

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ МЕХАНІЗМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В ГАЛУЗІ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Іван Васильович БРИГАДИР,

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри трудового та господарського
права факультету №2
Харківського національного
університету внутрішніх справ
<http://orcid.org/0000-0003-3181-3410>*

Починаючи з 70-х років минулого століття, суспільство та держави все більше уваги починають приділяти питанням сталого розвитку – концепції яка побудована на принципах збереження теперішнім поколінням довкілля в такому стані, який дозволить користування ним в не меншій якості наступним поколінням. Для цього на міжнародному рівні приймаються різні програмні та правові документи в кожній окремій галузі чи сфері суспільного життя – соціально-демографічній, виробничій, екологічній тощо.

Кожна окрема країна для себе окремо може розробляти власні програмні та правові документи, при розробці яких вільна у питаннях використання чи навпаки невикористання міжнародних рекомендацій, за умови що раніше такою країною не взято на себе відповідних міжнародно-правових зобов'язань в певній галузі.

Розвинуті країни світу, особливо країни Західної Європи, докладають все більше зусиль щодо екологізації матеріального виробництва, енергетики та транспорту. В автотранспортній сфері це найбільш помітно, адже власні транспортні засоби мають переважна більшість населення цих країн. Все більш жорсткі умови випуску та експлуатації автомобілів, штовхають автовиробників на відверте шахрайство. І тому підтвердження нещодавній «дизельний» скандал із встановленням програмного забезпечення автомобіля, яке дозволяло визначати факт перебування автомобіля на тестовому майданчику та занижало показники викидів автомобіля.

Названий скандал став каталізатором для цілого циклу заборон експлуатації дизельних автомобілів в низці міст Європи. Проте, тільки на забороні дизельних автомобілів в окремих містах справа в Європі не зупинилася. Низка країн заявила про повний перехід автотранспорту на електричні силові установки і відмову від двигунів внутрішнього згорання. Так, Норвегія планує запровадити заборону на ДВЗ з 2025 року, Німеччина – 2030р., Франція – 2040 р., Великобританія – 2050р. Більше того, такі плани постійно коригуються в бік зменшення терміну експлуатації автомобілів з ДВЗ.

В Україні справи в цьому напрямку здебільшого стоять на місці, а мова ведеться про діаметрально протилежний рух, а ніж в Європі. Так, Україна прийняла програму поступового запровадження екологічних вимог до

автомобілів, які відомі під назвою «Євро-4», «Євро-5», «Євро-6». На сьогоднішній день діє вимога щодо введення в експлуатацію автомобілів які відповідають вимогам «Євро-5», в плані було введення з 01.01.2020 року «Євро-6», однак в кінці 2019 року запровадження таких вимог відклали до 2025 р.

Однак, досить суттєво змінила ситуацію норма митного законодавства, яка дозволяє ввезення не резидентами України автомобілів з іноземною реєстрацією на митну територію країни терміном до одного року. Вказана норма породила масове ввезення вживаних автомобілів під виглядом іноземних. На проблему це явище перетворилося через ввезення відверто старих транспортних засобів віком більше 15-20 років, які в Україну ввезти легально та поставити на облік неможливо.

Кількість цих автомобілів за деякими даними сягає 1 млн. од. А це перетворює їх власників у всіх їх сукупності уже на «політичну» силу, яку вони проявляють різними акціями. Учасниками таких акцій вимагається дозволити ввезення автомобілів більш «старшого віку» та зменшення платежів під час митного оформлення вказаного автомобіля.

Не вдаючись до економічних аспектів обґрунтування або навпаки заборони схеми «Євроблях», розглянемо тільки екологічний аспект. Так, якщо порівняти вимоги щодо викидів між автомобілями, які відповідають екологічним стандартам «Євро-3» та «Євро-5», можна буде побачити, що за окремими показниками різниця між ними складає 2-3 рази. І це за умови, що кожен з автомобілів відповідає заявленим стандартам. Сторінки Інтернету в Україні рясніють оголошеннями про відключення катализатора або встановлення «обманки лямбда-зонду». За словами фахівців, відключення катализатора в автомобілі перетворює його на автомобіль, який практично не відповідає жодним вимогам чи стандартам. Однак, це дозволяє експлуатувати такий автомобіль за умови несправності системи випуску відпрацьованих газів та використовувати менш якісне паливо.

На нашу думку, в аргументації доцільності дозволу ввезення на територію України вживаних автомобілів, які не відповідають вимогам запроваджених стандартів «Євро-5», а в перспективі «Євро-6» не можна застосувати аргументи скрутного матеріального становища українців. Адже, автомобіль не є єдиним транспортним засобом, а являється більш комфортною та ключове – витратною альтернативою громадському транспорту. З точки зору екологічності, результатом придбання автомобіля – комфортністю пересування користується його власник (користувач), а екологічні наслідки відчувають всі оточуючі.

Заради об'єктивності дослідження, дійсно необхідно визнати що вартість «розмитнення» автомобіля в Україні є досить високою навіть після зниження ставок, що і породжує проблему дисбалансу вартості автомобіля між Україною та країнами Європи. Однак, необхідно зауважити, що далеко не всі країни ЄС мають невеликі ставки податків при першій реєстрації автомобіля на своїй території. Крім того, обіг автомобілів між країнами ЄС виключає митні тарифи в силу власного законодавства ЄС. І ключове, ставки обов'язкових витрат з власників автомобілів (податки, страхування тощо) в багатьох країнах залежать від віку та екологічного класу автомобі-

ля. І саме тому, в ЄС так стрімко знижується вартість автомобіля з віком, чим старший автомобіль – тим дорожче обходиться на нього для власника «податкове» навантаження.

Для подолання проблем породженої «євробляхами» в Україні, в тому числі екологічних, вбачається доцільним наступне. По-перше, встановити (відновити) податок з власників транспортних засобів (експлуатаційний податок) і встановити його прогресивну шкалу. Сума податку має залежати не стільки від віку, скільки від екологічного стандарту, якому відповідає автомобіль. По-друге, відомості про екологічний стандарт, якому відповідає автомобіль, мають вноситися до реєстраційних документів та перевірятися при проходженні технічного огляду, систему якого регулярно планують відновити. По-третє, поширити обов'язок сплати названого експлуатаційного податку на автомобілі, які в сукупності за рік перебувають в Україні впродовж 60-90 днів. Це дозволить порівняти в правах та обов'язках власників автомобілів з вітчизняною та іноземною реєстрацією.

Крім того, держава має докладати більше зусиль для створення інфраструктури комфортного та швидкісного електротранспорту, також розбудови мережі вело транспорту, який у швидкості пересування в місті в час-пік, не поступається індивідуальному транспорту.