

1) зарубіжні країни з розвинутою економікою прагнуть охорони всіх об'єктів інтелектуальної власності – як традиційних, так і нетрадиційних, що дозволяє, врешті-решт, створювати потужний науковий і науково-технічний потенціал;

2) на сучасному етапі інтелектуальній власності як інституту, притаманна властивість циклічності розвитку, що виражається як у створенні відкриттів, винаходів, так і у прийнятті необхідних нормативних документів, якими регулюються суспільні відносини у відповідних сферах;

3) нашій державі, яка дотримується інноваційного шляху розвитку, слід на законодавчому рівні охороняти всі об'єкти інтелектуальної власності, що є потужним чинником у формуванні наукового потенціалу.

#### **Бібліографічні посилання**

1. Интеллектуальная собственность [Электронный ресурс].-Режим доступа: <http://ru.wikipedia.org/wiki>. Заглавие с титул. экрана.

2. История возникновения законодательной защиты интеллектуальной собственности [Электронный ресурс]. -Режим доступа: <http://vikoska.com/index.php?mod=arts&id=18>.-Заглавие с титул. экрана.

3. Конвенция учреждающая Всемирную организацию интеллектуальной собственности [Электронный ресурс]. -Режим доступа:[http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_169](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_169).-Заглавие с титул. экрана.

4. Право інтелектуальної власності Європейського Союзу та законодавство України / За редакцією Ю. М. Капіци: кол. авторів Ю. М. Капіца, С. К. Ступак, В. П. Воробйов та ін.- К.: Видавничий Дім «Слово», 2006.-1104 с.

5. Научные открытия учёных Украины [Андрощук Г. А., Бошицкий Ю. Л., Булат Е. А.] и др.; Ин-т гос-ва и права им. Корецкого НАН Украины; Междунар. центр прав. проблем инт. собственности; Междунар. ассоциация авторов науч. открытий. – К. : Новая идеология. – 2004. – 112 с.

*Надійшла до редакції 11.09.2012*

**О.В. Гафурова**

кандидат юридичних наук, доцент  
(*Національний університет біоресурсів  
і природокористування України*)

УДК 347.463/763

## **ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ У СІЛЬСЬКІЙ МІСЦЕВОСТІ**

Комплексно досліджено правове забезпечення транспортного обслуговування у сільській місцевості. Розкрито порядок надання послуг сільському населенню у сфері автобусних перевезень, а також доставки школярів до навчальних закладів.

**Ключові слова:** *транспортне обслуговування, програма «сільський автобус», соціально значущі послуги, базові соціальні нормативи, пішоходна доступність.*

Проведено комплексное исследование правового обеспечения транс-

портного обслуговування в сільській місцевості. Раскрыт порядок предоставления услуг сельскому населению в сфере автобусных перевозок, а также доставки школьников к учебным заведениям.

**Ключевые слова:** транспортное обслуживание, программа «сельский автобус», социально значимые услуги, базовые социальные нормативы, пешеходная доступность.

The article is devoted to complex research of legal regulation of transport service in the countryside. It describes a procedure of that service to villagers and it describes a procedure of delivery schoolboys to schools.

**Keywords:** transport service, «rural bus», social important services, base social norms, pedestrian availability.

**Постановка проблеми.** Одним з основних напрямів комплексного розвитку сільських територій, підвищення соціального захисту і життєвого рівня селян є налагодження регулярного транспортного сполучення. Наявність такого сполучення з містами є досить значним та дієвим фактором, що закріплює молодь, кадри у сільськогосподарському виробництві, зменшуючи у цілому рівень міграції населення [1, с. 255]. Підвищення транспортного обслуговування до рівня встановлених соціальних стандартів сприяє не тільки забезпеченню конституційного права громадян на свободу пересування, але й розвитку внутрішнього ринку товарів і послуг.

**Мета** статті полягає у комплексному дослідженні правового забезпечення транспортного обслуговування на селі. Виходячи з мети дослідження його завданнями є: розкриття порядку надання послуг сільському населенню у сфері автобусних перевезень, а також доставки школярів до навчальних закладів; формулювання пропозицій щодо удосконалення правового регулювання відносин у зазначеній сфері.

**Аналіз публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми.** Правові аспекти розвитку дорожньо-транспортної мережі та автомобільного обслуговування у сільській місцевості досліджувались у працях таких відомих науковців-аграрників, як А.М. Статівка та І. А. Фаршатов. Крім того, вивченню зазначеного питання приділяли увагу і вчені-економісти, зокрема І.М. Дума, О.С. Ігнатенко, О.В. Крищенко, К.М. Орлатий, І.В. Прокопа, А.М. Ткаченко. Проте комплексного дослідження проблем правового забезпечення розвитку транспортного обслуговування на селі не проводилося.

**Виклад основного матеріалу.** Забезпеченість сільського населення автобусним сполученням з містами та доставка школярів до навчальних закладів належать до державних соціальних нормативів у сфері транспортного обслуговування, спрямованих на забезпечення гарантованими та якісними послугами суб'єктами підприємництва, які мають ліцензію (дозвіл) на право надання цих послуг відповідно до чинного законодавства при обслуговуванні населення на умовах загального і пільгового користування ними (п. 4 Державного класифікатора соціальних стандартів і нормативів, затвердженого наказом Міністерства праці та соціальної політики України від 17 червня 2002 р. № 293).

Розглянемо, яким чином здійснюється реалізація таких нормативів.

Серед основних завдань, які характеризують якість транспортного обслуговування пасажирів та ефективність використання рухомого складу, необхідно назвати такі: оптимізація структури автобусного парку; загальне збільшення обсягу перевезень пасажирів для повного забезпечення потреб населення; збільшення кількості автобусних маршрутів та рейсів на них; забезпечення максимального охоплення населених пунктів автобусним сполученням; забезпечення необхідної регулярності руху на автобусних маршрутах [2, с. 51].

Слід зазначити також, що до основних напрямів реалізації Транспортної стратегії на період до 2020 р., схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р, належить і пріоритетне оновлення рухомого складу, призначеного для здійснення соціально значущих пасажирських перевезень (пільгових категорій громадян, мешканців сільської місцевості, осіб з обмеженими фізичними можливостями). Соціально значущими послугами автомобільного транспорту є послуги з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування за визначеними уповноваженими органами тарифами та на пільгових умовах відповідно до законодавства (ст. 11 Закону України «Про автомобільний транспорт»). Зважаючи на низьку платоспроможність селян та з метою забезпечення загальнодоступних послуг для всіх верств населення законодавством України до соціально значущих послуг включено і послуги з перевезення пасажирів у сільській місцевості<sup>1</sup>. Надання таких послуг здійснюється відповідно до законодавства з питань поставки продукції для державних потреб. Концепцією Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів від 3 серпня 2011 р. № 732-р, передбачено необхідність розроблення механізму надання соціально значущих послуг перевезення пасажирів у сільській місцевості. На жаль, нормативно-правового акта, який би врегулював зазначене питання, до цих пір не прийнято.

Наказом Міністерства транспорту України від 14 лютого 2003 р. № 105 було затверджено Програму розвитку автобусного обслуговування населення у сільській місцевості на 2003–2004 рік «Сільський автобус», мета якої полягала у розвитку та вдосконаленні мережі маршрутів пасажирських перевезень та підвищенні якості надання транспортних послуг жителям сільської місцевості до рівня, який відповідає встановленим нормативам у цій сфері послуг. Встановлювались також базові соціальні нормативи транспортного обслуговування населення в сільській місцевості, якими передбачалось забезпечення можливості транспортного

---

<sup>1</sup> Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 р., схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2011 р. № 732-р.; Транспортна стратегія на період до 2020 р., схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р.

сполучення з районним центром (чи іншим містом) із зручною пішохідною доступністю до автобусної зупинки, з достатньою кількістю рейсів на добу, за днями тижня, коли функціонує маршрут, і цілорічним транспортним сполученням. Крім того, Кабінет Міністрів України підтримав пропозицію вищезазначеного Міністерства щодо охоплення у період до кінця 2007 р. усіх сільських населених пунктів регулярним автобусним сполученням (п. 1 Розпорядження Кабінету Міністрів від 10 грудня 2003 р. № 754-р «Про забезпечення сільських населених пунктів регулярним автобусним сполученням»). Для фінансової підтримки Програми розвитку автобусного обслуговування населення у сільській місцевості на 2003–2004 рр. «Сільський автобус» передбачалось, що при розподілі дозволів на поїздки територіями іноземних держав з резерву Міністерства транспорту України перевага надається перевізникам, які виконують перевезення, важливі для економіки України, а також перевізникам, які беруть участь у реалізації програми «Сільський автобус» (п. 1.1 наказу Міністерства транспорту від 11 березня 2004 р. № 198 «Про внесення змін до Порядку оформлення і видачі дозволів на поїздки по територіях іноземних держав при виконанні перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку»)<sup>1</sup>. У ході реалізації вказаної Програми протягом 2003 р. та у I кварталі 2004 р. було відкрито рух автобусів до 2966 сіл (рішення Колегії Міністерства транспорту від 30 березня 2004 р. № 12 [3]). Але, незважаючи на вказані заходи, проблема належної організації транспортного обслуговування сільських мешканців залишається невирішеною. Так, автобусним сполученням охоплено менше 80 % сіл, при цьому значна частина сіл, що вважаються з'єднаними автобусним сполученням, може користуватись послугами з автобусних перевезень лише 2-3 дні на тиждень по 2 оборотних рейси на добу [4].

Організація регулярного безоплатного перевезення учнів до місць навчання і додому є складовою частиною забезпечення реалізації прав громадян на здобуття загальної середньої освіти. За радянських часів постановою Президії Верховної Ради СРСР від 9 липня 1965 р. «Про безкоштовний проїзд школярів у сільській місцевості» [5] вводився безкоштовний проїзд до школи та додому для усіх школярів, що проживають у сільській місцевості» (п. 1). Сьогодні подібна норма міститься у законодавстві Росії, Білорусі та України. Так, зокрема, Законом Республіки Білорусь «Про державні соціальні пільги, права та гарантії для окремих категорій громадян» встановлено, що діти, які проживають у сільській місцевості та навчаються у закладах, що забезпечують отримання загальної базової та загальної середньої освіти, мають право на

---

<sup>1</sup> Втратив чинність на підставі наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 8 лютого 2005 р. № 30 «Про скасування наказів Міністерства транспорту України від 15.12.2003 р. № 977, від 11.03.2004 р. № 198» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http:// ligazakon.ua/](http://ligazakon.ua/).

безкоштовний проїзд від місця проживання до місця навчання та у зворотному напрямі на внутрішніх лініях автомобільного пасажирського транспорту загального користування регулярного міжміського сполучення з 1 вересня до 30 червня (ст. 15) [6].

Чинним законодавством України також закріплено право сільських учнів на безкоштовний проїзд до школи і додому. Але слід звернути увагу на певні суперечності у нормативно-правових актах щодо врегулювання зазначених відносин. Так, закони України "Про загальну середню освіту" (п. 1 ст. 21) та "Про місцеве самоврядування в Україні" (п. «а» ст. 32) забезпечують право на регулярне безкоштовне підвезення до місця навчання і додому всіх школярів, які проживають у сільській місцевості. З іншого боку, Закон України "Про освіту" право на безоплатне транспортне обслуговування надає лише учням, які проживають на відстані понад 3 кілометри від школи (п. 3 ст. 53). Зазначене положення міститься й у Державних санітарних правилах і нормах влаштування, утримання загальноосвітніх навчальних закладів та організації навчально-виховного процесу ДСанПіН 5.5.2.008-01, затверджених постановою Головного державного санітарного лікаря України від 14 серпня 2001 р. № 63 (п. 2.4). Всі інші школярі вважаються такими, що проживають у межах пішохідної доступності до навчального закладу.

На наш погляд, встановлення межі пішохідної доступності з метою безкоштовного обслуговування школярів не сприяє здобуттю загальної середньої освіти на селі. Крім того, необхідно враховувати, що, поперше, дістатися до школи, особливо розмитими дощем чи занесеними снігом сільськими дорогами, складно навіть дорослому, не говорячи вже про дітей. По-друге, не зрозуміло, яким чином має реалізовуватись положення вищезгаданих Державних санітарних правил, згідно з якими у сільській місцевості розміщення шкіл передбачає для учнів I ступеня радіус пішохідної доступності не більше 2 км і не більше 15 хв. в один бік – при транспортному забезпеченні учнів (п. 2.4)? Тобто межа пішохідної доступності для учнів молодшої школи має складати не більше 2 км, але їм чомусь не гарантується право на безоплатне транспортне обслуговування поза нею. Таким чином, зазначені нормативно-правові акти у частині гарантування прав учнів загальноосвітніх навчальних закладів на безоплатне забезпечення транспортом до місця навчання і додому мають бути приведені у відповідність до норм Законів України "Про загальну середню освіту" та "Про місцеве самоврядування в Україні". Тобто законодавство повинно забезпечити всім сільським учням право на безкоштовний проїзд незалежно від того, на якій відстані від школи вони проживають.

З метою створення умов для забезпечення у сільській місцевості регулярного безоплатного перевезення учнів та педагогічних працівників Кабінетом Міністрів наказом від 16 січня 2003 р. № 31 затверджено Програму „Шкільний автобус”. Міністерство освіти і науки, Міністерство промислової політики разом з іншими центральними органами вико-

навчої влади, що визначались відповідальними виконавцями цієї Програми, мали щороку під час складання проектів Державного бюджету та Державної програми економічного і соціального розвитку України на 2003–2010 рр. передбачати кошти на фінансування її заходів. Організація перевезення учнів і педагогічних працівників повинна була здійснюватись через: створення державних і комунальних спеціалізованих автотранспортних підприємств; укладення договорів з автотранспортними підприємствами, установами, організаціями усіх форм власності та перевізниками – фізичними особами на здійснення організованого підвезення або підвезення рейсовими автобусами. Однак, за інформацією прес-служби Рахункової палати України, передбачений Програмою основний напрям – з організації перевезення учнів і педагогічних працівників створенням спеціалізованих автотранспортних підприємств і закупівлі для них автобусів – залишився нереалізованим. Фактично придбані автобуси передавались районним відділам освіти та сільським радам й окремим водіям за відсутності нормативно-правового врегулювання порядку їх використання, експлуатації і контролю [7]. За всі роки виконання програми «Шкільний автобус» (із 2004-го) жодна область так і не змогла забезпечити стовідсоткового показника «автобусозабезпеченості». На початок 2012 р. деякі з них перевершили показник 80 % (Черкаська, Хмельницька, Одеська області), більшість балансує в межах 50-70 %, а для чотирьох «аутсайдерів» і п'ятдесятивідсотковий рубіж ще недосяжний – це Луганська, Кіровоградська, Запорізька, Донецька області [8].

Сьогодні Програма «Шкільний автобус» діє в новій редакції, затвердженій постановою Кабінету Міністрів України від 9 червня 2011 р. № 614. Цим нормативно-правовим документом визнається, що на початок 2011 р. загальна потреба в шкільних автобусах становить 2642 одиниці для організації безпечного, регулярного і безоплатного перевезення учнів, дітей та педагогічних працівників. Крім того, потребує оновлення близько 700 автобусів, що експлуатуються понад 10 років. Виконання цієї державної цільової соціальної програми передбачається за рахунок коштів державного і місцевих бюджетів за умови стабільного фінансування, а також інших джерел, не заборонених законодавством, що дасть можливість координувати закупівлю шкільних та спеціальних шкільних автобусів, оновлення існуючого парку шкільних автобусів і протяжність спеціалізованих транспортних маршрутів.

Порядок використання коштів, передбачених у державному бюджеті на придбання шкільних автобусів для перевезення дітей, що проживають у сільській місцевості, затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 26 травня 2010 р. № 366. Він визначає механізм використання коштів, передбачених у державному бюджеті за програмою “Здійснення методичного та матеріально-технічного забезпечення діяльності навчальних закладів”, на придбання шкільних автобусів для перевезення дітей, що проживають у сільській місцевості. Головним ро-

зпорядником бюджетних коштів є Міністерство освіти і науки, молоді та спорту, розпорядником бюджетних коштів нижчого рівня – Інститут інноваційних технологій і змісту освіти (п. 2). Пропорційний розподіл шкільних автобусів між районами адміністративно-територіальних одиниць затверджується та здійснюється головним розпорядником бюджетних коштів за результатами їх закупівлі з урахуванням кількості автобусів, придбаних за рахунок бюджетних коштів у попередні роки, розподілу відповідних видатків державного бюджету на поточний рік та заявок міністерств освіти і науки, молоді та спорту АР Крим, головних управлінь (управлінь) освіти і науки обласних та Севастопольської міської держадміністрацій (п. 4).

**Висновки.** Забезпечення загальнодоступних послуг для всіх верств населення, у тому числі й сільських мешканців, є основною соціальною функцією транспорту загального користування. Поступове зменшення державної підтримки не сприяє ефективному розвитку автобусних перевезень на селі. Для успішного розвитку транспортного обслуговування сільського населення необхідно створити сприятливе законодавче поле та усунути суперечності між нормативно-правовими актами, які регулюють однорідні суспільні відносини. Зокрема, зважаючи на те, що послуги з перевезення пасажирів у сільській місцевості віднесені законодавством до соціально значущих послуг, необхідною є розробка відповідного правового механізму їх реалізації. Крім того, важливо, на наш погляд, продовжити дію Програми розвитку автобусного обслуговування населення у сільській місцевості на 2003–2004 рік «Сільський автобус», адже мета її так і залишилась недосягнутою. Для захисту прав сільських школярів на здобуття загальної середньої освіти пропонуємо також п. 3 ст. 53 Закону «Про освіту» привести у відповідність до норм п. 1 ст. 21 Закону "Про загальну середню освіту" та п. «а» ст. 32 Закону "Про місцеве самоврядування в Україні" щодо гарантування сільським учням права на безоплатний проїзд до місця навчання і додому.

#### **Бібліографічні посилання**

1. *Фаршатов И.А.* Правовые основы социального развития села. – М., 1991.
2. *Дума І. М., Ігнатенко О. С., Крищенко О. В. та ін.* Транспортне забезпечення розвитку сільських територій. – К., 2003.
3. Про удосконалення діяльності автомобільного транспорту з підвищення безпеки руху та його ефективності за дорученням Президента України від 18.12.2003 р. № 1-1/1670 та стан виконання Програми "Сільський автобус": Рішення Колегії Міністерства транспорту України від 30 березня 2004 р. № 12 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uazakon.com>.
4. Програма Європейського Союзу для України. Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЄМ-Т. РК4. Автомобільний транспорт. Заключний звіт 4.1. Грудень 2010 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ten-t.org.ua>.
5. О бесплатном проезде школьников, проживающих в сельской местности: Постановление Президиума Верховного Совета СССР от 9 июля 1965 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.consultant.ru>.
6. О государственных социальных льготах, правах и гарантиях для отдельных

категорій громадян: Закон Респ. Беларусь от 14 июня 2007 г. № 239-3 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://pravo.by>.

7. Державна програма "Шкільний автобус" – є. Шкільних автобусів – немає. (Розглянуто Колегією Рахункової палати від 24.04.2009 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ac-rada.gov.ua>.

8. Цюпа Н. Про сільську школу – з болем і надією // Сільські вісті. – 2012. – № 42.

Надійшла до редакції 07.09.2012

**В.А. Зуєв**

кандидат юридичних наук, доцент  
(Академія митної служби України)

УДК 349.6

## МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОВОДЖЕННЯ З ВІДХОДАМИ: ІСТОРІЯ, СУЧАСНІСТЬ, ПЕРСПЕКТИВИ

Розглянуто питання, пов'язані із регламентацією на міжнародному рівні поводження з відходами, аналізується загальний зміст основних міжнародно-правових документів у цій сфері. Досліджено основні положення Лондонської та Базельської конвенцій та протоколів до них, проаналізовано сучасні міжнародні екологічні процеси в контексті розвитку законодавства про поводження з відходами, зроблено висновок про формування в рамках міжнародного екологічного права його окремої підгалузі – міжнародного права поводження з відходами.

**Ключові слова:** відходи, поводження з відходами, міжнародне екологічне право, Лондонська конвенція, Базельська конвенція, міжнародне право поводження з відходами.

Рассматриваются вопросы, связанные с регламентацией на международном уровне обращения с отходами, анализируется общее содержание основных международно-правовых документов в этой сфере. Изучены основные положения Лондонской и Базельской конвенций и протоколов к ним, проанализированы современные международные экологические процессы в контексте развития законодательства об обращении с отходами, сделан вывод о формировании в рамках международного экологического права его отдельной подотрасли – международного права обращения с отходами.

**Ключевые слова:** отходы, обращение с отходами, международное экологическое право, Лондонская конвенция, Базельская конвенция, международное право обращения с отходами.

The article is devoted to the issues related to the regulation of waste management at the international level, analyzed the total content of the main international instruments in this field. It is considered the fundamentals of the London and Basel conventions and protocols, analyzed the current international environmental processes in the context of legislation's development on waste management. It is also drawn a conclusion about the formation in the framework of international environmental law its separate subindustry – international law of waste management.

**Keywords:** waste, waste management, international environmental law, London Convention, Basel Convention, international law of waste management.