

**УДК 343.34+341**

***Хотько О.А.***

*кандидат юридических наук, доцент,  
Белорусский национальный технический университет,  
г. Минск, e-mail: olyahotko@yandex.ru*

## **ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ЭКОЛОГИЧНОСТИ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В СТРАНАХ ЕАЭС**

Необходимость теоретико-практического анализа особенностей применения принципа экологичности рынка транспортных услуг и транспортной деятельности в современных условиях обусловлена повышением роли транспорта в современном мире. Одновременно с этим, вредный характер влияния транспортной деятельности на экологическую безопасность и негативные последствия этой деятельности, которые отражаются на общем состоянии окружающей среды, не требуют доказательств. Поэтому становится актуальным исследование специфики современного законодательства, анализ недостатков действующих правовых норм стран-участниц ЕАЭС, регулирующих экологическую безопасность в свете эксплуатации транспорта, в целях совершенствования экологизации транспортного законодательства и гармонизации законодательства государств ЕАЭС в данном направлении.

**Ключевые слова:** Евразийский экономический союз, Договор о Евразийском экономическом союзе, интеграционные процессы, принцип экологичности, транспорт, экологическая безопасность, охрана окружающей среды, транспортная деятельность, негативное влияние транспорта, экологизация.

Право на благоприятную окружающую среду – неотъемлемое право человека. Необходимым условием развития экономики является повышение уровня и качества жизни населения стран Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС), успешное развитие транспорта. Углубление интеграционных процессов в ЕАЭС возможно при наличии современного обновленного транспортного комплекса.

XXI раздел Договора о ЕАЭС «Транспорт» предполагает проведение скоординированной (согласованной) транспортной политики ЕАЭС, «направленной на поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности» [1]. Исследователями рассматриваются вопросы создания эффективной транспортно-логистической инфраструктуры, предполагается создание единой промышленной политики ЕАЭС в целях обновления парка транспортных средств, повышение степени координации подходов стран ЕАЭС, разграничение полномочий стран ЕАЭС [2]. Уделяется внимание проблемам устранения препятствий в сфере транспорта на внутреннем рынке ЕАЭС, совершенствованию положений договора о ЕАЭС. При этом в настоящее время до сих пор функция государства в регулировании охраны окружающей среды и обеспечении экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности не достаточно раскрыта в юридической науке, не представлено полного регулирования вопросов экологической безопасности в Договоре о ЕАЭС.

Целью данного исследования является выявление проблем эксплуатации транспорта в контексте обеспечения права на благоприятную окружающую среду и обеспечении экологической безопасности, выявление направлений развития принципа экологичности рынка транспортных услуг.

Несомненно, необходима глубокая научная разработка вопросов, связанных с проблемами обеспечения экологической без-

опасности транспортной деятельности. Исследования должны носить комплексный и междисциплинарный характер, включая общую работу специалистов в различных областях. Так, для сохранения тенденции снижения вредного воздействия мобильных источников на атмосферный воздух необходимо обеспечить комплексное решение проблемы защиты окружающей среды и рационального использования топливно-энергетических ресурсов на транспорте.

Экологический фактор от использования транспорта имеет ряд негативных последствий: загрязнение компонентов природной среды и окружающей среды в целом, уменьшение природного пространства, выбросы вредных веществ, выхлопы угарного газа, выбросы сажи, протечка масел, добыча сырья для производства топлива, вибрация и др. Ухудшение качества атмосферного воздуха имеет необратимый вред. «Автомобиль душит больше, чем давит» – это выражение устойчивое, когда речь идет об экологической безопасности. Данные проблемы мировые, решаться они могут только при согласованном международном сотрудничестве.

В России ужесточены меры по контролю выхлопов вредных веществ в атмосферный воздух при эксплуатации автомобильного транспорта. С 1 января 2016 г. введены требования, соответствующие евро-5, проводится также реконструкция предприятий для выпуска более экологичных видов топлива. Внедрена совместная социальная программа по уменьшению выбросов CO<sub>2</sub> в городах, разработанная ООН и Министерством транспорта Российской Федерации. В 2010 г. принята Государственная программа по субсидированию утилизации старых автомобилей. В Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г. установлена необходимость снижения удельных уровней воздействия на окружающую среду по отраслям в 3-7 раз к 2020 г. Российская Федерация принимает определенные меры и в соответствии Концепцией Устойчивого развития, принятой «на Конференции ООН по окружающей среде и развитию в июне 1992 года в Рио-де-Жанейро. В частности, Концепция устойчивого развития была оформлена Декларацией по окружающей среде и развитию и Долгосрочной программой дальнейших действий в глобальном масштабе («Повестка дня на XXI век»). Некоторые государства предприняли определенные шаги по

переориентации своей политики в соответствии с новой Концепцией устойчивого развития» [3, с. 5].

Проанализируем меры, принимаемые государственными органами Республики Беларусь. Работа в этом направлении ведется непрерывная. Так, приняты ряд программных документов: Стратегия по снижению вредного воздействия транспорта на атмосферный воздух Республики Беларусь на период до 2020 г., Государственная программа по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2017–2020 гг., утвержденная Постановлением Совета Министров Республики Беларусь 18 сентября 2017 г. № 699. В частности, Министерством природных ресурсов ежегодно объявляется конкурс на лучшую автомобильную организацию в работе по снижению загрязнения атмосферного воздуха.

Указом Президента Республики Беларусь от 15 февраля 2018 г. № 67 «О мерах по развитию международных автомобильных перевозок грузов» транспортные средства экологического класса б освобождены в 2018 г. от уплаты утилизационного сбора при ввозе юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями при ввозе в государство и помещении под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления. Реализация данного указа направлена не только на создание условий для развития международных автомобильных перевозок грузов, но и на создание дополнительных условий для обновления парка транспортных средств.

Основное внимание при реализации принципа экологичности транспорта следует уделить таким вопросам, как обновление парка транспортных средств и экономическое стимулирование экологизации транспортной деятельности. Что касается первого аспекта, экологически безопасный транспорт – это автомобили, работающие на гибридном принципе либо построенные без двигателя внутреннего сгорания, электротранспорт, то есть минимизирующие до предела выбросы в окружающую среду. Вопрос обновления парка транспортных средств определенным образом возможно будет решен в Республике Беларусь в связи с принятием изменений в Закон «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» от 17.07.2017 г., которые вступили в силу 26 февраля 2018 г. Регулярные перевозки могут осуществлять перевозчики, победившие в тендере, одним из условий которого определено наличие автомобилей последних лет выпуска. Второй аспект – определение мер экономи-

ческого стимулирования – необходимо закрепить в налоговом, экологическом, транспортном законодательстве.

Например, европейские специалисты внедряют ряд различных мер в деле минимизации вредного воздействия транспорта на состояние окружающей среды. Давно уже повсеместно освоенным стал велосипед, на котором передвигаются во многих странах. Государства-участницы ЕС предпринимают активные шаги для сокращения выброса вредных веществ в окружающую среду (в ЕС приняты стандарты на автомобильные выхлопы Евро-5 и уже готовится введение новых Евро-6, повсеместно стимулируется приобретение электромобилей). В 2011 г. Европейская комиссия опубликовала план действий по инновациям в области экологии («Инновации для устойчивого будущего – План действий по экоинновациям EcoAP»). Например, власти Брюсселя приняли чрезвычайные правила, согласно которым общественный транспорт города станет бесплатным в дни сильного загрязнения воздуха. Планируется, что бесплатный проезд побудит пассажиров отказываться от поездок на собственных автомобилях в пользу общественного транспорта [4]. Полагаем, необходимы и строгие экологические требования, и действенные экономические стимулы. Приверженность Республики Беларусь принципам «зеленой» экономики закреплена в Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития на период до 2030 г. и в Национальном плане действий по развитию «зеленой» экономики в Республике Беларусь до 2020 г. от 21 декабря 2016 г. № 1061. Тем самым Республика Беларусь стремится учитывать опыт зарубежных стран и применение инновационных технологий, включая рациональный подход к использованию природно-ресурсного богатства, при этом важно обеспечить корреспондирование требований рынка на природные блага и запросы потребителей.

Одним из последних направлений деятельности ЕАЭС в данной сфере предпринято, что с 1 января 2018 г. все типы автомобилей, производимые или импортируемые в государства ЕАЭС, будут соответствовать пятому экологическому классу (аналог «Евро-5»), что позволит снизить содержание вредных веществ новых транспортных средств (исключение сделано для граждан союза, которые могут ввозить автомобили для личного пользования ниже экологическим классом). Но вместе с тем анализ ситуации показы-

вает, что процесс экологизации транспортной деятельности стран ЕАЭС идет достаточно медленно. На наш взгляд, основная проблема состоит в том, что в нем не имеется точных и неуклонных, установленных на законодательном уровне направлений политики в транспортной отрасли, направленной на ее экологизацию. Даже те усилия, которые принимаются государствами, а эти определенные шаги можно назвать положительными, имеют несогласованный характер с экологическим и природоресурсным законодательством. Кроме того, важно понимать, что имеется сопротивление экологизации со стороны бизнес-сообществ, где в большей степени сосредоточены значительные транспортные средства, и в то же время со стороны граждан.

Стоит обратить внимание, что в Договоре о ЕАЭС необоснованно не уделяется вопросам экологической безопасности. Складывается мнение, что это только экономический договор. ЕАЭС – международная организация региональной экономической интеграции, обладающая международной правосубъектностью, в рамках которой обеспечивается свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, проведение скоординированной, согласованной и единой политики в отраслях экономики, определенных Договором ЕАЭС и международными договорами в рамках Союза [5]. Соблюдение принципов рыночной экономики и добросовестной конкуренции является одним из принципов, на котором строится функционирование ЕАЭС. В то же время ЕАЭС – это качественно новая степень экономического взаимодействия соседних государств, открывающая перспективы экономического роста, и расширяющая возможности реализации преимуществ каждого государства в настоящее время, и экономические приоритеты не должны быть выше экологической безопасности. Современные интеграционные процессы в экономике должны быть направлены на совершенствование экологического законодательства, прежде всего законодательной базы ЕАЭС. В Договоре о ЕАЭС следует предусмотреть раздел «Экологическая безопасность», должен быть системный подход к охране окружающей среды, определены направления экологизации законодательства, научно-ориентированные экологически безопасные направления осуществления хозяйственной деятельности.

Полагаем, принцип экологичности соответствует только в отношении самого транспорта, но смыслу и сущности эксплуатации транспортных средств более подходящим является принцип экологизации. В случае обеспечения сохранения окружающей среды в различных сферах деятельности речь ведется об экологизации, именно так обращают внимание исследователи [6]. Экологизация транспортной деятельности – это уменьшение вредного воздействия транспорта на окружающую среду, в том числе на здоровье и жизнь каждого отдельного человека, поэтому транспортная политика должна строиться на принципе экологизации.

Таким образом, необходимо совместно с другими государствами совершенствовать действующее законодательство стран-участниц ЕАЭС, ликвидировать пробелы в целом и указать направления действий для обеспечения экологичности при проведении согласованной (скоординированной) транспортной политики и экологизации транспортной деятельности, разрабатывать и реализовывать нормы экологической безопасности и охраны окружающей среды каждым государством на основе единых разработанных норм с целью сближения права и достижения поставленной задачи.

#### Список литературы

1. Договор о Евразийском экономическом союзе : [подписан в г. Астане, 29.05.2014 г. / в ред. От 08.05.2015 г.] // Консультант Плюс. Россия / ЗАО : «КонсультантПлюс». М., 2018.
2. Пак Е.В. Транспорт и инфраструктура ЕАЭС к 2025 г. URL: <http://eurasian-studies.org/archives/4074> (дата обращения: 02.03.2018).
3. Раянов Ф.М. Концепция устойчивого развития и российская государственно-правовая действительность // Право и политика. 2004. № 12 (60). С. 5-10.
4. Общественный транспорт Брюсселя станет бесплатным в дни сильного загрязнения воздуха // Режим доступа: <http://m.belta.by/world/view/obschestvennyj-transport-brjusselja-stanet-besplatnym-v-dni-silnogo-zagrjaznenija-vozduha-291613-2018/> (дата обращения: 26.02.2018).
5. Таможенный юридический словарь-справочник / под ред. А.В. Малько, О.Ю. Бакаевой. М. : Проспект, 2016.
6. Макарова Т.И., Хотько О.А. Экологизация земельного законодательства: состояние и проблемы совершенствования // Современное право. 2014. №7. С. 123-131.

© Хотько О.А., 2018