

ньою забороною цих дій. Таке припинення має відбуватися власною поведінкою природокористувача внаслідок сприйняття ним публічно оголошеної заборони загального природокористування. Якщо ж особа продовжує здійснювати дії, які реалізують право загального водокористування, надкористування чи іншого природокористування, то таке загальне природокористування є неправомірним.

Таким чином, можна зробити висновок про принципову можливість примусового припинення загального природокористування, підставою якого виступатиме винесена відповідно до вимог чинного законодавства заборона здійснювати дії, що віднесені до загального природокористування. Спеціальною умовою примусового припинення загального природокористування є публічне оголошення про відповідну заборону.

На мій погляд, законодавством мають бути чітко встановлені необхідність та, відповідно, порядок отримання згоди на здійснення загального використання рослинних (зокрема лісових) ресурсів у приватних власників лісів та земельних ділянок. Доцільно також встановити можливі форми заборони приватними власниками природних об'єктів здійснення права загального природокористування цими об'єктами. Всі ці питання потребують більш детального дослідження.

Список літератури: 1. Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища». 1991. № 41. Ст. 546. 2. Костяшкін І. О. Право загального землекористування громадян як правовий інститут // Вісник Хмельницького інституту регіонального управління та права. №3. 2002. 3. Екологічне право України: Підручник для студентів юрид. вищ. навч. закладів / А. П. Гетьман, М. В. Шульга, В. К. Попов та ін.; За ред. А. П. Гетьмана та М. В. Шульги. Х., 2005. 4. Водний кодекс // ВВР України. 1995. № 24. Ст. 189. 5. Закон України «Про рослинний світ» // ВВР України. 1999. № 22–23. Ст. 198. 6. Лісовий кодекс України // ВВР України. 2006. №21. Ст. 170.

Надійшла до редколегії 27.04.07

І. В. Бригадир

Діяльність у галузі автомобільного транспорту як загроза екологічній безпеці

Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Значну роль у цій діяльності відіграє автомобільний транспорт. Дана сфера характеризується такими ознаками: є найбільш розгалуженою системою, відносно дешева та доступна для всіх верств населення, мобільна та здатна швидко реагувати на потреби, які виникають в процесі здійснення перевезень, має різноманітні форми власності на транспортні засоби, практично повна незалежність автомобільного транспорту від природних та кліматичних умов тощо. Завдяки цьому автомо-

більний транспорт посідає перше місце по перевезенню пасажирів та друге по вантажопереvezенням від їх загальної кількості. Особливо ефективний він на відстанях до 50 км. Ним здійснюються зв'язки між містами і селами, перевозяться продукція сільськогосподарства до магазинів і сховищ, до залізничних станцій і пристаней. Досить значні перевезення цим видом транспорту будівельних матеріалів і продукції легкої промисловості [1].

У той же час, діяльність автомобільного транспорту носить екологічно небезпечний характер. Так, ст. 3 Закону України «Про транспорт» [2] встановлює, що державне управління в галузі транспорту має, зокрема, забезпечувати: безпечне функціонування транспорту; охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту. Стаття 12 цього ж Закону вказує на обов'язок підприємств транспорту охороняти навколишнє природне середовище від шкідливого впливу транспорту. Подібні положення містить Закон України «Про автомобільний транспорт» та ряд інших спеціалізованих природоохоронних законів, зокрема, Земельний кодекс України (щодо охорони земель транспорту), Закон України «Про охорону атмосферного повітря» (в частині охорони атмосфери від забруднення пересувними джерелами) тощо.

Останнім часом питанню правового регулювання екологічної безпеки приділяли увагу такі вчені: В. І. Андрейцев, Н. В. Барбашова, А. О. Бондар, А. П. Гетьман, О. С. Заржицький, Т. Г. Ковальчук, М. І. Малишко, М. О. Фролов, Є. В. Хлобистов та ряд інших. Але, здебільшого, розглядалися загальні засади екологічної безпеки або загрози їй в окремих галузях народного господарства. Правовому регулюванню екологічної безпеки автомобільного транспорту не була приділена значна увага, а також не розглядалися загрози для життя і здоров'я людини та довкілля в цій сфері.

Метою даної статті є визначити, що становить загрозу екологічній безпеці внаслідок діяльності автомобільного транспорту. Для цього необхідно розглянути основні елементи діяльності в сфері автомобільного транспорту.

Уся діяльність транспорту здійснюється з використанням відповідних засобів. Автомобільний транспортний засіб складається з великої кількості вузлів та агрегатів, при виготовленні яких використовуються різноманітні речовини та матеріали. Після закінчення терміну експлуатації автомобіль підлягає утилізації. В Україні на сьогодні, на відміну від деяких розвинутих країн, відсутня централізована система збору та переробки транспортних засобів, котрі виведені з експлуатації. Це стосується як продукції вітчизняного автомобілебудування, так і закордонного.

Крім цього, протягом всього терміну експлуатації виникає необхідність заміни деяких частин автомобіля, які після цього ста-

ють відходами різних класів небезпеки. Так, в середньому, раз на 3 роки підлягає заміні акумулятор автомобіля, при виготовленні якого використовуються різні важкі метали (переважно свинець) та кислоти. Не рідше, ніж раз на 4-5 років, змінюються покришки та внаслідок чого в різних країнах світу виникають цілі звалища відпрацьованих покришок автомобілів. Регулярно підлягають заміні різні фільтруючі елементи паливної системи, системи змащування тощо. Через відсутність централізованих, чітко працюючих систем збору таких матеріалів вони рано чи пізно потрапляють в навколишнє середовище: покришки спалюються або опиняються на звалищі різних відходів, відпрацьовані фільтруючі елементи утилізуються переважно разом з побутовими відходами тощо. Все це призводить до забруднення навколишнього середовища та його окремих елементів. А враховуючи масштаби даної діяльності, – створює екологічну небезпеку.

Однак, найбільшу небезпеку від автомобільних транспортних засобів становить робота їх силових агрегатів, найчастіше це двигуни внутрішнього згорання. Для їх роботи використовується органічне паливо – переважно світлі нафтопродукти, менше застосовується скраплений газ. Від роботи двигунів утворюються вихлопні гази, які складаються в значній кількості із забруднюючих речовин.

Робота одного автомобіля в незамкненому просторі не може становити загрози екологічній безпеці у зв'язку з відносно невеликою масою забруднюючих речовин, що утворюються, та значним об'ємом (атмосферою), де вони розсіюються. Однак, у зв'язку з великою кількістю автомобілів на певній одиниці площі їх сумарне забруднення створює реальну небезпеку для життя і здоров'я населення та довкілля. На долю автомобільного транспорту припадає біля 30 % викидів забруднюючих речовин від загального обсягу викидів по Україні. У багатьох містах викиди автотранспорту складають до 90 % загальної кількості викидів забруднюючих речовин у атмосферне повітря. Понад 56 % оксиду вуглецю, 31 % вуглеводнів, 29 % оксиду азоту від загальної для країни кількості цих речовин потрапляють в атмосферне повітря внаслідок роботи автотранспорту [3].

Для ілюстрації вказаної ситуації в якості прикладу візьмемо м. Харків. Із 85,52 тис. т загального обсягу викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря в м Харкові у 2004 р., 78,59 тис. т припадає на роботу транспортних засобів, що складає 91,9 %. У 2005 р. аналогічні показники вказують на долю автотранспорту в сумарних викидах по місту на рівні 91,6 % [4]. Незначне скорочення викидів у відносних та абсолютних показниках викидів забруднюючих речовин від роботи автотранспорту на період 2005 р. фахівці пов'язують із значним підвищенням цін на пали-

вно-мастильні матеріали у зазначений період і, як наслідок, скорочення об'єму їх використання [5].

Ситуацію значно ускладнює значна концентрація автомобілів на відносно невеликих ділянках – переважно в містах. Крім того, кількість автомобілів в Україні подвоїлася за останні 10 років [6]. Така тенденція ускладнюється тим, що термін експлуатації автомобілів в Україні сягає 25 років. У той час, як у країнах Західної Європи аналогічний термін складає 8-10 років. У деяких країнах він законодавчо обмежений 10 роками експлуатації.

Значною проблемою є вид палива, котрий використовується двигуном. Тільки в 2003 р. в Україні офіційно було заборонено ввезення, виготовлення та реалізацію бензину, що містить тетраетил свинець (етилований бензин). Останнім часом в якості альтернативи мінеральному паливу починають використовувати біопаливо – виготовлене із сировини рослинного походження. Найчастіше це біодизель та технічний спирт (біоетанол). Однак, це не є вирішенням проблем екологічної безпеки автомобільного транспорту. Таким чином, вирішується завдання скорочення викиду в атмосферу парникових газів. При згоранні біопалива виділяється вуглекислого газу не більше, ніж рослина при дозріванні вбирає з атмосфери. Залишається проблема інших забруднюючих речовин, що утворюються під час роботи двигуна. Наприклад, паливо в двигуні згорає при температурі понад 1500° С, за такої температури окислюється азот, який міститься в атмосфері і т. п. Тому, щодо безпосередньої експлуатації автомобілів головною загрозою є кількість транспортних засобів, котрі експлуатуються, та показники їх викидів відпрацьованих газів у навколишнє середовище – об'єм забруднення.

В якості джерела загрози екологічній безпеці можна розглянути перевезення вантажів автомобільним транспортом. Безпосереднє переміщення будь-яких матеріалів та речовин не може створювати небезпеку. Однак, наявність однієї або кількох небезпечних речовин у складі вантажу робить будь-яку діяльність з ним екологічно небезпечною. Подібне положення міститься в Законі України «Про перевезення небезпечних вантажів», де у ст. 1 розкривається поняття «небезпечний вантаж» — речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллу, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань в установленому порядку залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину від-

несено до одного з класів небезпечних речовин [7]. У цьому ж Законі неодноразово вказується на необхідність забезпечення екологічної та радіаційної безпеки при перевезенні небезпечних вантажів та компетенцію відповідних державних органів у даній сфері.

На практиці нерідко відбуваються події, внаслідок яких створюється загроза екологічній безпеці, а інколи така загроза реалізується та перетворюється на небезпеку завдання шкоди життю і здоров'ю людини та довкіллю. Так, у квітні 2002 р. протягом двох тижнів сталося дві аварії під час перевезення автомобільним транспортом однієї і тієї ж небезпечної речовини – бромю. Обидві аварії сталися через грубі порушення порядку перевезення таких вантажів та неналежного технічного стану автомобілів [8].

Вищевказане дає можливість виділити в якості відокремленої загрози екологічній безпеці діяльність по перевезенню вантажів автомобільним транспортом.

Наступним елементом системи автомобільного транспорту є так звана транспортна інфраструктура або система обслуговування діяльності автомобільного транспорту – автозаправні станції, станції технічного обслуговування, автомобільні мийки, автотранспортні підприємства, автомобільні шляхи тощо. Кожен із названих елементів вказаної системи обслуговування в тій чи іншій мірі створює загрози екологічній безпеці.

У тому що автозаправні станції можуть створити загрозу екологічній безпеці, мало в кого виникають сумніви. Вони внесені до переліку видів діяльності та об'єктів, що становлять підвищену екологічну небезпеку [9]. По таким об'єктам в обов'язковому порядку проводиться держана екологічна експертиза для перевірки рівня їх безпечності.

Станції технічного обслуговування автомобілів, включаючи автомобільні мийки, не вказуються в законодавстві України в якості об'єктів, що становлять загрозу життю та здоров'ю людей чи довкіллю. Однак, на таких об'єктах здійснюються послуги по технічному обслуговуванню автомобілів з використанням або утворенням різноманітних речовин та матеріалів, наприклад, відпрацьовані мастильні матеріали, охолоджуючі рідини, аерозольні лаки та фарби, відпрацьовані елементи систем фільтрації тощо. Подібні речовини є відходами різного класу небезпеки і підлягають утилізації. Для цього власнику відповідної станції необхідно здійснювати початкове накопичення, зберігання і вже потім передавати такі речовини та матеріали спеціалізованій установі, що займається тими чи іншими відходами. Увесь цей процес створює певні загрози для екологічної безпеки.

Ще один аспект даного питання – відсутність чітких вимог щодо розміщення станцій технічного обслуговування, санітарних зон

тощо. Це призводить до їх розташування в житлових масивах та інших місцях, для цього не пристосованих.

Автотранспортні підприємства слід розглядати в якості загрози екологічній безпеці з наступної причини. Як правило, такі установи поєднують в собі комплекс з автозаправних станцій, станцій технічного обслуговування автомобілів та мийки. Частково причиною такого поєднання є вимоги Ліцензійних умов. Для того щоб отримати ліцензію на здійснення перевезень, підприємство повинно довести свою спроможність здійснювати належне технічне обслуговування автомобілів та контроль їх стану [10]. А тому їм притаманні характеристики всіх об'єктів, що входять до складу такого комплексу.

Спорудження автомобільних шляхів також входить у перелік видів діяльності та об'єктів, що становлять підвищену екологічну небезпеку, і їх проектна документація повинна проходити державну екологічну експертизу. У той же час, сам процес експлуатації доріг створює небезпеку для людини та довкілля. Автомобільні шляхи є лінійними об'єктами і самим своїм існуванням поділяють природні території на частини, що, в свою чергу, створює перешкоди для тваринного світу, вилучають значні площі земель, порушують геологічні та гідрологічні режими земель тощо. Безпосередньо для людини автомобільні шляхи створюють загрозу з таких причин: на автошляхах концентруються потоки автомобілів і, в поєднанні з їх кількістю, створюють основне забруднення атмосферного повітря, фактично дороги спрямовують та концентрують забруднення від автомобілів у певних просторових межах; автошляхи є джерелом акустичного забруднення; крім викидів відпрацьованих газів шляхи є джерелом пилу та інших мікрочастинок; для належної та безпечної експлуатації в кліматичних умовах України в зимовий період автомобільні дороги обробляють піщано-сольовими сумішами та розчинами, що призводить до значного забруднення земель та вод тощо.

З огляду на вищенаведене, можна зробити висновок, що діяльність у сфері автомобільного транспорту становить реальну загрозу екологічній безпеці. Основними джерелами такої загрози є:

- автомобільні транспортні засоби та безпосередня їх експлуатація;
- вантажі, що перевозяться автомобільним транспортом;
- сфера забезпечення діяльності автомобільного транспорту – автозаправні станції, станції технічного обслуговування, автомобільні мийки, автотранспортні підприємства, автомобільні шляхи тощо.

У подальшому, досліджуючи заходи щодо підвищення екологічної безпеки автомобільного транспорту та зменшення загроз їй, слід враховувати даний підхід для повного, всебічного та комплексного

ксного розв'язання проблем правового регулювання екологічної безпеки автомобільного транспорту.

Список літератури: 1. <http://www.library.if.ua/book/113/2867.html>. Закон України «Про транспорт» // ВВР України. 1994. № 51. Ст. 446. 3. Лист Міністерства охорони навколишнього природного середовища України від 05.03.05 № 1419-к/20/1-11. 4. Доповідь про стан навколишнього природного середовища в Харківській області за 2005 рік. <http://ecodepart.kharkov.ua/geropt/> – станом на 12.04.2007. 5. Лист Державного управління охорони навколишнього природного середовища в Харківській області від 26.12.06 № 111-278. 6. www.credit-rating.com.ua/ru/file_viewer.html?id=44e1036f0972b1598cc9152546f5c244 – станом на 03.05.2007 р. 7. Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» // ВВР України. 2000. № 28. Ст. 222. 8. <http://www.facts.kiev.ua/-April2002/2704/02.htm#11> – станом на 14.04.2007 р. 9. Про перелік видів діяльності та об'єктів, що становлять підвищену екологічну небезпеку: Постанова Кабінету Міністрів України N 554 від 27 липня 1995 р. // Урядовий кур'єр. 1995. 09. № 131. 10. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі): Наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва та Міністерства транспорту України від 18.12.2003, № 136/985 – Інформаційна База «Інфодіск».

Надійшла до редакції 30.04.07