

ЄВРОПЕЙСЬКО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ РЕГУЛЮВАННЯ ЕКОЛОГІЧНИХ ПРОБЛЕМ ТРАНСПОРТУ

У статті досліджено та проаналізовано стан, значення, екологічну небезпеку діяльності сучасної європейської транспортної системи, проаналізовано та описано нормативно-правову базу правового регулювання екології транспорту і державно-процесуальні механізми її реалізації. Також авторами здійснено порівняльний аналіз досліджуваного питання згідно з правовою базою ЄС та України.

Ключові слова: правове регулювання, директива, екологія транспорту.

Негативні впливи на стан довкілля традиційно пов'язують з поняттям екологічно-небезпечної діяльності, яка не визначається законодавством. Однак, це поняття можна співвідносити з поняттям небезпечної діяльності, вона, за Конвенцією ООН про транскордонний вплив промислових аварій від 17 березня 1992 р., визначається як будь-яка діяльність, у процесі якої одна чи більше небезпечних речовин наявні або можуть бути в рівних кількостях чи перевищують граничні кількості, визначені цією конвенцією і здатні призвести внаслідок аварії до транскордонного впливу [4].

Відповідно до такого підходу, під визначення екологічно небезпечної діяльності підпадає транспорт.

Хоч сам по собі транспорт є сукупністю механічних засобів перевезень, виробничо-технологічного комплексу, організацій і підприємств, призначених для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни у перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученнях і надання інших транспортних послуг усім споживачам [6], але з огляду на те, що рухомі засоби транспорту (автомобілі, тепловози, морські та річкові судна), що використовують як паливо різні види нафтопродуктів, а також стаціонарні об'єкти матеріально-технічного забезпечення (склади пально-мастильних матеріалів, зливні води після миття автомобілів та їх агрегатів, пари різних шкідливих речовин, кислот, матеріалів, які використовуються в технологічних процесах ремонту автомобілів або перевозяться за його допомогою, транспорт, як галузь народного господарства визнано одним із значних забруднювачів довкілля [12]. Вважається, що через вихлопні гази

від автомобільного транспорту щорічно вмирають тисячі людей (у самій Великобританії, за підрахунками, 11 000 чоловік), а збитки, яких зазнає навколишнє природне середовище, становлять мільярди доларів [1, с. 135].

Залізничний транспорт України використовує приблизно 170 млн. кубометрів води на рік. Близько 50 % води використовується на господарсько-питні потреби, безповоротні втрати води становлять понад 40 %.

Окремої уваги заслуговує і фізичний вплив транспорту, який проявляється у вигляді шумового і/або вібраційного впливу на навколишнє природне середовище та життя і здоров'я людей. Не можна залишити поза увагою і перевезення небезпечних вантажів, оскільки ці перевезення пов'язані із підвищеною небезпекою порівняно із здійсненням перевезення вантажів звичайних. При потраплянні транспортного засобу, який здійснює перевезення будь-якого небезпечного вантажу, в аварію, наслідки, як правило, бувають значно важчими, оскільки підвищується ризик загибелі та захворювання людей, забруднення навколишнього природного середовища, пошкодження транспортних вузлів та історичних пам'яток і природних заповідників, а також місць відпочинку. Дія небезпечних речовин, які перевозяться транспортними засобами, на навколишнє природне середовище може викликати в ньому незворотні зміни і навіть загибель деяких представників флори та фауни.

Над дослідженням проблем міжнародно-правового регулювання екологічних проблем, у тому числі і у сфері транспорту, працював ряд визначних науковців і дослідників, зокрема:

И.И. Лукашук, В.Г. Буткевич, В.В. Мицик, О.В. Задорожній, Нуман Ража.

Постановка завдання: проаналізувати та дослідити стан, значення, екологічну небезпеку діяльності сучасної європейської транспортної системи, проаналізувати та описати нормативно-правову базу правового регулювання екології транспорту і державно-процесуальні механізми її реалізації, здійснити порівняльний аналіз досліджуваного питання згідно правової бази ЄС та України.

Більшість країн світу вже мають практику у сфері застосування заходів щодо боротьби із впливом на навколишнє природне середовище та життя і здоров'я людей транспортної галузі.

Законодавство, зокрема, українське, також пішло шляхом визнання небезпечною діяльності на транспорті через наявність у процесі її здійснення шкідливих речовин, тому основними вимогами щодо екологічного забезпечення у транспортній галузі є встановлення вимог, які зобов'язані виконувати підприємства, установи, організації, що здійснюють: 1) проектування; 2) виготовлення; 3) експлуатацію, 4) обслуговування автомобілів, літаків, суден, інших пересувних засобів, установок та 5) виробництво і постачання пального. У межах виконання таких вимог суб'єкти, що здійснюють діяльність на транспорті, зобов'язані: по-перше, розробляти і здійснювати комплекс заходів щодо зниження токсичності та знешкодження шкідливих речовин, які містяться у викидах та скидах транспортних засобів; по-друге, переходити на менш токсичні види енергії й пального; по-третє, дотримуватися режиму експлуатації транспортних засобів; по-четверте, здійснювати інші заходи, спрямовані на запобігання і зменшення викидів та скидів у навколишнє природне середовище забруднювальних речовин; по-п'яте, дотримуватися встановлених рівнів фізичних впливів [5].

Проте більшість країн Європи просунулись у питанні правового регулювання екологічних проблем транспорту значно далі України і вже сьогодні сформували ряд міжгалузевих нормативно-правових принципів, покликаних урегулювати недоліки даної сфери суспільних відносин.

До цих засобів належать такі: 1) нормування та стандартизація в галузі забезпечення екологічної безпеки транспортних та інших пересувних засобів та установок; 2) екологічна експертиза проектів та екологічно небезпечних видів діяльності; 3) екологічне страхування; 4) ліцензування екологічно небезпечної діяльності; 5) державний облік та моніторинг об'єктів, що шкідливо

впливають на стан навколишнього природного середовища; 6) інформування про стан навколишнього природного середовища, зокрема в разі здійснення екологічно небезпечної діяльності; 7) економічний механізм екологічного забезпечення; 8) декларування забезпечення об'єктів підвищеної небезпеки; 9) екологічний контроль за здійснюваною діяльністю; 10) відповідальність за порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища при здійсненні екологічно-небезпечної діяльності на транспорті.

У Білій книзі ЄС з транспорту передбачено, що плата за користування транспортною інфраструктурою повинна:

поширюватися на всі види транспорту й обчислюватися виходячи з єдиних принципів;

дозволяти встановити рівновагу між витратами суспільства (зовнішні витрати плюс видатки на інфраструктуру) та прибутками суспільства, які воно отримує при стягненні плати;

бути розробленими таким чином, щоб уникнути різкого збільшення оподаткування (включаючи транспортні витрати) в економіці в цілому. Наприклад, підвищення експлуатаційних видатків можна попередити за рахунок зниження діючих податків, таких, як податок на працю, або шляхом спрямування прибутку на фінансування розвитку інфраструктури.

Основний принцип стягнення плати за проїзд полягає в тому, що надходження від експлуатації інфраструктури повинні покривати не тільки ті витрати, що спрямовані на її утримання, але й зовнішні видатки, тобто видатки, пов'язані із ДТП, забрудненням атмосфери, шумом, перевантаженістю доріг. Це стосується всіх видів транспорту та всіх категорій користувачів (приватних і комерційних). Основним принципом призначення ефективної та справедливої ціни користування транспортною інфраструктурою є принцип рівноваги між сумарними витратами та розміром оплати. Європейська Комісія вбачає своє завдання у встановленні екологічних вимог до транспорту не в загальному збільшенні транспортних зборів, а в їх максимальній диференціації з урахуванням загальної маси та екологічного класу транспортних засобів, інтенсивності руху, рівня завантаженості транспортної мережі, загальної екологічної ситуації уздовж маршруту руху транспорту та інше. При цьому, одночасно передбачається попередити підвищення експлуатаційних видатків за рахунок зниження існуючих податків (податок на працю) або спрямування отриманого прибутку на пот-

реби розвитку інфраструктури. Велике значення для впровадження систем збору плати за користування дорогами має розвиток систем визначення місцезнаходження транспортних засобів, їх ідентифікації, моніторингу перевезень вантажів із використанням інформаційних і телекомунікаційних технологій, систем супутникового зв'язку. Сучасні показники зростання обсягів дорожнього руху є причиною виникнення різних негативних (екологічних, соціальних, економічних) наслідків. Невдалі спроби встановити зв'язок між плануванням землекористування й транспортною політикою були в багатьох випадках причиною неефективного управління транспортними потребами суспільства (або повною відсутністю такого управління). У багатьох європейських країнах затори на дорогах розглядаються як вкрай серйозна проблема, хоча, згідно з даними, цілої низки досліджень, їх не можна уникнути в повній мірі навіть при оптимальному розвитку транспортної інфраструктури.

В багатьох екологічно вразливих регіонах зараз неможливо здійснювати будівництво нових об'єктів транспортної інфраструктури внаслідок підвищення рівня шуму, обмежень у просторі або наявного негативного впливу руху важкого вантажного транспорту. Шум від автомобільного транспорту й вантажного залізничного транспорту в містах і приміських територіях є однією із найбільших екологічних проблем. З метою захисту населення і довкілля важливим є збереження стану територій з низькими рівнями шуму і з обмеженою фрагментацією, яким може загрожувати будівництво нових об'єктів транспортної інфраструктури. В більшості європейських країн досі триває визначення в кількісних показниках система заходів для транспортного сектору, які б сприяли досягненню цілей, установлених Кіотським протоколом до Рамкової конвенції ООН про зміну клімату 1997 р., зокрема, щодо зниження обсягів викидів CO₂. У багатьох країнах за останнє десятиріччя відзначається істотний прогрес у галузі зниження обсягів викидів забруднюючих речовин у довкілля в результаті збільшення кількості нових автомобілів, окрім того, Європейським Союзом погоджено два етапи подальшого значного скорочення викидів CO₂, NO_x, вуглеводів, бензолу.

Для вирішення наведених вище проблем на рівні ЄС, зараз провадиться така діяльність:

підготовлено проект Директиви ЄС про уніфікацію систем стягнення плати на автодорогах транс'європейської мережі;

обговорюються питання введення плати за користування об'єктами транспортної інфраструктури з урахуванням відповідних зовнішніх витрат;

готується проект Директиви ЄС про встановлення єдиних принципів розрахунку плати за користування об'єктами інфраструктури та структури ціноутворення для всіх видів транспорту;

вводяться міжнародні стандарти для дистанційних автоматичних систем стягнення плати малого радіуса;

вирішуються питання закріплення договірних і правових засад взаємодії національних транспортних мереж.

Реалізація пропозиції Комісії про встановлення єдиних принципів розрахунку розміру плати за користування об'єктами інфраструктури дозволить встановити справедливі умови конкуренції між окремими видами транспорту та процедуру відшкодування шкоди, яка завдається транспортом навколишньому середовищу. Для автотранспорту розмір плати буде залежати від екологічності транспортного засобу. Також буде врахований тип інфраструктури (автомагістралі, головні дороги, міські дороги), відстань, на яку здійснюються перевезення, навантаження на дороги, тип підвіски та інтенсивність руху. Плата буде вводитися поступово і її введення супроводжуватиметься зменшенням інших зборів, таких як оподаткування транспортних засобів з метою зведення до мінімуму екологічного навантаження та відшкодування шкоди навколишньому середовищу. Передбачається також, що частина доходів від стягнення плати за користування об'єктами інфраструктури потраплятиме до спеціальних національних і регіональних фондів, з яких фінансуються заходи з метою скорочення або відшкодування зовнішніх витраток (подвійний дивіденд). Першочерговим завданням повинно бути створення інфраструктури, яка сприяє розвитку інтермодального транспорту та у більшій мірі вимогам охорони природи, зокрема, зниження рівню шуму та забруднення викидами CO₂, NO_x, вуглеводів, бензолу. Директива 1999/62/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 17 червня 1999 року «Про стягнення плати з вантажних транспортних засобів за використання певних об'єктів інфраструктур» («Євровіньєтки») визначає такі принципи оплати: обмеження використання комерційних транспортних засобів з вищою навантажувальною вагою; стимулювання використання та виробництва екологічно чистих автомобілів (Євро-1, Євро-2); дозвіл

стягувати платню за експлуатацію мостів, тунелів та гірських доріг. Держави-члени можуть змінювати ставки зборів в залежності від класу викидів у атмосферу, періоду доби. Директива встановлює види податків з автомобілів у кожній країні ЄС та не перешкоджає застосуванню спеціальних податків та зборів, які стягуються при реєстрації транспортних засобів або застосовуються до АТЗ. В таблиці 1 наведені мінімальні ставки податку, що застосовуються до транспортних засобів у залежності від ваги автомобіля: для двовісних автомобілів від 31 до 274 євро; для трьохвісєвих 31-345 євро; для чотирьохвісєвих 144-537 євро. Для тягачів та дорожніх потягів: 2+1 осі від 0 до 307 євро; 2+2 вісі 30-706 євро; 2+3 вісі -307-700 євро; 3+3 вісі 186-535 євро.

Таблиця I встановлює максимальні щорічні суми зборів з користувачів, включаючи адміністративні витрати:

Суми зборів з автомобіля в залежності від екологічного стандарту

Тип автомобіля по екологічним стандартам	Максимум 3 вісі	Мінімум 4 вісі
Non Євро	960	1550
Євро-1	850	1400
Євро-2	750	1250

Таким чином, на рівні Європейського Союзу зараз провадиться політика зменшення шкоди, яка завдається навколишньому середовищу, шляхом встановлення плати за користування транспортною інфраструктурою в залежності від технічних характеристик транспорту, типу місцевості, де проходить та чи інша транспортна магістраль, що, на думку експертів, повинно позитивно вплинути на екологічну ситуації в Європі.

Отже, правові приписи по забезпеченню екологічної безпеки на транспорті є в різних нормативних актах і в різних країнах вони по-різному систематизовані. Завданням сталого розвитку транспорту є підвищення добробуту населення і забезпечення здорової, надійної, економічної, соціальної та екологічної основи як для сьогодення, так і для майбутніх поколінь. Розробка сталої транспортної політики має на меті узгодження природоохоронних, соціальних і економічних цілей і вимагає вирішення широкого спектру проблем, пов'язаних із наземним транспортом.

Транспорт є основним елементом забезпечення добробуту суспільства. Поліпшення доступу до ринків праці, житла, товарів і послуг є

життєво важливим для реалізації цілей європейської інтеграції. Забезпечення вільного переміщення людей у Європі є важливим як в соціальному, так і економічному аспекті інтеграції. З метою відновлення екологічного балансу та відшкодування шкоди, яку завдає транспорт навколишньому середовищу, в межах Європейського Союзу передбачено справляння плати за користування транспортною інфраструктурою.

Аналіз норм чинного українського законодавства дозволяє зробити висновок про те, що зараз і в Україні сформувалась сукупність правових приписів по забезпеченню екологічної безпеки. Наявність такої сукупності дозволяє стверджувати, що в даний час забезпечення екологічної безпеки стало розвиватися як самостійний напрямок діяльності держави і суспільства поряд з природокористуванням і охороною навколишнього природного середовища.

Література

1. Аксенов И.Я. Транспорт и охрана окружающей среды / И. Аксенов., В. Аксенов – М.: Транспорт, 1986. – С. 135.
2. Екологічне право: Особлива частина: Підруч. для студ. юрид. вузів і фак.: Повний акад. Курс / За ред. акад. АпрН В.І. Андрейцева. – К.: Істина, 2001. – С. 59.
3. Чернобаев И.П. Химия окружающей среды: Учеб. пособие / И. Чернобаев – К.: Выща шк., 1990. – С. 84.
4. Конвенция о трансграничном воздействии промышленных аварий от 17 марта 1992 г. / ООН. – Нью-Йорк; Женева, 1994. – Ст. 24; 50-59; 66. – 48 с.
5. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25 червня 1991 року // Відомості Верховної Ради України. – 1991, № 41. – Ст. 546.
6. Про охорону атмосферного повітря: Закон України від 16 жовтня 1992 року (в редакції закону від 21 червня 2001 р.) // Відомості Верховної Ради України. – 2001, № 48. – Ст. 252.
7. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 року // Відомості Верховної Ради України. – 1994, № 51. – Ст. 446.
8. Про екологічну експертизу: Закон України від 9 лютого 1995 року // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 8. – Ст. 54. зі змінами внесеними Законом України від 6 квітня 2000 року // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 27. – Ст. 213.
9. Про страхування: Закон України від 7 березня 1996 року // Відомості Верховної Ради

України. – 1996, № 18. – Ст. 78 (зі змінами внесені Законом України від 23 грудня 2004 року // Відомості Верховної Ради України. – 2005, № 6. – Ст. 138).

10. *Водний кодекс України* від 6 червня 1995 року // Відомості Верховної Ради України. – 1995, № 24. – Ст. 189.

Ю.В. Корнеев, Р.В. Яцишин

Европейсько-правовий механізм регулювання екологічних проблем транспорту

В статті досліджено і проаналізовано стан, значення, екологічну небезпеку діяльності сучасної європейської транспортної системи, проаналізовані і описані нормативно-правова база правового регулювання екології транспорту і державно-процесуальні механізми її реалізації. Також авторами здійснено порівняльний аналіз питання згідно правової бази ЄС і Україною.

U.V. Korneev, R.V. Yatsyshyn

The article examines and analyzes the status, importance, environmental hazard of modern European transport system, analyzed and described norms of legal regulation of transport environmental and public-procedural mechanisms for its implementation. Also, the authors carried out a comparative analysis of the research question according to the legal basis EU and Ukraine.

11. *Про об'єкти підвищеної небезпеки: Закон України* від 18 січня 2001 року // Відомості Верховної Ради України. – 2001, № 15. – Ст. 73.

12. *Про Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки: Постанова Верховної Ради України* від 5 березня 1998 року № 188/98 – ВР.