботи з поточного середнього ремонту автомобільних доріг загального користування приймалися на підставі акта приймальної комісії, якій замовник та підрядник зобов'язані надати в розпорядження відповідну документацію. При цьому цій комісії заборонено приймати роботи з поточного середнього ремонту, що не відповідають проектній або кошторисній документації, вимогам нормативно-правових актів і підзаконним нормативним актам технічного характеру;

- звіт підрядника про використання матеріальних ресурсів;
- календарний графік виконання підрядником робіт з поточного ремонту автомобільної дороги;
- матеріали попередніх перевірок контролюючих органів та дані аудиту об'єктів аудиту Рахункової палати та Державної аудиторської служби України;
- організаційно-розпорядчі документи, що регламентують діяльність, пов'язану з поточним ремонтом автомобільних доріг в певних регіонах України.

Отже, незважаючи на організаційно-правові заходи з удосконалення управління дорожньою галуззю, розпорядження коштами, виділеними на будівництво та ремонт автомобільних доріг зі спеціального державного дорожнього фонду, їх розподіл та використання продовжують здійснюватися в переважній більшості випадків централізовано, що створює умови для ускладненого контролю та містить ризики незаконного використання бюджетних коштів.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005 № 2862-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text> (дата звернення: 18.03.2023).
2. Створено Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33962.html> (дата звернення: 17.03.2023).
3. Про затвердження Положення про Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України: постанова Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 № 439. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF#Text> (дата звернення: 18.03.2023).
4. Про джерела фінансування дорожнього господарства України: Закон України від 18.09.1991 № 1562-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12#Text> (дата звернення: 18.03.2023).
5. Про концесію: Закон України від 03.10.2019 № 155-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20#n647> (дата звернення: 18.03.2023).
6. Про затвердження Порядку спрямування коштів державного дорожнього фонду: постанова Кабінету Міністрів України від 20.12.2017 № 1085. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1085-2017-%D0%BF#Text> (дата звернення: 17.03.2023).
7. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки: розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.01.2018 № 34-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/34-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 18.03.2023).

<sup>1</sup> Слід мати на увазі, що СОУ 42.1-37641918-128:2014 “Настанова щодо прийняття робіт з поточного середнього ремонту автомобільних доріг загального користування” скасована 01.01.2020.

8. Ремонт автомобільних доріг загального користування. Види ремонтів та перелік робіт: ГБН Г.1-218-182:2011. URL: [https://ukravtodor.gov.ua/4489/standarty\\_ta\\_normy/hbn\\_h\\_1-218-182\\_2011\\_orhanizatsiino-metodychni\\_ekonomichni\\_i\\_tekhnichni\\_normatyvy\\_remont\\_avtomobilnykh\\_dorih\\_zahalnoho\\_korystuvannia\\_vydy\\_remontiv\\_ta\\_perelik\\_robiv/hbn\\_h\\_1-218-182\\_2011.pdf](https://ukravtodor.gov.ua/4489/standarty_ta_normy/hbn_h_1-218-182_2011_orhanizatsiino-metodychni_ekonomichni_i_tekhnichni_normatyvy_remont_avtomobilnykh_dorih_zahalnoho_korystuvannia_vydy_remontiv_ta_perelik_robiv/hbn_h_1-218-182_2011.pdf); [https://dbn.at.ua/\\_ld/10/1034\\_\\_1-218-182-201.pdf](https://dbn.at.ua/_ld/10/1034__1-218-182-201.pdf) (дата звернення: 17.03.2023).

## REFERENCES

1. Pro avtomobilni dorohy. “On Roads”: Law of Ukraine dated September 08, 2005, No 2862. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text>. (Date of Application: 18.03.2023) [in Ukrainian].
2. Stvoreno Derzhavne ahentstvo vidnovlennia ta rozvytku infrastruktury Ukrainy. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33962.html>. (Date of Application: 17.03.2023) [in Ukrainian].
3. Pro zatverdzhennia Polozhennia pro Derzhavne ahentstvo vidnovlennia ta rozvytku infrastruktury Ukrainy. “On the approval of the Regulation on the State Agency for Reconstruction and Development of the Infrastructure of Ukraine”: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated September 10, 2014, No 439. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF#Text>. (Date of Application: 18.03.2023) [in Ukrainian].
4. Pro dzherela finansuvannia dorozhnoho hospodarstva Ukrainy. “On sources of financing of the road industry of Ukraine”: Law of Ukraine dated September 18, 1991, No 1562. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12#Text>. Date of Application: 18.03.2023) [in Ukrainian].
5. Pro kontsesiiu. “On the concession”: Law of Ukraine dated October 03, 2019, No 155. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20#n647>. (Date of Application: 18.03.2023) [in Ukrainian].
6. Pro zatverdzhennia Poriadku spriamuvannia koshtiv derzhavnoho dorozhnoho fondu. “On the approval of the Procedure for directing funds of the state road fund”: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated December 20, 2017, No 1085. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1085-2017-%D0%BF#Text>. (Date of Application: 17.03.2023) [in Ukrainian].
7. Pro skhvalennia Kontseptsii Derzhavnoi tsilovoi ekonomichnoi prohramy rozvytku avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia derzhavnoho znachennia na 2018–2022 roky. “On the approval of the Concept of the State Targeted Economic Program for the Development of Public Highways of State Importance for 2018-2022”: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated January 11, 2018, No 34-p. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/34-2018-%D1%80#Text>. (Date of Application: 18.03.2023) [in Ukrainian].
8. Remont avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia. Vydy remontiv ta perelik robiv. “Repair of public roads. Types of repairs and list of works”: GBN G.1-218-182:2011. URL: [https://ukravtodor.gov.ua/4489/standarty\\_ta\\_normy/hbn\\_h\\_1-218-182\\_2011\\_orhanizatsiino-metodychni\\_ekonomichni\\_i\\_tekhnichni\\_normatyvy\\_remont\\_avtomobilnykh\\_dorih\\_zahalnoho\\_korystuvannia\\_vydy\\_remontiv\\_ta\\_perelik\\_robiv/hbn\\_h\\_1-218-182\\_2011.pdf](https://ukravtodor.gov.ua/4489/standarty_ta_normy/hbn_h_1-218-182_2011_orhanizatsiino-metodychni_ekonomichni_i_tekhnichni_normatyvy_remont_avtomobilnykh_dorih_zahalnoho_korystuvannia_vydy_remontiv_ta_perelik_robiv/hbn_h_1-218-182_2011.pdf); [https://dbn.at.ua/\\_ld/10/1034\\_\\_1-218-182-201.pdf](https://dbn.at.ua/_ld/10/1034__1-218-182-201.pdf). (Date of Application: 17.03.2023) [in Ukrainian].

UDC 343.973

**Blyzniuk Ihor,**  
Candidate of Juridical Sciences, Senior  
Researcher, Chief Researcher, State Scientific  
Research Institute MIA Ukraine, Kyiv, Ukraine,  
ORCID ID 0000-0003-3882-5790

### **FEATURES OF DETECTION AND PREVENTION OF CRIMINAL AND OTHER OFFENCES COMMITTED WHILE CARRYING OUT ROUTINE MAINTENANCE AND MINOR ROAD REPAIRS**

The article highlights the specifics of the work carried out by operatives of the Strategic Investigation Department of the National Police of Ukraine in detecting and preventing criminal and other offences committed in the course of routine maintenance and minor repairs of roads. The author provides a typical list and technique for studying the financial and economic documents to be checked by designated employees for the purpose of obtaining information on possible crimes, as well as other offences committed in the field of road maintenance during the execution of works on current medium and minor repairs of highways, which although are not subject to criminal liability, however, operative work on their detection is a prevention of these crimes.

The article provides a list of typical offenses committed in the process of carrying out work on the ongoing medium and minor repair of roads. In particular, the author identifies the most common offenses of this category, such as the purchase of services for the current average repair of highways by individual sections, due to which project documentation is not developed; falsification of documents confirming the quality of the completed road works ('used materials'); 'uninterrupted' ongoing maintenance of the same road sections without completion and commissioning; making payment for several work projects developed by the contractor for individual sections of the road, which are not provided for either in the contract or in the customer's calendar; manipulations that occur during the purchase of repair services, namely due to the classification of repairs as current or capital, etc. The article also lists the most common means used to commit crimes in the field of ongoing medium and minor highway repair work.

The main results of the research presented in the article are the identification of the main financial and economic documents of the recipients of budget funds, their contracting (subcontracting) state or commercial companies, which should be studied and analyzed by operatives of the National Police for the purpose of timely and effective detection and prevention of criminal and other offenses, which are committed in the process of carrying out work on the ongoing medium and minor repair of roads.

**Keywords:** current average and minor repair of highways, minor ('pothole') repair of automobile works, appropriation of budget funds, official negligence, road management, state road fund, building standard, project and estimate documentation, claim and lawsuit work.

Отримано 11.04.2023

© Blyzniuk Ihor, 2023

DOI (Article): [https://doi.org/10.36486/np.2023.1\(59\).13](https://doi.org/10.36486/np.2023.1(59).13)

Issue 1(59) 2023

<http://naukaipravohorona.com/>