

УДК 351:504.062

## НОРМАТИВНО-ЗАКОНОДАВЧА БАЗА ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ РАЦІОНАЛЬНИМ ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯМ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

**МУРАШЕВ С. П.,**  
здобувач, Донецький державний  
університет управління (м. Маріуполь)

*У статті розглядається сучасна законодавча база автомобільного транспорту з охорони навколишнього природного середовища. Аналізуються компетентні органи і їх функції у рамках відповідних нормативно-правових актів. Визначається місце що займає ресурсозбереження у сучасній законодавчій базі автомобільного транспорту.*

**Ключові слова:** раціональне природокористування; автотранспорт; автотранспортний засіб; природні ресурси; захист довкілля; ресурсозбереження; навколишнє природне середовище.

*В статье рассматривается современная законодательная база автомобильного транспорта по охране окружающей природной среды. Анализируются компетентные органы и их функции в рамках соответствующих нормативно-правовых актов. Определяется место, занимаемое ресурсосбережением в современной законодательной базе автомобильного транспорта.*

**Ключевые слова:** рациональное природопользование; автотранспорт; автотранспортное средство; природные ресурсы; защита окружающей природной сред; ресурсосбережение.

*The article deals with the modern road transport legal framework for environmental protection. Analyzes the competent authorities and their functions within the framework of the relevant regulatory acts. The place occupied by the resource saving in modern legal framework of road transport.*

**Keywords:** environmental management; transport; motor vehicle; natural resources; protection of the environment; resource conservation.

*Постановка проблеми.* Автомобільний транспорт (АТ) займає одну з ключових ніш в економіці країни та сприяє задоволенню соціальних потреб населення за рахунок свого функціонування. Загальне його розповсюдження обумовило появу негативної залежності між глобальною автомобілізацією та виникненням екологічних ризиків вичерпання природних ресурсів. Зважаючи на це необхідно виробити пропозиції щодо вдосконалення законодавчої бази, які б сприяли зменшенню екологічної напруженості у найближчому майбутньому, дозволили змінити розвиток галузі з інтенсивної форми природокористування на щадну, форму, яка дозволить техногенному середовищу раціонально використовувати довкілля.

*Аналіз останніх досліджень та публікацій.* Дослідження законодавчої бази з охорони довкілля на автомобільному транспорті проводилися у роботах

П.Р. Левковеця, Д.В. Зеркалова та інші [1], Є.Д. Федорчука [3], П.І. Чуваєва [3], проте питання нормативного забезпечення реалізації ресурсозбереження у галузі не розглядалися.

*Мета статі.* Визначити місце, яке займає ресурсозбереження у сучасному законодавстві з охорони навколишнього природного середовища на автомобільному транспорті.

*Викладення основного матеріалу дослідження.* Основні правові засади державної політики з охорони навколишнього природного середовища (ОНПС) на АТ містяться у Законах України, Постановах Кабінету Міністрів та Верховної Ради, Наказах МВС.

Статтею 56 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» [4] передбачено розробка та впровадження заходів щодо зниження токсичності та знешкодження шкідливих речовин, що містяться у викидах та скидах транспортних засобів (ТЗ), застосування менш токсичних видів пального, додержання режиму експлуатації ТЗ та інші заходи, спрямовані на запобігання й зменшення викидів та скидів у навколишнє природне середовище (НПС) забруднюючих речовин й додержання встановлених рівнів фізичних впливів при проектуванні, виробництві, обслуговуванні та експлуатації. До передбачених заходів з ОНПС не входять питання створення екологічної безпеки у частині природокористування та ресурсозбереження при виробництві автотранспортних засобів (АТЗ), частин до них та пально-змащувальних матеріалів управлінню не підлягають.

Законом України «Про дорожній рух» [5] регламентуються правові та соціальні основи дорожнього руху, завдання яких полягає у захисті життя та здоров'я громадян, створенні безпечних та комфортних умов для учасників дорожнього руху та ОНПС під час руху АТЗ. Заходи з ОНПС полягають у забороні виробництва та експлуатації АТЗ, викиди яких вищі встановлених норм; проведенні контролю задля запобігання чи мінімізації шкідливого впливу (скиди, викиди, шум, вібрація) АТЗ на довкілля. Контролюючим органом визначена Державна автомобільна інспекція (ДАІ).

Закон України «Про транспорт» [6] встановлює правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності різноманітних видів транспорту. Головною метою та завданням державного управління на транспорті є безпечне функціонування та ОНПС від шкідливого впливу транспорту. Транспортні засоби повинні відповідати вимогам безпеки, охорони праці, екології (викиди, скиди тощо), державним стандартам та мати відповідні сертифікати. На Міністерство інфраструктури (Державну спеціальну службу транспорту), місцеві Ради народних депутатів та інші уповноважені органи покладено формування та реалізація державної політики у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури.

Закон України «Про автомобільний транспорт» [7] окреслює питання раціонального використання енергетичних та матеріальних ресурсів, охорону довкілля, розвиток та удосконалення нормативної бази діяльності АТ, відповідності норм викидів забруднюючих речовин, парникових газів, електромагнітних завад, рівня шуму та інших чинників негативного впливу на людину та НПС. Зобов'язання з регулювання та контролю на автомобільному

транспорті покладаються на Міністерство інфраструктури (Укртрансінспекцію), місцеві органи виконавчої влади та місцеве самоврядування. Встановлюється контроль за технічним станом транспортних засобів, що надають послуги пасажирських перевезень міського та міжміського повідомлень, до якого належать: обов'язковий технічний контроль транспортних засобів (здійснюють підрозділи ДАІ згідно до [5]) та перевірка технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками (забезпечує підприємство-перевізник у період між обов'язковими технічними контролюями) [4]. З усіх нормативних документів, які регламентують діяльність автомобільного транспорту необхідно виділити цей закон, оскільки, на сам перед, у ньому підлягають розгляду питання раціонального природокористуванні – суть ресурсозбереження на автомобільному транспорті або ОНПС від шкідливого впливу АТЗ при виробництві та експлуатації, визначені органи, що відповідальні за реалізацію цього документу. Разом з тим, аналізуючи подальше виконання державних ініціатив по вертикалі влади (профільне міністерство – місцеві органи виконавчої влади – місцевого самоврядування) виходить, що державна політика щодо ресурсозбереження на автомобільному транспорті далі не реалізовується, а з боку державного апарату контроль за раціональним використанням енергетичних та матеріальних ресурсів – ресурсозбереженням, не здійснюється. Понад це, відсутня активна діяльність серед органів місцевого самоврядування, тоді як проблема виснаження природних ресурсів залишається та рішення не знаходить.

У Постанові № 1306 Про правила дорожнього руху [8] заходи з ОНПС обмежуються – п.п. 31.1 «Технічний стан транспортних засобів та їх обладнання повинні відповідати вимогам стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища ...». Та п.п. 31.4.6., у якому питання ОНПС складаються з заборони експлуатації АТЗ, якщо вміст шкідливих речовин у відпрацьованих газах або їх димність перевищують встановлені стандартами норми, негерметична паливна система, несправна система випуску відпрацьованих газів.

Відповідно до Постанови № 341 Про Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ України [9] встановлено, що ДАІ організує контроль з безпеки дорожнього руху (БДР) та ОНПС від шкідливого впливу АТЗ. Заходи з ОНПС складаються з контролю вмісту шкідливих речовин у відпрацьованих газах та шкідливого впливу інших фізичних факторів. Якщо припустити, що питання охорони довкілля у площині вичерпання природних ресурсів входили б до компетенції інспекції, то це ускладнило б роботу органу та не внесло покращень у стан НПС.

Постановою Кабінету Міністрів № 606 Про затвердження Порядку проведення державного технічного огляду колісних транспортних засобів (КТЗ), визначається перелік колісних транспортних засобів, що підлягають технічному огляду, але ця постанова була скасована від 17.11.2011 р., а за новою постановою № 137 [10] від 30.01.2012 р. регламент проходження державного технічного контролю зазнав деяких змін. Згідно внесених змін обов'язковій перевірці підлягають лише АТЗ, які використовуються для отримання прибутку – «комерційний транспорт», а повноваження з ДАІ перекладені на недержавні суб'єкти господарювання (СТО). Перевірці підлягають відповідність конструкції,

обладнання та технічний стан (контроль викидів, скидів, справність систем, що відповідають за безпеку руху) вимогам законодавства у сфері екологічної безпеки. Оскільки дана реформа ґрунтується у тому числі й на моральній складовій, то очікувати стрімких результатів навряд чи слід. Є всі підстави вважати, що здійснення державного технічного огляду АТЗ згідно нового регламенту є законодавчою недоробкою, оскільки незалежно від форм власності та цільового призначення АТЗ, технічний контроль повинен існувати, але забезпечення його виконання необхідно покласти на недержавні спеціалізовані підприємства, які мають бути підпорядковані державним органам (не ДАІ).

Згідно до Постанови № 1567 Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті [11] визначені державні контролюючі органи на автомобільному транспорті – Укртрансінспекція та її підрозділи. Дана постанова спрямована на контроль організаційної частини (документообіг) функціонування автомобільного транспорту (перевізників чи організацій, що надають подібні послуги), наявності бази з обслуговування та ремонту АТЗ (або договорів). Зрозуміло, що перевірка підлягає лише наявності умов для підтримки технічно справного парку АТЗ, тоді як виробничі можливості, процедура поводження з групами деталей/вузлів/агрегатів/відпрацьованими технічними рідинами АТЗ, що не підлягають подальшому застосуванню – питання з ресурсозбереження, не входять до кола компетенції постанови.

Наказом МВС України № 534 Про затвердження Порядку здійснення контролю за технічним станом колісних транспортних засобів під час їх експлуатації [12] встановлено, що представники ДАІ здійснюють перевірку технічного стану КТЗ під час їх експлуатації у період між державними технічними оглядами, якщо присутні наявні ознаки технічної несправності КТЗ або відбувається забруднення НПС. Головною метою проведення перевірки є встановлення показників вмісту шкідливих речовин у відпрацьованих газах, але слід визнати, що якісно виконати вимоги щодо встановлення вмісту шкідливих речовин на дорозі за чинною постановою у деяких випадках неможливо (відсутнє необхідне обладнання та технічна документація у представників ДАІ).

Ще одним нормативним документом є Постанова Про Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки [13]. Для вирішення проблем техногенно-екологічної безпеки встановлена низка завдань серед яких є й впровадження енерго- та ресурсозберігаючих технологій та інше. Окреслена програма розв'язання екологічних проблем у промисловості. Зокрема у машинобудуванні – зменшення викидів забруднюючих речовин у довкілля (пил; смола, СО й інше); впровадження екологічно чистих технологій в усіх галузях машинобудування. Стосовно автомобільного транспорту, то визначені завдання з поліпшення якості атмосферного повітря та зменшення негативного впливу на атмосферу забруднюючих речовин до 2005–2010 р. на 40% у порівнянні з викидами 1995 р. Зважаючи на скрутне становище у довкіллі станом на початок 2016 р. можна стверджувати, що поставлених цілей у автомобільній галузі з впровадження ресурсозбереження та зі зменшення негативного впливу шкідливих речовин на НПС у цілому досягнуто не було.

Автором статті, на основі проведеного аналізу була складена таблиця 1, де пропонується розглянути сучасну законодавчу базу з ОНПС на автомобільному транспорті за складовими.

Таблиця 1

**Складові нормативно-законодавчої бази автомобільного транспорту**

Назва документу	Складова з БДР	Складова з ресурсозбереження	Складова з контролю за шкідливим викидами АТЗ	Складова з регулювання взаємовідносин між суб'єктами на транспорті
Закон України «Про транспорт»	присутня	відсутня	присутня	не має відношення
Закон України «Про дорожній рух»	присутня	відсутня	присутня	не має відношення
Закон України «Про автомобільний транспорт»	присутня	присутня	присутня	присутня
Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища»	не має відношення	відсутня	присутня	не має відношення
Постанова ВР України «Про Основні напрями державної політики у галузі охорони довкілля...»	не має відношення	присутня	присутня	не має відношення
Постанова Кабінету Міністрів № 1306	присутня	відсутня	присутня	не має відношення
Постанова Кабінету Міністрів № 1567	не має відношення	відсутня	присутня	не має відношення
Постанова Кабінету Міністрів № 606	присутня	відсутня	присутня	не має відношення
Наказу МВС України № 534	присутня	відсутня	присутня	не має відношення
Постанова Кабінету Міністрів № 341	присутня	відсутня	присутня	не має відношення

*Висновки.* У сучасній нормативно-законодавчій базі АТ головними напрямками в ОНПС вважаються – зниження впливу шкідливих речовин, які містяться у відпрацьованих газах двигунів внутрішнього згорання (зниження токсичності та нейтралізація шкідливих речовин), перехід на менш токсичні види палива та забезпечення безпеки на автомобільному транспорті у контексті

зниження аварійності, шляхом контролю за системами АТЗ, що чинять прямий вплив на безпеку експлуатації АТЗ (гальмівна система, система керування тощо). Поряд із цим у нормативно-законодавчій базі мають місце передумови до раціонального використання матеріальних ресурсів, питання економії всіх видів ресурсів, ефективного використання енергетичних ресурсів на автомобільному транспорті та ресурсозбереження. Щодо компетенції державного управління у питанні ресурсозбереження на автомобільному транспорті, то проведений аналіз змушує зробити висновок про наявність лише «ембріональних» законодавчих основ, які були започатковані майже 20 років тому та на сьогодні подальшого розвитку не отримали. Все ж таки, аналізуючи сьогоденню проблему природокористування більш ширше, можна прийти до висновку, що належного місця проблеми ресурсозбереження на автомобільному транспорті у сучасній політиці з забезпечення екологічної безпеки та ОНПС у державі не знаходять.

#### *Література:*

1. Левковець П.Р. Управління автомобільним транспортом : навчальний посібник / П.Р. Левковець Д.В. Зеркалов, О.І. Мельниченко, О.Г. Казаченко / За ред. Д.В. Зеркалова . – К. : Арістей, 2006. – 416 с.
2. Федорчук Є.Д. Механізми державного контролю у сфері транспорту : адміністративно-правовий аспект / Є.Д. Федорчук // Теорія та практика державного управління. – 2014. – Вип. 1 (44). – С. 1-8.
3. Чуваєв П.І. Проблеми та перспективи розвитку автомобільного транспорту України / П.І. Чуваєв // Вісник СевНТУ : зб. наук. пр. Вип. 143. – 2013. – С. 196–198.
4. Про охорону навколишнього природного середовища : Закон України № 901–VIII від 24.12.2015 р., ВВР, 2016, № 4, ст. 44.
5. Про дорожній рух : Закон України № 901–VIII від 23.12.2015 р., ВВР, 2016, № 4, ст. 44.
6. Про транспорт : Закон України № 901–VIII (901–19) від 23.12.2015 р., ВВР, 2016, № 4, ст. 44.
7. Про автомобільний транспорт : Закон України № 901–VIII (901–19) від 23.12.2015 р., ВВР, 2016, № 4, ст. 44.
8. Про правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України № 1306 від 21.10.2015 р, [Ел.ктронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п>.
9. Про Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ : Постанова Кабінету Міністрів № 341 від 04.04.2014 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/341-97-п>.
10. Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу : Постанова Кабінету Міністрів України № 137 від 30.01.2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/137-2012-п>.
11. Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті : Постанова Кабінету Міністрів України № 1567 від

08.11.2006 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1567-2006-п>.

12. Про затвердження Порядку здійснення контролю за технічним станом колісних транспортних засобів під час їх експлуатації : Наказ Міністерства внутрішніх справ України № 534 від 21.01.2009 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z1107-08>.

13. Про Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки : Постанова Верховної Ради України від 05.03.1998 р., ВВР, 1998, № 38–39, ст. 248.

---

The overall distribution of motor transport (MT) caused the appearance of a negative relationship between car ownership and the emergence of global environmental risks exhaustion of natural resources. Given this need to develop proposals to improve the legal framework that would help reduce environmental stress in the near future.

The fundamental law of the state environmental policy on the environment is the Law of Ukraine «On Environmental Protection». It should be noted that all of regulations on management of environmental protection in road transport is the most significant Resolution on main directions of state policy of Ukraine for the Environment, Natural Resources and Environmental Safety and Law of Ukraine «On Automobile Transport».

However, analyzing the further implementation of government initiatives vertically authorities (ministry – local authorities – local government) mean that public policy concerning resource for road transport no further implemented, and by the state machine controls the management of energy and material resources - resource, not made. Beyond that, there is no active work of local governments, while the problem of depletion of natural resources and the solution is not found.

On main directions of state policy of Ukraine in the field of environment, natural resources and environmental safety. To address the man-caused environmental security set number of challenges among which are introduction of energy saving technologies and more. Outlined a program to solve environmental problems in the industry. Particularly in engineering - reducing emissions of pollutants into the environment (dust, tar, CO and others); introduction of environmentally friendly technologies in all fields of engineering. As regards road transport, the defined objectives to improve air quality and reduce the negative impact on the atmosphere of pollutants to 2005–2010. By 40% compared with emissions in 1995 In view of the difficult situation in the environment at the beginning of 2016 it could be argued that the objectives in the automotive industry with the introduction of resource conservation and mitigation of harmful substances on environment as a whole has been achieved.

In today's regulatory and legislative framework MT main trends in environmental protection (Environmental Protection) are – reduction of harmful substances contained in exhaust gases of internal combustion engines (reduced toxicity and neutralize harmful substances), switching to less toxic fuel and security road transport in the context of reducing accidents by monitoring the motor vehicle systems that work direct impact on the safety of motor vehicle (braking system, control system, etc.). At the same time in

the legal framework there are prerequisites for the rational use of material resources, the issue of saving all kinds of resources, energy efficiency in road transport and resource conservation. Regarding the competence of government on the issue of resource in road transport, the analysis leads to the finding of only «embryonic» legal bases which were established almost 20 years ago and today the further development received. Yet, analyzing the current problem of nature more broadly, we can conclude that the proper place resource problems in road transport in modern politics of Environmental Safety and Environmental Protection in the State are not.

УДК 35:323:334

## МЕХАНІЗМИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ІНФОРМАЦІЙНОЮ ЕКОНОМІКОЮ В УКРАЇНІ

КІРСЄВ Д. Б.,  
здобувач, Київський національний  
університет імені Тараса Шевченка

*У статті розглянуто механізми державного управління в сфері інформаційної економіки в Україні та запропоновано способи їх вдосконалення.*

**Ключові слова:** державне управління, економічна система, інформаційна економіка, механізми державного управління.

*В статті проаналізовані механізми державного управління в сфері інформаційної економіки в Україні і пропонується їх удосконалення.*

**Ключевые слова:** государственное управление, экономическая система, информационная экономика, механизмы государственного управления.

*The article analyzes the mechanisms of public administration in the information economy in Ukraine and offered to their improvement .*

**Key words:** public administration, economic system, information economics , governance mechanisms .

*Постановка проблеми.* Система управління економікою в Україні перебуває у процесі змін. З одного боку, це потребує вдосконалення механізму державного управління економікою загалом та інформаційної економікою зокрема. Потребують розробки принципово нові підходи до форм і методів управління. Є необхідність визначення науково обґрунтованих нормативно-правових аспектів державного регулювання. З іншої сторони, організаційно-економічна структура суб'єктів господарювання в сфері інформаційної економіки в умовах глобалізації й інноваційного розвитку вже не відповідає сучасним