

створенням нових ділянок земель природно-заповідного фонду чи історико-культурного призначення. Так само можливе і погіршення якості землі внаслідок техногенного забруднення чи через інші фактори. Але для включення або вилучення земель необхідно застосування тих самих критеріїв, про які вже йшлося вище.

Таким чином, можна дійти висновку, що подальшого розвитку положення ст.150 ЗК не дістали ані в раніше діючому, ані в чинному законодавстві, що залишає невирішеними багато питань.

Так, потребує уточнення положення чинного законодавства щодо співвідношення понять «земля» і «земельна ділянка».

Необхідно є якомога скоріше провести встановлення в натурі меж земельних ділянок, віднесених до земель природно-заповідного фонду та історико-культурного призначення.

Доцільним, на погляд автора, є зміна розташування самої ст. 150 в ЗК. Зараз вона знаходиться в гл. 22 ЗК, присвяченій припиненню прав на землю. Більш логічним було б створити окрему категорію земель «особливо цінні землі» та внести відповідні зміни до ст. 19 ЗК. Створення нової категорії земель не зачіпає вже існуючої категорійності земель, тому що існуючий розподіл за категоріями здійснюється згідно з цільовим призначенням земель. Введення нової категорії не порушуватиме цього принципу, адже землі, віднесені законодавством до особливо цінних, мають правовий режим охорони та використання особливо цінних земель з урахуванням їх категорій. Частина 2 та 3 ст. 150 доцільно виділити в окрему статтю та залишити в гл. 22 ЗК.

Крім того, потребують розробки основні положення процедури включення або вилучення таких земель. При цьому перелік особливо цінних земель, розширюючись чи звужуючись, має бути досить стійким.

**Список літератури:** 1. Земельний кодекс України // ВВР України. 2002. № 3–4. Ст.27. 2. Земельный кодекс Украинской ССР // Ведомости Верховного Совета УССР. 1971. №1. Ст.18. 3. Земельний кодекс України // ВВР України. 1991. №10. Ст.98. 4. Цивільний кодекс України // ВВР України. №№ 40–44. Ст.356. 5. Закон України «Про охорону земель» // ВВР України. №39. Ст.349. 6. Конституція України (із змінами і доп.). К., 2006.

*Надійшла до редколегії 12.07.07*

*І. В. Бригадир*

### **ПРАВОВІ ЗАСОБИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗМЕНШЕННЯ НЕГАТИВНОГО ВПЛИВУ ВІДПРАЦЬОВАНИХ ГАЗІВ АВТОМОБІЛЯ НА ЛЮДИНУ ТА ДОВКІЛЛЯ**

В Україні, як і загалом у світі, спостерігається тенденція до збільшення кількості автомобілів. Автовиробники та їх представництва у виступах в засобах масової інформації в 2005–2006 рр. констатували підвищений попит на автомобілі, інколи це призводило

до утворення своєрідних черг на їх придбання. Однак, таке збільшення відбувається не тільки за рахунок придбання нових транспортних засобів, але й завдяки імпорту автомобілів, що вже раніше експлуатувалися в інших країнах. Тому дедалі актуальнішим стає питання охорони людини та довкілля від негативного впливу автомобільного транспорту.

Окремим аспектам забезпечення екологічної безпеки присвячені дослідження таких вчених, як: В. І. Андрейцев, Н. В. Барбашова, Л. О. Бондар, А. П. Гетьман, О. С. Заржицький, Т. Г. Ковальчук, М. І. Малишко, М. О. Фролов, Є. В. Хлобистов, М. В. Шульга та інших. Однак, досліджень правового регулювання екологічної безпеки автомобільного транспорту до сьогодні не проводилося. Тому метою даної статті є визначення основних правових засобів, за допомогою яких можна домогтися підвищення рівня захищеності людини і довкілля від небезпечного впливу шкідливих речовин, що містяться у відпрацьованих газах двигуна автомобіля, та вироблення відповідних рекомендацій щодо вдосконалення чинного законодавства України.

Враховуючи проведення дослідження названого питання, всі **правові засоби зменшення викидів шкідливих речовин в атмосферне повітря від роботи автомобілів** необхідно розділити на такі групи:

- встановлення правових вимог до вмісту відпрацьованих газів автомобіля;
- запровадження економічних, в тому числі фінансових важелів впливу на поведінку автовласників з метою зменшення негативно-го впливу відпрацьованих газів автомобіля на людину та довкілля,
- впровадження адміністративних обмежень для власників транспортних засобів, що дозволяють зменшити обсяг викидів шкідливих речовин від роботи автомобіля.

Зважаючи на те, що всі ці засоби є правовими, свідомо не виділяються механізми юридичної відповідальності за порушення цих вимог в окремий вид у наведеній класифікації. Адже порушення правових приписів повинно тягнути за собою певні обов'язкові наслідки для правопорушника.

*Встановлення правових вимог до вмісту відпрацьованих газів автомобіля.* Цим шляхом йде переважна більшість розвинених країн світу, зокрема Європейський Союз (далі- ЄС), частково його дотримується Україна[1]. Він полягає в тому, що на законодавчому рівні встановлюються екологічні показники автомобіля, яким повинні відповідати транспортні засоби, що експлуатуються. В Європі вони існують під назвою, відповідно, Євро- 1, -2, -3, -4, -5. Таке введення не відбувається стихійно, а носить планомірний характер. Кожна країна для себе приймає графік введення відповідних норм на своїй території з метою, щоб виробники та власники автомобілів могли пристосуватися до запровадження вказа-

них норм. Слід відзначити, що вимог до технічного оснащення автомобіля цими нормами не передбачено. Автовиробники вирішували проблему зменшення вмісту шкідливих речовин у відпрацьованих газах автомобіля самостійно, а яким чином це буде відбуватися, законодавцю було байдуже.

Чіткий план введення в дію норм дає можливість автовиробнику вдосконалити оснащення автомобіля або зняти його з виробництва задовго до того, коли такий автомобіль не буде можливою реалізувати. Так, у 2005 р. концерн «Фольксваген» зняв з виробництва автомобіль «Фаєтон» з дизельним двигуном з тієї причини, що вказаний двигун не міг виконати вимоги Євро-5, які запроваджуватимуться з 01.09.2009 р. [2] Україна запровадила вимоги Євро-2 на своїй території тільки для автомобілів, які вперше реєструються в Україні. В Європі вони були введені як обов'язкові ще на початку 90-х років.

Виходячи зі світової практики, можна відзначити, що запровадження більш жорстких вимог до вмісту шкідливих речовин у відпрацьованих газах автомобіля є найефективнішим способом забезпечення екологічної безпеки транспорту. Цей спосіб є найбільш прийнятним для України і чинне законодавство до нього максимально пристосоване. Адже серед усіх екологічних показників автомобіля саме з показниками вмісту забруднюючих речовин, які виділяються при роботі його двигуна, законодавець пов'язує заборону на подальшу експлуатацію транспортного засобу [3].

*Запровадження економічних, в тому числі фінансових важелів впливу на поведінку автовласників з метою зменшення негативною впливу відпрацьованих газів автомобіля на людину та довкілля.*

Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку встановлення нормативів збору за забруднення навколишнього природного середовища і стягнення цього збору» [4] передбачена плата за викиди в атмосферне повітря забруднюючих речовин пересувними джерелами забруднення. Суми цього збору обчислюються платниками самостійно на підставі нормативів збору за відповідні викиди виходячи з кількості фактично використаного пального та його виду з урахуванням коригуючих коефіцієнтів, що залежать від місця реєстрації платника податку. Фактично, це своєрідний податок на пальне та реалізація еколого-правового принципу «забруднювач платить».

Світова практика знає багато прикладів запровадження диференційованого податку на пальне залежно від його класифікації (Великобританія, Німеччина, Угорщина, Польща, Швеція та ін.). Основним призначенням такого податку є зменшення використання пального, яке містить сполуки свинцю, підвищення конкурентоспроможності альтернативних видів автомобільного палива, акумулювання коштів на виконання природоохоронних заходів із запобігання забрудненню навколишнього природного середовища.

ща, виконання конкретних екологічних програм. Наприклад, запровадження такого податку в Німеччині дало поштовх розвитку автотранспорту, який витрачає паливо, котре виробляється з рослинної олії, та промисловості з виробництва такого палива. Цікаво, що воно коштує дешевше за інші традиційні види автомобільного палива (в тому числі дизельного) [5, с. 147]. В Угорщині, наприклад, значну частину надходжень екологічного фонду забезпечує податок на паливо – 44 % [6, с. 670].

У цього механізму в Україні є один і досить суттєвий недолік. Відповідно до діючого законодавства [7] платниками збору є суб'єкти господарювання, незалежно від форм власності, включаючи їх об'єднання, філії, відділення та інші відокремлені підрозділи, що не мають статусу юридичної особи, розташовані на території іншої територіальної громади; бюджетні, громадські та інші підприємства, установи і організації; постійні представництва нерезидентів, які отримують доходи в Україні; громадяни, які здійснюють на території України і в межах її континентального шельфу та виключної (морської) економічної зони викиди і скиди забруднюючих речовин у навколишнє природне середовище та розміщення відходів. Таким чином, фізичні особи, котрі не є підприємцями, в цьому переліку відсутні. Тому практично усі власники приватного автомобільного транспорту звільняються від такого виду платежів, і економіко-правовий механізм охорони навколишнього природного середовища на таких власників транспортних засобів фактично не має реального впливу. Це створює певні переваги одних суб'єктів перед іншими.

Наприклад, один підприємець – фізична особа, веде належний облік використаного власним автомобілем палива для своїх господарських потреб і зобов'язаний сплачувати збір за викиди в атмосферне повітря шкідливих речовин. Інший не веде такого обліку, використовує власний автомобіль як приватний, у тому числі для господарських потреб. За умови сплати єдиного податку, коли обсяг витрат мало впливає на оподаткування, така ситуація цілком реальна і призводить до того, що в умовах здійснення однакових видів діяльності один суб'єкт сплачує збір, а інший ні.

Слід відзначити, що в проєкті Податкового кодексу України [8] збір за забруднення навколишнього природного середовища замінено поняттям «екологічний збір», однак визначення платника залишилося без змін. У той же час, щодо забруднення атмосферного повітря від роботи пересувних джерел забруднення в якості об'єкта оподаткування пропонується враховувати обсяги моторного палива, придбаного через мережу підприємств роздрібної торгівлі, котрі реалізують таке паливо, і використаного моторного палива, придбаного поза мережею підприємств роздрібної торгівлі. Практично, в переважній більшості випадків вказаний збір буде сплачуватися при придбанні палива на автозаправних станці-

ях (далі – АЗС) і включатиметься до ціни палива, а самі АЗС будуть виступати податковими агентами. Механізм досить простий та дієвий, однак платник збору знову визначений таким чином, що фізичні особи, не суб'єкти господарювання, сплачувати такий податок не будуть. Це може створити ситуацію, коли досить важко буде встановити, чи повинен сплачувати екологічний збір кожен окремих клієнт АЗС, та знову ж призведе до виникнення дискримінаційного стану, який описувався вище, і значно ускладнить роботу АЗС. У свою чергу це спричинить необхідність внесення відповідних змін та доповнень до вказаного нормативного акта, що набагато простіше зробити на стадії його розробки та прийняття. Тому необхідно в проєкті Податкового кодексу України платника екологічного збору визначити як будь-яку фізичну чи юридичну особу, що здійснює операції в мережі оптової чи роздрібною торгівлі, направлені на придбання та/або використання моторного палива на території України без мети його подальшої реалізації іншим особам.

Діючим законодавством України передбачено податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів [9] та акцизний збір з осіб, які імпортують, виробляють та реалізують транспортні засоби на території України [10]. Перший іде на формування відповідних загальнодержавних та місцевих фондів, що використовуються для будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг. Тому тільки опосередковано, через належну якість збудованих або відремонтованих доріг, отримані від сплати цього податку кошти спрямовуються на зменшення викидів в атмосферу від пересувних джерел. Другий іде на формування загального фонду Державного бюджету України і відповідні кошти на вирішення екологічних проблем не спрямовуються. Слід зазначити, що обидва вищезазначені платежі без особливих змін зберігаються в проєкті Податкового кодексу України.

Законодавством України не передбачено більше жодних форм фінансових витрат (не враховуючи механізмів відповідальності) власників чи користувачів транспортних засобів з метою зменшення негативного впливу на довкілля.

У той же час, світова практика знає випадки додаткових фіскальних навантажень на власників транспортних засобів. Так, в Угорщині існує податок на транзитний транспорт, надходження від сплати якого складають до 20% екологічного фонду. Пов'язано це з тим, що поряд із податком на паливо національні автовласники сплачують інші платежі, а на транзитні транспортні засоби вони не поширюються. Через те було введено податок на транзитний транспорт. Подібна плата існує і в Польщі [11]. В Україні передбачена сплата для транзитного руху транспорту тільки в разі перевищення встановлених нормативів маси автомобіля чи нава-

нтаження на вісь [12]. Однак ця плата йде на фінансування шляхового господарства, а не на вирішення екологічних проблем. У Болгарії 33% надходжень екологічних фондів забезпечує податок на импорт вживаних автомобілів [6; с. 670]. В Україні згадуваний вище акцизний збір, що справляється з ввезення на територію України автомобілів, які були в експлуатації, не використовується на формування фонду охорони навколишнього природного середовища. Хоча доцільно було б спрямувати частину зазначених коштів на фінансування заходів охорони довкілля, адже старі автомобілі, як правило, мають нижчий рівень екологічної безпечності порівняно з новими.

У Росії Постановою Уряду Російської Федерації від 12.10.2005 р. № 609 «Про затвердження спеціального технічного регламенту «Про вимоги до викидів автомобільною технікою, що випускається в обіг на території Російської Федерації, шкідливих (забруднюючих) речовин» [13] введено плату за «екологічний клас автомобіля». Поділ на класи відбувався залежно від спроможності транспортного засобу виконувати відповідні вимоги Євро-1,2,3,4,5 та проставлявся в технічній документації на автомобіль. Аргументом для цього було те, що при використанні однакового обсягу палива автомобіль, який розрахований на виконання вимог Євро-5, буде здійснювати менш шкідливий вплив, ніж той, що не відповідає жодним вказаним нормам [14]. При одночасному допуску до експлуатації автомобілів, вироблених у 1970-х роках, котрі не відповідають жодним нормам Євро та найновішим стандартам Євро-5, встановлення екологічного збору тільки з обсягу використаного палива не дасть належного екологічного та економічного ефекту. Особливо це актуально для сучасних автомобілів, які досить часто мають потужні двигуни та витрачають більше палива. Тому, залежно від класу автомобіля, вводилася прогресивна шкала плати. Чим нижче екологічний клас та безпечність автомобіля, тим вище ставка збору. Це могло б спонукати автовласників змінювати транспортні засоби на більш безпечні, та в масштабах країни дозволило б якісно оновлювати автопарк. Згаданою вище Постановою Уряду РФ встановлено план запровадження вимог Євро до автомобілів, що експлуатуються на території Росії.

Після входження до ЄС уряд Румунії запровадив програму оновлення автопарку. Сутність програми зводиться до того, що власнику застарілого автомобіля уряд виплачує компенсацію за виведення з експлуатації (утилізацію) його транспортного засобу в розмірі близько 1250 доларів США. При цьому ці кошти безготівкові і можуть бути використані тільки на придбання нового автомобіля. З часу початку дії такої програми (березень – серпень 2007 р.) близько 10% нових автомобілів придбані таким чином. Особливо популярною ця програма стала для власників автомобілів, ринкова вартість яких складає менше, ніж компенсація уряду.

*Впровадження різного роду адміністративних обмежень для власників транспортних засобів, що дозволяють зменшити обсяг викидів шкідливих речовин від роботи автомобіля. Подібно до того, як в Україні адміністративним способом встановили вимоги обов'язкового обладнання автомобіля каталізатором, схожі вимоги існують в інших країнах. Спільним для них є те, що в цілому не забороняючи експлуатувати автомобіль, держава вводить певні обмеження.*

Так, в Італії – країні ЄС, наприклад у м. Рим, за результатами спостереження за станом атмосферного повітря муніципалітетом приймається рішення про заборону експлуатації автомобілів в певні дні тижня, як правило вихідні, або у визначених місцях – центральних частинах міста та зонах відпочинку. У деякі робочі дні забороняється експлуатувати автомобілі з парними або непарними номерними знаками. Однак, слід зазначити, що така заборона не розповсюджується на автомобілі, що відповідають вимогам Євро-4 та вище. Крім того, у Римі запроваджена заборона перебування автомобілів, не обладнаних устаткуванням для роботи на скрапленому газі, в центрі та деяких інших районах міста. Тип паливної апаратури фіксується в реєстраційних даних на автомобіль. У разі фіксації (в тому числі за допомогою зовнішніх камер спостереження) перебування автомобіля, щодо якого в реєстраційній базі відсутня інформація про обладнання його газобалонним устаткуванням, на власника накладається адміністративне стягнення, як правило, штраф [15].

Враховуючи вищевказане, необхідно зробити певні висновки. Світовий досвід не має прикладів успішного захисту довкілля та людини від негативного впливу автомобільного транспорту за допомогою тільки одного визначеного адміністративного чи цивільно-правового засобу. Необхідно підходити комплексно до вирішення цієї проблеми, особливо враховуючи те, що вона стає дедалі актуальнішою.

В Україні, поряд з іншими, слід вжити наступних заходів: 1) на загальнодержавному рівні відповідним законом визначити план запровадження європейських вимог до екологічних показників автомобілів; 2) прийняти необхідні зміни до системи оподаткування, з метою направлення частини коштів на вирішення екологічних проблем автотранспорту; 3) запровадити дієвий економіко-правовий механізм стимулювання автовласників експлуатувати автомобілі, котрі є більш екологічно безпечними.

Без впровадження таких першочергових дій рівень захворюваності зростатиме, а екологічна криза в містах, особливо у великих, буде тільки поглиблюватися. Україна також стає полігоном, де використовуються автомобілі, не придатні до експлуатації в інших, більш розвинутих європейських країнах.

**Список літератури:** 1. Закон України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» від 06.07.05 р. ВВР України. 2005. № 34. Ст.435. 2. EU Newsletter 18.09.2006 // [www.delukr.cec.eu.int](http://www.delukr.cec.eu.int) – станом на 20.10.2006 р. 3. Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 р. // ВВР України. 1993. № 31. ст.338. 4. Постанова Кабінету Міністрів України від 01.03.1999 р. № 303 «Про затвердження Порядку встановлення нормативів збору за забруднення навколишнього природного середовища і стягнення цього збору» // «Ліга: Закон». Файл Кр 020 303. ЛНТ. 5. Зуєв В.А. Організаційно-правові аспекти природокористування та охорони навколишнього природного середовища / Дис. ... канд. юрид. наук. Національний університет внутрішніх справ. Х., 1999. 6. Костицький В.В. Екологія перехідного періоду: право, держава, економіка (Економіко-правовий механізм охорони навколишнього природного середовища в Україні). К., 2003. 7. Наказ Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України, Державної податкової адміністрації України № 162/379 від 19.07.99 «Про затвердження Інструкції про порядок обчислення та сплати збору за забруднення навколишнього природного середовища» // «Ліга: Закон». Файл ред. 3837. ЛНТ. 8. [http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb\\_n/webproc4\\_1?id=&pf3511=29887](http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc4_1?id=&pf3511=29887) – станом на 27.06.2007 р. 9. Закон України «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів» від 11.12.1991 р. // ВВР України. 1992. № 11. ст.150. 10. Закон України «Про ставки акцизного збору на деякі транспортні засоби та кузови до них» від 24.05.1996 р. // ВВР України. 1996. № 32. Ст. 151. 11. Лист Державної Митної Служби України № 09/107 від 14.01.98 р. «Щодо введення в Республіці Польща збору за проїзд дорогами міжнародного сполучення» // «Ліга: Закон». Файл КМР 93083 ЛНТ. 12. Постанова Кабінету Міністрів України від 02.02.1993 р. № 83 «Про Порядок збору та використання коштів для фінансування витрат, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг загального користування». 13. Постановление Правительства Российской Федерации от 12.10.2005 г. № 609 «Об утверждении специального технического регламента «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ». // <http://www.rg.ru/2005/10/21/avto-dok.html> – станом на 02.03.2006 р. 14. <http://www.rg.ru/2005/10/21/trebovania.html> – станом на 02.03.2006 р. 15. Матеріали XI конференції Асоціації екологічного права Центральної та Східної Європи і нових незалежних держав. 20–21.05.2004 р. м. Славське. Львівської обл.

*Надійшла до редакції 05.09.07*