

Державного земельного кадастру повинні враховувати відомості інформаційного шару.

Контроль за дотриманням вимог постанови буде здійснюватися у порядку, визначеному Законом України «Про державний контроль за використанням та охороною земель», державними інспекторами у сфері державного контролю за використанням та охороною земель Держгеокадастру або виконавчих органів сільських, селищних, міських рад у разі прийняття відповідною радою рішення про здійснення державного контролю за використанням та охороною земель.

Література:

1. Постанова Кабінету Міністрів України 12 березня 2024 року № 286 «Про запобігання нецільовому використанню земель, які займало Каховське водосховище».

2. Методичні рекомендації з визначення відповідності документації із землеустрою вимогам законодавства: звіт про НДР (заключний)/Київський НДІСЕ; кер. О. І. Буратевич. – 0114U000711. – К., 2014. 125 с.

СУДОВА ЕКСПЕРТИЗА У СФЕРІ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ: ПРОБЛЕМИ ВИЗНАЧЕННЯ ШКОДИ ТА ЗБИТКІВ ВНАСЛІДОК ЗБРОЙНОЇ АГРЕСІЇ РОСІЙСЬКОЇ ФЕДЕРАЦІЇ

Півньов Євген,

*аспірант Національного наукового центру
«Інститут судових експертиз імені Засл. проф. М. С. Бокаріуса»
Міністерства юстиції України*

Війна російського агресора проти України має величезні негативні наслідки для держави та українського народу. У результаті артобстрілів, ракетних ударів та авіабомбардувань гинуть люди та зруйновано підприємства, житлові будинки й об'єкти критичної інфраструктури, до яких, зокрема, належать автомобільні дороги населених пунктів, дороги загального користування та прилеглих територій, відомчі дороги [1, с. 242]. Загалом унаслідок бойових дій руйнувань зазнали 25,4 тис. км доріг і 344 мости й мостові переходи державного, місцевого або комунального значення (щодо мостів і доріг – дані Міністерства інфраструктури). Дані цього Міністерства з огляду стану доріг у деокупованих регіонах (Чернігівська, Київська,

Сумська, Харківська області) підтверджують попередні оцінки значних руйнувань доріг унаслідок проходження танків та іншої важкої військової техніки, що потребуватиме реконструкції чималої їх частини [2].

За даними Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України у 2023 році відремонтовано 57 штучних споруд, зокрема: 21 (зруйновано через військову агресією РФ проти України), 7 (у межах польського кредиту), 5 (у межах співпраці з МФО). Облаштовано 12 тимчасових мостів і понтонних переправ, зокрема: у Чернігівській області – 2, у Київській – 1, у Харківській – 4, у Сумській – 1, у Чернівецькій – 1, у Закарпатській – 1, у Дніпропетровській – 1, у Львівській – 1 [3].

За даними Офісу Генерального прокурора, на початок 2024 року в Єдиному реєстрі досудових розслідувань зареєстровано понад 100 000 кримінальних проваджень щодо порушень законів і звичаїв війни, тільки за 2023 рік у ньому зареєстровано 178 902 провадження, пов'язаних з кримінальними правопорушеннями проти власності, зокрема заволодіння коштами, наданими на відновлення інфраструктури України, зруйнованої внаслідок бойових дій [4].

Вказані вище обставини викликають необхідність вирішення питань щодо встановлення розміру шкоди та збитків від пошкоджень дорожньої інфраструктури. В експертній практиці під час виконання цього виду досліджень судові експерти доволі часто стикаються з проблемою визначення методичних підходів до вирішення експертних завдань, що й обумовлює актуальність цього дослідження.

На думку Г. Башкірова [5] під час визначення розмірів матеріальних збитків доцільне застосування таких методів: відтворення (складання кошторису на підставі Кошторисних норм України у будівництві [6] – Настанови з визначення вартості будівництва); заміщення (визначення розміру збитків, зважаючи на поточну вартість витрат на створення (придбання) нового об'єкта, подібного до об'єкта оцінки, який може бути йому рівноцінною заміною, наприклад, застосовуючи збірники укрупнених показників вартості відтворення функційних аналогів для оцінки будівель і споруд); визначення ринкової вартості об'єктів, які або цілком зруйновані, або не підлягають відновленню (відсутні технічна можливість і доцільність їх відновити), а також знищеної дохідної нерухомості (торгової, складської, промислової, офісної та ін.) станом на початок війни (23.02.2022).

А. Вознюк і М. Грига наголошували на необхідності визначити, окрім обсягів завданих збитків, причиново-наслідковий зв'язок між збитками й агресивними військовими діями РФ, що зумовлює

пріоритетність проведення в такому разі комплексних експертних досліджень із залученням фахівців різних галузей [7].

Зауважимо, що автор цієї статті також видав низку публікацій з особливостей дорожньо-технічних досліджень, де розглянув питання сучасного стану розвитку дорожньо-технічних досліджень, аспекти розширення меж предмета дорожньо-технічної експертизи в умовах війни й відновлення України у повоєнний період, а також проблеми методичного забезпечення судової дорожньо-технічної експертизи [8].

Таким чином, постає нагальна потреба у застосуванні єдиного підходу до визначення шкоди та збитків, завданих Україні в результаті пошкодження дорожньої інфраструктури, з метою подальшого відшкодування збитків власникам, зокрема, за рахунок країни-агресорки.

Відповідно до Закону України «Про автомобільні дороги» *«автомобільна дорога – лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів»* [9].

Отже, автомобільні дороги складають дорожню інфраструктуру України, а об'єкти дорожньої інфраструктури є, відповідно, об'єктами дорожньо-технічної експертизи.

Порядком визначення шкоди та збитків, завданих Україні внаслідок збройної агресії Російської Федерації, виданим Кабміном України на початку повномасштабного вторгнення, передбачено таке:

«15) втрати інфраструктури транспорту, інфраструктури (зокрема фізичної) електронних комунікаційних мереж – напрям, що включає зруйновані або пошкоджені автомобільні дороги, залізничні шляхи, аеродроми та аеродромні об'єкти, об'єкти портової інфраструктури, гідротехнічні споруди, судна морського та внутрішнього водного транспорту, об'єкти поштового зв'язку, інфраструктуру (зокрема фізичну) електронних комунікаційних мереж та інші об'єкти транспортної інфраструктури, електронних комунікацій та зв'язку.

Основні показники, які оцінюються:

• протяжність втрачених, знищених або пошкоджених автомобільних доріг (зокрема відомчих (технологічних) та їх складових; <...>

• втрачені, знищені або пошкоджені об'єкти транспортної інфраструктури...» [10].

Відповідальним за визначення шкоди та збитків, завданих Україні внаслідок збройної агресії РФ, є Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (далі – *Мінінфраструктури*) [10].

2023 року Мінінфраструктури наказом від 24.03.2024 р. № 182 затвердило Методику визначення шкоди та збитків, завданих інфраструктурі транспорту, інфраструктурі електронних комунікаційних мереж та об'єктів поштового зв'язку внаслідок збройної агресії Російської Федерації (далі – *Методика*) [11], розроблену для проведення органами державної влади або органами місцевого самоврядування аналітичної оцінки шкоди та збитків, завданих, зокрема, об'єктам дорожньої інфраструктури. Для такого аналітичної оцінки можна залучати фахівців, підприємства, установи й організації будь-якої форми власності. Підприємства, установи й організації мають право оцінювати шкоду та збитки самостійно на підставі Загальних засад оцінки збитків, завданих майну та майновим правам внаслідок збройної агресії Російської Федерації [12].

Обстеження ділянки дороги – є обов'язковим етапом. Складність проведення обстеження полягає в тому, що зазвичай зруйновані ділянки автомобільних доріг розташовані або в зоні, де тривають активні бойові дії, або на деокупованих територіях з усіма негативними наслідками повномасштабного вторгнення рф. За таких обставин на місці проведення експертного огляду можуть перебувати вибухонебезпечні об'єкти, що може призвести до неповного фіксування пошкоджень елементів автомобільних доріг і транспортних споруд. Загалом під час дослідження важливо визначити точну причину пошкоджень, що можливо тільки із залученням фахівців у галузі вибухотехніки (спеціальність 5.2 «Дослідження вибухових пристроїв, слідів та обставин вибуху»).

Отже, на підставі дослідження сучасного стану методичних підходів до визначення обсягів і розмірів шкоди та збитків, завданих через руйнування дорожньої інфраструктури України внаслідок збройної агресії рф, можна констатувати, що в експертній практиці проведення судових будівельно-технічних та дорожньо-технічних досліджень немає методик, які б узагальнювали алгоритм виконання досліджень із визначення обсягів ремонтно-відновлювальних робіт і розмірів шкоди (збитків), яких власники інфраструктурних об'єктів України зазнали внаслідок збройної агресії рф. Під час проведення досліджень із вказаних питань судовий експерт підлаштовує наявні методики дослідження до реалій сьогодення. Станом на сьогодні існує нагальна потреба у вдосконаленні наявного підходу до визначення обсягів ремонтно-відновлювальних робіт і розмірів шкоди (збитків) з урахуванням військового часу й руйнування дорожньої інфраструктури України внаслідок ведення активних бойових дій.

Сформована на підставі інтегрування знань у галузях вибухотехніки (для визначення причин руйнування об'єктів дорожньої

інфраструктури), дорожньо-технічної та будівельно-технічної судової експертизи (залежно від пошкоджених елементів об'єкта дорожньої інфраструктури) методика матиме комплексний характер.

Література:

1. Ольхов В. С. Проблемні питання у визначенні вартості пошкоджень автомобільних доріг, які утворилися внаслідок збройної агресії РФ. *Судова експертиза в контексті відновлення України* : мат-ли III Всеукр. наук.-практ. конф. (Львів, 09.06.2023). Київ, 2023. С. 242–245. URL: <https://intellect.org.ua/wp-content/uploads/2023/08/sudova-ekspertyza-2023-druk.pdf> (дата звернення: 28.05.2024).

2. Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти України станом на початок 2024 року. 39 с. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/04/01.01.24_Damages_Report.pdf (дата звернення: 28.05.2024).

3. Звіт Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України за 2023 рік. 37 с. URL: <https://restoration.gov.ua/4489/zvity/59572/59573.pdf> (дата звернення: 28.05.2024).

4. Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування / Офіс Генпрокурора : офіц. сайт. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> (дата звернення: 28.05.2024).

5. Башкіров Г. Б. Про вихідні дані для виконання судових будівельно-технічних експертиз по визначенню шкоди та збитків, завданих Україні у зв'язку з обстрілами житлових будинків внаслідок збройної агресії Російської Федерації. *Проблематика документального оформлення, визначення шкоди та відшкодування збитків, завданих Україні та її громадянам внаслідок збройної агресії Російської Федерації* : тези наук.-практ. конф. (Харків, 22.06.2022). Харків, 2022. С. 48–51. URL: https://nauka.nlu.edu.ua/nauka/download/zbirniki_konf/Tezi_konf_22_06_2022.pdf (дата звернення: 25.05.2024).

6. Кошторисні норми України у будівництві : затв. наказ. Мінрозвитку громад та територ. України від 01.11.2021 р. № 281. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0281914-21#n12> (дата звернення: 25.05.2024).

7. Вознюк А. А., Грига М. А. Експертне забезпечення визначення розміру шкоди та збитків від пошкодження і руйнування будівель, споруд та інших об'єктів інфраструктури внаслідок збройної агресії рф. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія:*

Право. 2022. Вип. 73. Ч. 2. С. 123–130. DOI: 10.24144/2307-3322.2022.73.51 (дата звернення: 28.05.2024).

8. Див., наприклад: Півньов Є. Судово-експертне дорожньо-технічне дослідження: стан і зміни відповідно до нових завдань експертного забезпечення правосуддя. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2023. Вип. 4 (33). С. 178–190. DOI: 10.32353/khrife.4.2023.12 (дата звернення: 28.05.2024); Його ж. Деякі аспекти розширення меж предмету дорожньо-технічної експертизи в умовах війни та відновлення України у повоєнний період. *Актуальні питання судово-експертної діяльності в умовах воєнного стану та повоєнний період*: мат-ли всеукр. наук.-практ. конф. (Одеса – Львів, 28.09.2022). Львів, 2022. С. 121–124. URL: <http://ndekc.lviv.ua/pdf/174.pdf> (дата звернення: 28.05.2024); Його ж. До проблем методичного забезпечення судової дорожньо-технічної експертизи під час війни. *Актуальні питання судової експертизи та криміналістики*: мат-ли міжнар. наук.-практ. конф. з нагоди ювіл. видат. учен.: 95-річчя від дня народж. Л. Ю. Ароцкера («Ароцкерівські читання») і 105-річчя від дня народж. М. В. Салтевського (Харків, 19.05.2023). Харків, 2023. С. 239–241. URL: <https://drive.google.com/file/d/1WnOCsPaFLjSy4TdY0hSUCiAVWz4ANH17/view> (дата звернення: 28.05.2024).

9. Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005 р. № 2862-IV (зі змін та допов). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text> (дата звернення: 28.05.2024).

10. Порядок визначення шкоди та збитків ... URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/326-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 28.05.2024).

11. Методика визначення шкоди та збитків, завданих інфраструктурі транспорту, інфраструктурі електронних комунікаційних мереж та об'єктів поштового зв'язку внаслідок збройної агресії Російської Федерації: затв. наказ. Мінінфраструктури України від 24.03.2023 р. № 182. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0733-23#Text> (дата звернення: 28.05.2024).

12. Загальні засади оцінки збитків, завданих майну та майновим правам внаслідок збройної агресії Російської Федерації: дод. до Порядку визначення шкоди та збитків ... URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/326-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 28.05.2024).