

**Казанчук І. Д.**

к. ю. н., доцент, професор кафедри адміністративної діяльності ОВС  
Харківського національного університету внутрішніх прав

***ПОКРАЩЕННЯ СТАНУ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ НА  
УКРАЇНСЬКИХ ДОРОГАХ ВІДПОВІДНО ДО ЄВРОПЕЙСЬКИХ  
СТАНДАРТІВ: МІФ ЧИ РЕАЛЬНІСТЬ***

Ключовим елементом успішної інтеграції України до Європейського Союзу є досягнення певного рівня узгодженості законодавства нашої країни з правовими нормами Євросоюзу, що забезпечить економічний, правовий і соціального розвиток України, і сприятиме поступовому зростанню добробуту громадян, приведенню його до рівня, що склався у державах-членах ЄС.

Виходячи з цього, керівництвом держави проводиться плідна робота з метою систематизації заходів щодо інтеграції України в європейський правовий простір та, в контексті правотворчості в Україні, виконання взятих нашою державою зобов'язань щодо розробки і прийняття законодавчих нормативно-правових актів, які б відповідали європейським стандартам. Екологічні європейські стандарти повинні впроваджуватися за всіма напрямками, і одне з них – «екологізація» безпеки на автошляхах нашої країни.

Сьогоднішня ситуація на українських дорогах вимагає вдосконалення контролю за дотриманням правил дорожнього руху та екологічної безпеки. За офіційною статистикою, 60 відсотків від загального забруднення атмосфери в Україні припадає на частку транспортних засобів. Не є новиною, що автомобіль є засобом підвищеної небезпеки не тільки для оточуючих людей, а й для навколишнього середовища. Прогресивне суспільство давно усвідомило цей факт, і прагне скоротити ту шкоду, яку транспорт завдає природі.

Так, у більшості країн ЄС постійно посилюються вимоги до змісту у вихлопі газів і інших шкідливих сполук при використанні автотранспорту, або взагалі піклуються про займання лідируючих позицій з випуску електромобілів і гібридних машин. Дана тенденція чітко простежується і на прикладі шинної галузі. Адже відомо, що покришки є не меншою загрозою навколишньому середовищу, ніж відпрацьовані гази двигуна внутрішнього згорання. В цьому напрямку новелою є те, що європейці, піклуючись про стан екології, з 2012 року ввели маркування легкових і вантажних шин, що вказує на опір коченню (тобто вплив на витрату палива і навколишнє середовище), зчеплення на мокрій дорозі (відображає безпеку шин), та рівень шуму (який є ще одним показником екологічної безпеки). У такому випадку автолюбители зобов'язані піклується не тільки про міцність покришок, а й про рівень екологічності. Крім того, як показує практика, екологічні стандарти на шини значно зменшили кількість дорожньо-транспортних пригод на європейських дорогах. Екологічні стандарти започатковані і при утилізації покришок. Насамперед, це переробка гуми на паливо, адже їх енергетична цінність вельми велика. Сьогодні шинні концерни

багатьох країн активно використовують вторинну сировину для виробництва нових покришок. Удосконалюючи споживчі властивості і технічні характеристики покришок, підприємство одночасно покращує і екологічні параметри своєї продукції. Впроваджуються й нові енергозберігаючі технології, неорганічні компоненти замінюються природним сировиною, що автоматично призводить до зниження витрати палива і скорочення шкідливих викидів в атмосферу.

Цікавим є приклад Азербайджану, де кожен рік на дорогах і автогосподарствах міст проводяться заходи з метою запобігання забрудненню атмосфери. Так, у 2012 році лише за один місяць в столиці країни Баку в рамках місячника «Чисте повітря» до адміністративної відповідальності притягнуто 1566 водіїв. Співробітниками управління поліції проведені рейди на дорогах міста Баку та було перевірено 6 тисяч транспортних засобів юридичних та фізичних осіб. За допомогою особливої апаратури, привезеної з-за кордону, було визначено кількість шкідливих речовин у вихлопних газах моторів транспортних засобів. В результаті цих заходів виявлено 2151 автомобіль, вихлопні гази яких викидають в атмосферу вуглецю і диму більше, ніж це допустимо нормою. Щодо цих осіб правоохоронцями складено протоколи, а щодо водіїв – застосовано адміністративні міри покарання. Зазначимо, що дії водіїв, у автомашин яких шкідливі речовини вихлопних газів перевищують допустиму норму, підпадають під ст. 155.2.1 Кодексу адміністративних правопорушень. Штраф за подібне порушення дорівнює сумі від 20 до 30 манатів (300-400 грн.)

У процесі модернізації транспортної системи України головним повинно стати активне запровадження європейських стандартів, особливо звертаючи увагу на екологічну безпеку цих об'єктів. Впровадження у виробництві новітніх технологій дозволить не тільки зменшити їх шкідливий вплив на навколишнє середовище регіонів, але й дозволить вітчизняним транспортним підприємствам за рахунок модернізації збільшити свої виробничі потужності.

Не має заперечень і щодо необхідності повернення відео-нагляду на українські дороги. Аргументом на користь цього є та кількість (зафіксованих) порушень, які не залишаються латентними. Можна вважати, що відео-нагляд сприятиме не лише тому, що порушники повинні будуть відповідати за свої дії. Під «всевидячим оком» відеокамер водіям доведеться більш серйозно ставитись до дотримання правил дорожнього руху та не порушувати екологічні норми. Так, у разі фото- та/або відеофіксації правопорушень посадова особа ДАІ на підставі даних автоматизованої інформаційної системи встановлює особу, за якою зареєстровано відповідний транспортний засіб. До постанови додається фотознімок транспортного засобу із зображенням його номерного знаку, зроблений в автоматичному режимі в момент вчинення правопорушення. В постанові зазначається адреса веб-сайту, на якому особа може ознайомитись з зображенням чи відеозаписом транспортного засобу в момент вчинення правопорушення, та ідентифікатор для доступу до зазначеної інформації. До

речі, подібна практика існує у багатьох країнах Євросоюзу: Франції, Німеччині, Великій Британії, Італії, тощо. До речі, така система фото- та відеофіксації не вимагає додаткових бюджетних витрат, а навпаки, ефективно працюватиме на його наповнення, адже окупатиметься за рахунок сплачуваних штрафів.

Підсумовуючи усе сказане, вважаємо, що: *по-перше*, задля зміни ситуації, що склалася в нашій країні щодо покращення стану екобезпеки є необхідність внести відповідні зміни в законодавчі (насамперед, до Законів України «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про перевезення небезпечних вантажів») та прийняття відповідних підзаконних нормативних актів України; *по-друге*, впровадження європейських стандартів у нормотворчу діяльність є фундаментом внутрішнього забезпечення всеохоплюючого процесу приведення правового поля України до законодавства ЄСу сфері зміцнення екологічної безпеки на українських дорогах.