

Дерев'янко Б. В. Питання правового стимулювання електрифікації міського пасажирського транспорту України. *Травневі правові читання: Матеріали Міжвузівської науково-практичної конференції здобувачів та викладачів закладів вищої освіти*. Черкаси: ЧПБ імені Героїв Чорнобиля НУЦЗ України, 2019. С. 67–70.

ПИТАННЯ ПРАВОВОГО СТИМУЛЮВАННЯ ЕЛЕКТРИФІКАЦІЇ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Дерев'янко Б.В.,
доктор юридичних наук, професор*

Сьогодні неможливо уявити велике сучасне місто без міського пасажирського транспорту. В Україні три міста мають метрополітен, а в більш ніж п'ятдесяти містах працюють підприємства міського електричного транспорту, в усіх великих містах та у більшості селищ міського типу є міський автомобільний транспорт. Засобами різних видів транспорту (автобусами, трамваями, тролейбусами, метрополітеном) здійснюються перевезення вантажів, пасажирів і багажу. Проте їх діяльність як і її правове регулювання в Україні потребують удосконалення. Підприємствам міського пасажирського транспорту необхідно більш ефективно використовувати основні та оборотні фонди, механізми страхування; законодавцю, уряду і самим суб'єктам господарювання слід розмежувати компетенцію між підприємствами міського пасажирського транспорту та їхніми клієнтами і контрагентами, запропонувати удосконалений процесуальний порядок застосування заходів відповідальності у досліджуваній сфері. Законодавство крім загального складається із спеціальних Законів України «Про автомобільний транспорт», «Про міський електричний транспорт» та значної кількості правил перевезень різними видами транспорту. Однак господарська практика вимагає його удосконалення. Крім того, у радянській та вітчизняній юридичній науці майже відсутні комплексні дослідження з даної проблематики. Так само вони відсутні і в країнах СНД. З'ясування потребує і регулювання правовідносин з перевезень вантажів і пасажирів нормами Цивільного та Господарського кодексів. Проте найбільшої уваги потребує переведення підприємств міського пасажирського транспорту, їхніх машин та пристроїв на споживання екологічно безпечних видів палива і підвищення коефіцієнту корисної дії, а отже – і правового забезпечення стимулювання цих процесів. Ще більш ніж 10 років тому висловлювалася думка, що зважаючи на необхідність боротьби з глобальним потеплінням на

Деревянко Б. В. Питання правового стимулювання електрифікації міського пасажирського транспорту України. *Травневі правові читання: Матеріали Міжвузівської науково-практичної конференції здобувачів та викладачів закладів вищої освіти*. Черкаси: ЧПБ імені Героїв Чорнобиля НУЦЗ України, 2019. С. 67–70.

планеті майбутнє вбачається у розвитку саме електричного транспорту; тому у близькому майбутньому законодавство стимулюватиме автомобілебудівників та перевізників до виробництва та експлуатації електричного транспорту [1, с. 34].

Наявні проблеми у теорії, практиці та господарському законодавстві, а також зростання значення економії природних ресурсів та захисту навколишнього середовища від впливу відпрацьованих газів дали початок значній кількості досліджень правового регулювання господарської діяльності підприємств міського пасажирського транспорту. Метою досліджень найчастіше були розробка нових наукових положень щодо господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського пасажирського транспорту та підготовки пропозицій з удосконалення законодавства і юридичної практики України. Одним із останніх було монографічне дослідження В.В. Родіної, в якому проведено періодизацію розвитку господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського пасажирського транспорту, запропоновано новий механізм реалізації обов'язкового страхування життя і здоров'я пасажирів міського пасажирського транспорту; удосконалено теоретичні і практичні складові господарської та іншої відповідальності у досліджуваній сфері, зокрема запропоновано підвищення відповідальності керівників транспортних підприємств; зроблено пропозицію щодо ведення Реєстру недобросовісних перевізників; визначено напрями правового регулювання ефективнішого використання майнових активів та ін. Дослідницею запропоновано проект Закону України «Про внесення доповнень до Закону України «Про автомобільний транспорт» та Закону України «Про міський електричний транспорт» [2]. Проте правове стимулювання енергозбереження у сфері транспорту потребує вжиття додаткових ефективних заходів.

Переведення міського пасажирського транспорту із використання двигунів внутрішнього згоряння на використання електричних акумуляторів для сучасної України не просто вирішує проблеми зниження загазованості великих міст та зменшення викиду парникових газів в атмосферу Землі. Ефективність

Дерев'янко Б. В. Питання правового стимулювання електрифікації міського пасажирського транспорту України. *Травневі правові читання: Матеріали Міжвузівської науково-практичної конференції здобувачів та викладачів закладів вищої освіти*. Черкаси: ЧПБ імені Героїв Чорнобиля НУЦЗ України, 2019. С. 67–70.

цього процесу напряму впливає на забезпечення економічної незалежності держави і, відповідно, політичного та фізичного її існування. В умовах гібридної війни між РФ та Україною економічне та фізичне існування обох держав пов'язано із кількістю споживання природного газу та нафти. Однак цілі і можливості держав є протилежними. Економічна незалежність України прямо пропорційна зниженню споживання цих природних ресурсів, тоді як економічне та фізичне виживання РФ може бути забезпечене лише збільшенням споживання вуглеводнів як в Україні, так і в багатьох інших державах світу за умови їх постачання саме з РФ.

Законодавство у сфері енергетики України та РФ значно різниться. Так, в Україні ще з 1994 року діє Закон «Про енергозбереження», який передбачає вжиття комплексу заходів, спрямованих на заощадження використання енергії [3], а стандарти споживання енергії передбачають застосування прогресивної системи оплати її вартості як суб'єктами господарювання, так і населенням, що перевищує зростання кількості споживання. У РФ законодавство у сфері енергетики стимулює суб'єктів господарювання та населення до максимального споживання вуглеводнів за принципом – «при гуртовому споживанні одиниця енергії є дешевшою», тобто принципом торгового підприємця. Такий принцип вкупі із кабальними умовами за іншим екстенсивним принципом – «бери або плати» було нав'язано десять років тому Україні.

Сьогодні в Україні видобувається вуглеводнів менше за потребу. Тому перехід до максимального використання у містах електротранспорту – метро, трамваїв, тролейбусів, а також електромобілів та електроавтобусів вкупі із збільшенням станцій генерування електроенергії з альтернативних джерел може стати запорукою економічної безпеки держави. В Україні стимулюються суб'єкти господарювання та населення до використання генераторів енергії Сонця та вітру через запровадження найвищого серед усіх сусідів «зеленого тарифу». І це вже призвело до масштабної появи таких генераторів у домогосподарств, державних та інших установ, і особливо у суб'єктів господарювання по всій державі. Залишилося простимулювати ці процеси по відношенню до підприємств міського транспорту. При цьому таке

Деревянко Б. В. Питання правового стимулювання електрифікації міського пасажирського транспорту України. *Травневі правові читання: Матеріали Міжвузівської науково-практичної конференції здобувачів та викладачів закладів вищої освіти*. Черкаси: ЧПБ імені Героїв Чорнобиля НУЦЗ України, 2019. С. 67–70.

стимулювання має бути комплексним, а не лише державним. Поодинокі приклади уже з'являються. Так, у Сумах у великому торговому центрі кілька років продаються електромобілі, а поруч із цим центром встановлено безкоштовні пункти зарядки їхніх акумуляторів. Зрозуміло, що через певний час такі заправки стануть платними. Але сьогодні це є прикладом недержавної підтримки. Економічність акумулятора у порівнянні із двигуном внутрішнього згорання стала причиною появи навесні 2019 року у Полтаві перших електроавтобусів. А це вже підтримка процесів електрифікації транспорту з боку територіальної громади власним коштом; закуплене майно належить до фондів комунальної власності. Але найбільш ефективним у вирішенні завдань електрифікації міського пасажирського транспорту сьогодні буде застосування до відповідних державних, комунальних та приватних підприємств засобів регулюючого впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання, основні з яких названо Господарським кодексом України у пункті 2 статті 12, та статтях 13-17 [4]. Завдяки їм та іншим засобам через імперативні та диспозитивні методи управління економікою можна буде знизити споживання вуглеводнів у сфері міського пасажирського транспорту, провести його електрифікацію та забезпечити енергетичну та економічну незалежність держави.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Шелухін М. Л. Транспортне право України. Академічний курс: [підручник] / за ред. М. Л. Шелухіна. К.: Ін Юре, 2008. 896 с.
2. Родіна В.В. Господарсько-правове регулювання діяльності підприємств міського пасажирського транспорту: монографія / В.В. Родіна; МВС України, Донецький юридичний інститут. Житомир: Вид. О.О. Євнюк, 2019. 198 с.
3. Про енергозбереження: Закон України від 1 липня 1994 року № 74/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 30. Ст. 283.
4. Хозяйственный кодекс Украины: Науч.-практ. коммент. / Под общ. ред. А.Г. Бобковой. Х.: Издатель ФЛ-П Вапнярчук Н.Н., 2008. 1296 с.