

перевезення зброї, боєприпасів, вибухових речовин і матеріалів, інших предметів і речовин, відносно зберігання і використання яких встановлені спеціальні правила; провадження по видачі ліцензії на здійснення страхової діяльності і т. ін.

Надійшла до редколегії 18.10.2000

*О.Л. Міленін,
начальник Управління ДАІ МВС України*

Міжнародно-правове співробітництво України і Європейського Союзу в сфері безпеки автомобільно-дорожнього руху

У світі стрімко зростають масштаби автомобільного руху, в тому числі міжнародного. Україна також не залишається осторонь від цього процесу. За останні сім років кількість автомобілів у країні збільшилась майже вдвічі: якщо в 1993 р. в РЕП ДАІ Україні було зареєстровано 279 725 автомобілів, то в 2000 р. – 493 452.

У пункті 8 Стратегії інтеграції України в Європейський Союз, затвердженій Указом Президента України (зі змінами, внесеними Указом Президента України № 587/2000 від 12 квітня 2000 р.), передбачено, що в найближчі роки одним із пріоритетних напрямків співробітництва стане галузеве співробітництво України і ЄС у сфері транспортних мереж. Правовою основою такого співробітництва є відповідні нормативні акти Сторін, угоди і протоколи [1, с. 7].

Імплементация норм ЄС в сфері транспорту в правове поле України має важливе значення. По-перше, укладені і належним чином ратифіковані Україною міжнародні договори складають невід'ємну частину національного законодавства України і застосовуються в порядку, передбаченому для норм національного законодавства [2, с. 14, 25]. З огляду на той факт, що Україна є одним із правонаступників СРСР, нею підтвержені зобов'язання в частині дотримання міжнародних угод, що були укладені Союзом РСР і Українською РСР [3, с. 56]. Це, у свою чергу, стосується і міжнародно-правових документів у сфері дорожнього руху.

По-друге, такий крок буде сприяти тому, що Україна увійде до єдиного європейського правового простору. Крім того, це надасть можливість привести внутрішнє законодавство у відповідність до міжнародно-правових стандартів, а також уніфікувати європейське й українське законодавство. Це дозволить істотно поліпшити міжнародно-правове співробітництво в сфері безпеки дорожнього руху, підвищити рівень правової захищеності учасників дорожнього руху.

По-третє, імплементация норм і стандартів ЄС в національне правове

поле України підвищить ефективність роботи державних органів, які відповідно до покладених на них повноважень здійснюють державне керівництво в цій сфері, оскільки робота національних і європейських структур в єдиному правовому полі завжди може підлягати незалежному моніторингу і аналізу ефективності діяльності цих органів. Нині ставлення учасників дорожнього руху до державних органів, що здійснюють владні повноваження в сфері дорожнього руху, є найчастіше негативним. Як зазначає А.В. Оболонський, відношення населення до виконавчого апарату влади формується переважно на основі досвіду спілкування з чиновниками (часто, на жаль, негативного) або на знаннях про такий досвід інших, або через засоби масової інформації. Таке знання, зрозуміло, є неповним і найчастіше неточним. Однак воно є важливим компонентом відношення людей до державної влади взагалі [4, с. 57].

Наслідком активної політики держави в сфері євроінтеграції законодавства про дорожній рух буде підвищення рівня правосвідомості його учасників, оскільки євроінтеграція – це цілком очевидна, історично обумовлена тенденція, що об'єктивно складається, а прагнення держави створити більш якісні умови на шляхах порівняно з сьогодишнім становищем сприймається учасниками дорожнього руху позитивно. Як відзначає І.Ф. Покровський, у правосвідомості оцінка поведінки людей провадиться також і з позицій її впливу на розвиток визначеної суспільної тенденції. Подібна оцінка ставить за мету в кінцевому підсумку надання допомоги в реалізації визначеної історичної тенденції. Тому основою такої правової оцінки в характерному для правосвідомості прояві є встановлення того, наскільки вчинок людини відповідає правовим вимогам, що забезпечують реалізацію визначеної суспільної тенденції [5, с. 26].

З метою координації співробітництва між органами виконавчої влади України і виконавчими органами ЄС створена Державна міжвідомча комісія з питань впровадження в законодавство України норм і стандартів Ради Європи. Правовий статус цієї комісії визначений Указом Президента України від 5 червня 1996 р. № 400/96 (зі змінами від 27 січня 1999 р.). Основними завданнями цієї комісії є підготовка і координація пропозицій про приведення національного законодавства у відповідність до європейських норм і стандартів [6, с. 5]. Розпорядженням Президента України № 151/99-рп від 27 червня 1999 р. визначений перелік центральних органів виконавчої влади, відповідальних за здійснення завдань, визначених Стратегією інтеграції України в ЄС. У питаннях, що стосуються боротьби з правопорушеннями і злочинами в сфері дорожнього руху, таке завдання покладене на Міністерство внутрішніх справ України, у питаннях, що стосуються співробітництва в сфері транс'європейських транспортних мереж – на Міністерство транспорту України, а в питаннях адаптації законодавства України до законодавства ЄС – на Міністерство юстиції України.

Слід зазначити, що п. 15 Положенням про Міністерство транспор-

ту України, затвердженого Указом Президента України від 11 травня 2000 р. № 678/2000, функції щодо адаптації законодавства України з питань функціонування транспортного комплексу і дорожнього господарства покладаються на Міністерство транспорту України [7, с. 19]. Таким чином, частини повноважень, передбачених Розпорядженням Президента України № 151/99-рп від 27 червня 1999 р., Міністерство юстиції України було позбавлено.

Проаналізувавши два вищезазначених документи, можна припустити що певна колізія їх норм викликана недоробкою при їхньому складанні.

Прагнення України гармонізувати своє законодавство в сфері дорожнього руху зі стандартами ЄС знаходиться в руслі загальноєвропейської тенденції гармонізації законодавства в цій сфері. Співробітництво європейських держав в сфері транспорту є одним із пріоритетних напрямків для ЄС. Зокрема, статтею 3 Договору про Європейський Союз передбачено, що держави – члени Європейського Союзу формують і здійснюють загальну транспортну політику. У ст. 75 цього Договору передбачено, що держави – учасники ЄС формулюють єдині правила, що стосуються міжнародних перевезень на території держави-члена і у зворотному напрямку або через територію одного чи декількох держав-членів, а також вживають заходів щодо підвищення безпеки перевезень.

Привертає увагу і той факт, що окремі документи Європейського Союзу були ратифіковані ще за часи існування СРСР. Так, «Європейська угода про міжнародні автомагістралі» від 15 листопада 1975 р. набрала чинності для СРСР 15 березня 1983 р., а УРСР підписала цей документ 10 червня 1986 р. [8, с. 39].

Після здобуття незалежності Україна стала поступово імплементувати норми ЄС про автомобільно-дорожній рух. Зараз наша країна ратифікувала «Європейську угоду про міжнародні дорожні перевезення небезпечних вантажів» від 15 грудня 1957 р. [9, с.30]. Крім участі в багатосторонніх конвенціях і угодах, Україна активно розвиває двостороннє співробітництво в сфері дорожнього руху. Угоди про міжнародні автомобільні перевезення підписані і ратифіковані Україною з Іспанією [10, с. 27], Грецією [10, с. 28], Румунією [10, с. 29], Данією [11, с. 44.], Молдовою [11, с. 45], Францією [12, с. 27], Фінляндією [12, с. 28] (всі вони ратифіковані в 2000 р.).

На жаль, процес імплементації норм ЄС в сфері дорожнього руху в українське правове поле відбувається досить повільно. Нині залишається нератифікованою «Угода про прийняття єдиних технічних розпоряджень для колісних транспортних засобів, устаткування і частин, що можуть бути встановлені на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних сертифікатів, виданих на підставі цих роз-

поряджень» від 20 березня 1958 р. Цей правовий документ містить вимоги і стандарти безпеки, що повинні враховуватися виробниками автомобілів, а також вимоги, запропоновані при проектуванні і сертифікації в ЄС автомобілів. Ратифікація Україною цієї Угоди сприятиме тому, що в країні вимоги до безпеки і якості автомобілів стануть більш жорсткими, причому для автомобілів як вітчизняного, так і імпортного виробництва. Крім того, це може істотно відбитися на якості вітчизняних автомобілів, які, у свою чергу, поступають за багатьма показниками автомобілям із країн Західної Європи. До того ж такий крок, безумовно, підвищить авторитет органів влади в суспільстві, оскільки він буде свідчити про бажання держави створити реальні умови за допомогою правових засобів для виробництва автомобілів, які відповідатимуть європейським і світовим стандартам якості в галузі автомобілебудування.

Особливої уваги заслуговує питання про імплементацію тих норм ЄС в українське законодавство, що стосуються безпеки дорожнього руху, профілактики і боротьби з правопорушеннями в цій сфері. Актуальність імплементації зумовлена тим, що Україна є транзитною державою, через яку йдуть транспортні потоки з Європи до Азії й у зворотному напрямку. Крім того, тільки в 2000 р. в Україні було зафіксовано 32 805 дорожньо-транспортних пригод, у яких загинуло 5 092 людей і 36 066 людей було поранено. Таким чином, проблема забезпечення безпеки дорожнього руху є наріжною через те, що від її вирішення буде залежати, наскільки привабливими стануть автомобільні шляхи для міжнародних поїздок через нашу країну. Створення загальноєвропейської системи профілактики дорожньо-транспортних пригод буде також сприяти підвищенню рівня правосвідомості учасників дорожнього руху і дисципліни на дорогах. Правопорушник буде знати, що при порушенні законодавства у сфері дорожнього руху в одній країні він буде притягнутий до відповідальності за це правопорушення в іншій країні Європи. Актуальність прийняття вищезазначених норм викликана і тим фактом, що зараз процес попередження правопорушень у сфері дорожнього руху усе ще не має національної правової бази. Законодавчі акти в цій сфері фрагментарні і розкидані, а також непогоджені між собою. У зв'язку з цим Х.С. Гучерієв вірно зазначив, що чим менш ефективна загальносоціальна профілактика, тим більше потреба в заходах кримінологічної й індивідуальної профілактики правопорушень [13, с. 33].

Особливого інтересу набуває Європейська конвенція про міжнародні наслідки позбавлення права керування автотранспортними засобами від 3 червня 1976 р. Цей документ бачиться дуже важливим в аспекті профілактики правопорушень в сфері дорожнього руху. Передбачені Конвенцією заходи дозволяють по всій Європі здійснювати контроль за порушеннями правил дорожнього руху й оперативно реагувати на них. Відповідно до статей 2 і 3 Конвенції, якщо одна з країн – учасниць Конвенції винесла рішення про позбавлення прав водія, то вона не-

відкладно повідомляє про це Договірну Сторону, що видала права водія, а також Договірну Сторону, на чій території постійно проживає правопорушник. У свою чергу, Договірна Сторона, що одержала повідомлення про позбавлення прав водія, може відповідно до свого законодавства винести рішення про позбавлення прав водія, яке вона могла б вважати корисним, якби факти й обставини, що зумовили рішення іншої Договірної Сторони, мали місце на її території. Договірна Сторона, якій було адресоване повідомлення, на прохання надає інформацію про будь-які заходи, вжиті в результаті повідомлення [14, с. 336-340]. Оскільки позбавлення права керування транспортним засобом є одним з видів стягнення (п. 5 ст. 24 КпАП України), що застосовується за вчинення адміністративного правопорушення, то застосування такого стягнення повторно за таке саме правопорушення в Україні неприпустимо, за умови, що людина за кордоном уже притягнута до адміністративної відповідальності за вчинення правопорушення в дорожній сфері (ч. 2 ст. 25 КпАП). У той же час Конвенція передбачає можливість повідомлення компетентних органів тих країн, з якими зв'язаний правопорушник, і допускає можливість застосування до порушника санкцій не за місцем вчинення правопорушення, а за місцем його постійного проживання.

Ця Конвенція цікава й тим, що вона регламентує порядок реалізації принципу невідворотності покарання за вчинене правопорушення у сфері дорожнього руху. Таким чином, правопорушнику дається зрозуміти, що до відповідальності він буде притягнутий, незалежно від його місця перебування. У свою чергу, відомий постулат «знає – розуміє – дотримується» буде сприяти тому, що кількість дорожньо-транспортних правопорушень стане меншою. Як зазначає М.Я. Соколов, відбиваючи практичну поведінку, правосвідомість залишається простим відбитком, копією того, як люди фактично поведуться на практиці [15, с.163].

У чинній Конвенції міститься вичерпний перелік дорожніх правопорушень, за вчинення яких може бути застосована санкція у вигляді позбавлення права керування транспортним засобом. Привертає увагу той факт, що до їх числа належить ненавмисне вбивство внаслідок ДТП (п. 1 Загального переліку дорожніх правопорушень), а також керування транспортним засобом у поганому фізичному стані в результаті надмірної втоми (п. 3 Загального переліку дорожніх правопорушень), керування автомобілем транспортним засобом, не застрахованим відносно збитку перед третіми особами, викликаного використанням автомобілем транспортною засобу. Українське законодавство не передбачає санкції у вигляді позбавлення права керування транспортним засобом за здійснення таких правопорушень.

Приєднання України до цієї Конвенції підвищить ефективність роботи правоохоронних органів у сфері безпеки дорожнього руху і проф-

ілактики правопорушень. Крім того, на базі цієї Конвенції МВС України може розробити концепцію співробітництва правоохоронних органів України і держав – членів ЄС у сфері профілактики і попередження дорожньо-транспортних пригод.

Співробітництво в сфері дорожнього руху між Україною і ЄС сьогодні вже має серйозну правову основу, однак для більш глибокого і плідного співробітництва Україні необхідно вжити більш рішучих заходів щодо приведення національного законодавства в сфері дорожнього руху у відповідність до європейських стандартів.

Список літератури:

1. Урядовий кур'єр. – 2000. – № 76. – 25 квітня. 2. Відомості Верховної Ради. – 1992. – № 10. – Ст. 137; 1994. – № 10. – Ст. 45. 3. Відомості Верховної Ради. – 1991. – № 46. – Ст. 617. 4. Оболонский А. В. Бюрократия и государство. – М., 1996. 5. Покровский И. Ф. Формирование правосознания личности (вопросы теории и практики). – Л.: Изд-во Ленинградского университета, 1972. 6. Урядовий кур'єр. – 1996. – № 127–128. – 11 липня. 7. Юридичний вісник України. – 2000. – № 21 (257). – 25-31 травня. 8. Собрание Постановлений Правительства СССР (отдел второй). – 1983. 9. Відомості Верховної Ради. – 2000. – № 13. – Ст. 116. 10. Відомості Верховної Ради. – 2000. – № 9. – Ст. 81; 2000. – № 9. – Ст. 82; 2000. – № 9. – Ст. 83. 11. Відомості Верховної Ради. – 2000. – № 13. – Ст. 112; 2000. – № 13. – Ст. 113. 12. Відомості Верховної Ради. – 2000. – № 25. – Ст. 204; 2000. – № 25. – Ст. 205. 13. Гушериев Х. С. Законность и профилактика правонарушений (теоретико-правовой анализ): Автореф. дис. . доктора юрид.наук. – СПб., 1998. 14. Сборник документов Совета Европы в области защиты прав человека и борьбы с преступностью. – М.: СПАРК, 1998. 15. Соколов Н.Я. Профессиональное сознание юристов. – М.: Наука, 1988.

Надійшла до редколегії 10.10.2000

*Р.Ю. Савонюк,
нач. каф. кримінально-правових дисциплін
Кримського факультету Ун-ту внутр. справ*

Про деякі загальні положення та статус слідчого як суб'єкта доказування в проекті КПК України 2000 р.

Проект Кримінально-процесуального кодексу України 2000 р. багато в чому якісно відрізняється від попередніх, наприклад, КПК зразка 1996 р., що свідчить про плідну працю робочої групи, а також вклад вчених-фахівців та юристів-практиків [1]. Разом з тим, деякі загальні положення цього проекту, а також повноваження слідчого, як суб'єкта доказування, можуть бути, на наш погляд, доповнені та уточнені.