

ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ПРАВО

УДК 349.6

ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ В ПРОЦЕССЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

канд. юрид. наук, доц. **Н.А. ШИНГЕЛЬ**;
канд. юрид. наук, доц. **О.А. ХОТЬКО**
(Белорусский государственный университет, Минск)

Рассматриваются эколого-правовые проблемы при использовании энергетических ресурсов, необходимых для осуществления транспортной деятельности. Отмечены тенденции развития законодательства в рассматриваемой области отношений. Выявлены направления правового механизма экологической безопасности транспортной деятельности в условиях внедрения цифровых технологий в сфере энергетики и транспорта, расширения интеграционных процессов, указана проблема отсутствия взаимосогласованных усилий и общих мер по регулированию экологической безопасности. Сформулирован вывод об установлении новых подходов в правовом обеспечении требований экологической безопасности, охраны окружающей среды и природопользования.

Ключевые слова: экологическая безопасность, энергетические ресурсы, экологическое законодательство, транспортная деятельность, экологически безопасный транспорт, объекты энергетики, цифровая экономика, интеграционные процессы.

Введение. Происходящие в мире процессы развития современных технологий, объектов энергетики, использования различных видов транспорта и глобальной цифровой экономики демонстрируют совершенно новые потребности в регулировании правового обеспечения экологической безопасности. С учетом развития и использования различных видов транспорта внедрения развивающихся новых интеллектуальных транспортных систем и энергетических ресурсов, определяющих технический, экономический и экологический потенциал страны, а также элементы цифровизации в процессы хозяйственной деятельности, необходимы новые научные исследования и концептуально новые подходы по регулированию эколого-правовых требований с целью совершенствования законодательства в сфере охраны окружающей среды и экологической безопасности. В правовой науке вопросам охраны окружающей среды от загрязнений токсичных веществ, выхлопов транспортных средств, негативных последствий чрезвычайных ситуаций посвящали свои труды М.М. Бринчук [21], М.И. Васильева [2], Н.Г. Жаворонкова [3], Ю.А. Краснова [4], в последние годы спектр вопросов расширился [5–11], при этом вопросы правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности и связанного с ней использования энергетических ресурсов не были предметом специального анализа в современной эколого-правовой науке.

Вследствие активного развития и эксплуатации транспорта, совершенствования уже существующих и создания новых торговых путей, связывающих страны Европы и Азии в свете международного проекта «Один пояс – один путь», и вместе с этим сопряжения двух концепций (концепции построения Экономического пояса Шелкового пути и концепции развития ЕАЭС) вопросы правового обеспечения экологической безопасности представляют особую актуальность. Развитие атомной энергетики, в том числе строительство Белорусской атомной электростанции, ввод в эксплуатацию которой намечен в 2019 году, также несет определенные риски для экологической обстановки и меняет в определенной степени логистику транспортной деятельности. К этому следует прибавить вызовы цифровых технологий, которые пронизывают все сферы общественной жизни, в том числе и экологические и природоресурсные правоотношения. Цифровая экономика, безусловно, будет способствовать устойчивому социально-экономическому развитию и улучшению экологической безопасности в стране, однако лишь при условии надлежащего правового обеспечения ее внедрения во все сферы жизни. В данном исследовании мы рассмотрим вопросы правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности в условиях внедрения цифровых технологий в сфере энергетики и транспорта, расширения интеграционных процессов.

Основная часть. На сегодняшний день законодатель закрепил два уровня приоритетных направлений государственной экологической политики. К первому уровню относится охрана окружающей среды, ко второму – обеспечение экологической безопасности. Безусловно, это является правильным, учитывая роль и значение качества окружающей среды, постоянные процессы неблагоприятного воздействия на ее состояние, в том числе со стороны мобильных источников.

Ключевой документ, вынесенный на II Съезд ученых Беларуси в 2017 году, – проект стратегии «Наука и технологии: 2018–2040», определяет возрастание экологического ущерба от стихийных бедствий и техногенных катастроф как одну из мировых экологических проблем. Решение этого вопроса в качестве приоритетного заложено в государственных программных документах. В частности, на его важность указано в Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь до 2030 года. В Национальном плане действий по развитию «зеленой» экономики в Республике Беларусь до 2020 года отмечается, что «удельный вклад транспорта в загрязнение атмосферного воздуха возрастает (в Беларуси вклад передвижных источников в загрязнение воздуха достигает 70 процентов, тогда как в среднем в мире данный показатель не превышает 20 процентов)» [12]. В соответствии с п. 7.2 Программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2016–2020 годы запланировано поэтапное осуществление гармонизации формирования и проведения согласованной промышленной, аграрной и транспортной политики в государствах-членах ЕАЭС [13].

Транспортная деятельность связана с использованием различных природных ресурсов (водных, земельных, лесных, энергетических и иных) и воздействием на многие компоненты природной среды, в первую очередь на атмосферный воздух. Транспорт, являясь важным звеном в системе мирового хозяйства, оказывает резко отрицательное влияние на качество окружающей среды в целом и ее природные составляющие. Оно проявляется в химическом загрязнении окружающей среды выхлопными газами двигателей внутреннего сгорания, продуктами сгорания топлива, загрязнении почвы отходами бензина, масел, различными соединениями металлов в процессе технического обслуживания транспорта.

Проблема загрязнения атмосферного воздуха обостряется в связи с резким ростом количества автомобилей, расходом топливно-энергетических ресурсов. Закон от 26 ноября 1992 года «Об охране окружающей среды» в редакции Закона от 17 июня 2002 года не регулирует подробно обеспечение экологической безопасности транспорта и объектов энергетики, он устанавливает общие эколого-правовые требования, ограничиваясь лишь общими рамками. Так, не разграничены энергетические ресурсы, имеющие природное происхождение (нефть, природный газ, бурый уголь, геотермальная энергия, энергия ветра, солнечная энергия, биологические энергетические ресурсы) и являющиеся в определенной степени носителями энергии для различных видов транспорта и природные ресурсы, понятие которых дано в экологическом законодательстве. Все виды энергии вырабатываются из природных ресурсов, при этом такая категория, как природные энергетические ресурсы, в белорусском законодательстве не выделяется.

Действующее законодательство по осуществлению транспортной деятельности состоит из специального Закона Республики Беларусь от 5 мая 1998 года «Об основах транспортной деятельности» [14], экологизация которого проведена на недостаточно высоком уровне. Единственная норма, относящаяся к исследуемой сфере правового регулирования, содержится в статье 7 указанного Закона и предусматривает обязанность производителей транспортных работ и услуг обеспечивать соблюдение требований безопасности транспортной деятельности, в том числе экологической безопасности, соблюдение санитарных норм, правил и гигиенических нормативов.

Общие требования по охране окружающей среды, предъявляемые к хозяйственной деятельности, определены главой 6 Закона Республики Беларусь «Об охране окружающей среды» по основным направлениям экономической деятельности [15, с. 315]. Среди них транспортная деятельность не выделяется, однако предусмотрены требования в области охраны окружающей среды к мобильным источникам (ст. 44 Закона) и требования в области охраны окружающей среды при размещении, проектировании, строительстве, реконструкции, вводе в эксплуатацию, при эксплуатации и ликвидации объектов добычи, переработке, транспортировке, хранении и реализации нефти, газа и продуктов их переработки [16, ст. 45].

Использование энергетических ресурсов в транспортной деятельности на законодательном уровне урегулировано бессистемно, без целевого правового регулирования экологических аспектов, поскольку в законодательстве Республики Беларусь не сложилось четко установленных требований, в каких целях и каким образом источники энергии взаимосвязаны с транспортными процессами. Энергоресурсы должны быть внедрены для обеспечения транспортной деятельности, в новом законодательстве не имеется строгих мер ответственности за эксплуатацию непригодного транспорта по экологическим характеристикам.

В настоящее время правовое регулирование использования источников энергии применительно к транспортной деятельности разделяется по этапам экономического оборота:

- на стадии использования (добычи) природных ресурсов, например, нефти, газа, водных ресурсов для производства электроэнергии, земельных и лесных ресурсов для строительства путей сообщения, устанавливается правовой режим отдельных видов названных природных ресурсов. Он регулируется специальным законодательством об охране и использовании недр, вод, земель, лесов и др., но безотносительно к последующему использованию добытых природных ресурсов;

- на стадии использования уже переработанных топливно-энергетических ресурсов (как источника топлива для транспорта, смазочных материалов для двигателей внутреннего сгорания, стационарных устройств для сжигания топлива, других целей) общие экологические требования предусматриваются в эко-

логическом законодательстве (в крайне недостаточном объеме); они могут дополняться экологизированными нормами, которые, однако, в законодательстве о транспортной деятельности и энергетике не закреплены.

При этом следует констатировать, что природоресурсное законодательство с исследуемой сферой отношений имеет косвенную связь, что можно видеть на примере правового регулирования добычи ресурсов недр, используемых в транспортной деятельности. Под добычей полезных ископаемых понимается извлечение полезных ископаемых из недр в целях промышленного и иного хозяйственного использования в природном виде или после первичной обработки (очистка, обогащение). Исходя из экономического значения в Кодексе Республики Беларусь о недрах выделены стратегические полезные ископаемые, к которым относятся имеющие особое значение для социально-экономического развития Республики Беларусь и обеспечения национальной безопасности [17]. В настоящее время белорусское государство не располагает промышленными месторождениями природного газа. Запасы нефти в Беларуси имеются на юго-востоке страны, в Гомельской области, где обнаружены промышленные нефтеносные зоны. Добычей нефти в республике занимается государственное объединение «Белоруснефть», которое специализируется на разработке нефтяных месторождений, осуществляет добычу нефти и попутного нефтяного газа, занимается давальческими поставками импортной нефти на белорусские НПЗ, реализует произведенные нефтепродукты через собственную сеть АЗС. В мире наблюдается тенденция существенного изменения в использовании топливно-энергетических ресурсов – увеличилось потребление нефти и природного газа, значительно сократилось потребление энергетического угля. Однако нефть как основной транспортный энергоноситель оказывает негативное влияние на экологическую безопасность, при этом извлечение нефти – важнейшее энергетическое направление. Природный газ – это чистое многофункциональное топливо, удобное для использования в транспортной отрасли, в меньшей степени загрязняет воздух, чем другие энергоносители. При этом стоит заметить, что мировые запасы нефти уменьшаются, а соответственно, требуется расширение использования газового или иных видов топлива для работы транспорта. Необходимо законодательно устанавливать использование альтернативных источников энергии (сжиженный метан, биогаз, биодизельное топливо, водород и др.) в целях изменения экологической обстановки.

К энергетическим ресурсам относят любой источник энергии – естественный или искусственно активированный, используемый или возможный для использования в будущем. Понятие энергетических ресурсов в нормативных правовых актах не закреплено. Оно содержится в Рекомендациях по законодательному обеспечению энергосбережения и повышения энергетической эффективности в государствах-участниках СНГ [18]. Согласно данному акту *энергетический ресурс* – это совокупность природных и произведенных носителей энергии, которая используется или может быть использована при осуществлении хозяйственной и иной деятельности, а также вид энергии (атомная, тепловая, электрическая, электромагнитная энергия или другой вид энергии). В документе намечены основные направления экологизации топливно-энергетического комплекса и повышения энергоэффективности экономики.

Закон Республики Беларусь от 8 января 2015 года «Об энергосбережении» употребляет понятие «топливно-энергетические ресурсы», под которыми понимается совокупность всех природных и полученных в результате преобразований видов топлива и энергии. Данное понятие в целом схож с понятием «энергетические ресурсы», однако требования в области экологической безопасности не совпадают [19]. *Энергетические ресурсы* (топливно-энергетические) – совокупность всех природных и полученных в результате преобразований видов топлива и энергии, указывает на природную составляющую этих объектов (значительной их части), поэтому закономерно применение экологического и природоресурсного законодательства к этим отношениям. Но при этом требуется соотнести виды природных ресурсов, использование которых регулируется отдельными отраслями природоресурсного права, и энергетические (топливно-энергетические) ресурсы, выделяемые в энергетическом законодательстве.

На современном этапе экологизация законодательства об энергосбережении находится на низком уровне. Энергосбережение рассматривается как самостоятельное направление рационального использования энергетических ресурсов, но без учета экологических факторов. Сберегать энергию означает уменьшать ее потери и снижать воздействие на окружающую среду. Совершенствование системы нормирования топлива на транспорте с закреплением правовых положений в транспортном законодательстве и расширение применения возобновляемых источников энергии – основные направления повышения эффективности использования топливно-энергетических ресурсов и поддержания экологической безопасности. Соответственно, правовое обеспечение энергетической стратегии должно учитывать экологическую обстановку, создаваемую вредным воздействием энергетических и транспортных источников.

В белорусском законодательстве развитие требований по энергетической эффективности транспортной сферы идет по направлениям, которые соответствуют мировым тенденциям. В статье 44 Закона Республики Беларусь «Об охране окружающей среды» предусмотрено требование: при проектировании, производстве, эксплуатации, ремонте и техническом обслуживании мобильных источников разрабатывать и осуществлять меры по снижению токсичности, дымности отработанных газов, очистке или обез-

вреживанию выбросов и сбросов загрязняющих веществ в окружающую среду, переходу на менее токсичные виды топлива [16]. С законодательством об энергосбережении связано последнее – переход на менее токсичные виды топлива. Но ко всей транспортной деятельности, которая не охватывается (не ограничивается) только эксплуатацией мобильных источников, экологические требования пока не выработаны, а это существенно влияет на экологическую обстановку и не способствует поддержанию экологической безопасности. В Республике Беларусь большое количество автомобилей, более 20 000 автобусов и около 60 000 грузового автотранспорта, в то же время серьезным объектом загрязнения окружающей в результате испарений топлива и разливов среды являются автозаправочные станции, экологическую опасность представляют гаражи, стоянки, склады горюче-смазочных материалов. Увеличивается общее количество автомобильного транспорта с низким уровнем экологичности, изнашивается парк общественного транспорта, загружены дороги. Вызывает опасение и состояние экологической безопасности в результате работы железнодорожного транспорта при загрязнении путей нефтепродуктами, соединениями металлов. Снижение экологической нагрузки топливно-энергетического комплекса на окружающую среду за счет внедрения эффективных средств очистки отходящих газов от вредных частиц и диоксида серы, современных средств снижения выбросов оксидов азота и диоксида углерода при сгорании природного газа, мазута древесины и других видов топлива предусматривается в качестве принципов обеспечения энергетической безопасности согласно Концепции энергетической безопасности Республики Беларусь [20].

Согласно положениям Конвенции о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды (Орхусская конвенция) предусмотрено предоставлять всю необходимую информацию заинтересованным сторонам. «Но существующая нормативно-правовая база и практика не позволяют стране выполнять взятые на себя обязательства в полной мере. Орхусская конвенция полагает, что мы должны обеспечить информирование населения на всех этапах» [21]. В то же время необходимо разрабатывать как меры, так и гарантии экологической безопасности. Вопрос вредных выбросов и производства парниковых газов, которые образуются при активной транспортной деятельности, приобретает все большую значимость и актуальность, соответственно, в декабре 2015 года Республика Беларусь подписала Парижское соглашение, предусматривающее ряд мер по снижению количества углекислого газа в атмосфере. Основным среди парниковых газов является двуокись углерода (CO_2) – 95% его оседает в воздухе, что опасно для здоровья человека, поскольку является причиной заболевания органов дыхания. Транспорт – источник выбросов соединений свинца, оксидов азота, твердых частиц и летучих органических соединений, оказывающих вредное воздействие на окружающую среду и здоровье населения.

Несомненно, общественные отношения в транспортной сфере не находятся в статичном состоянии, они совершенствуются с учетом развития новых технологий, соответственно и механизм их правового регулирования подвергается изменению. Так, 28 марта 2018 года вступил в силу Декрет Президента Республики Беларусь «О развитии цифровой экономики» от 21 декабря 2017 года № 8, направленный на развитие инновационной сферы, построение современной цифровой экономики в Республике Беларусь [22]. Государство принимает новые подходы, понимая, что необходимо развивать технологии ради будущего. Так, согласно Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь до 2030 года предполагается сформировать к 2020 году интеллектуальную транспортную систему, интегрированную с транспортными системами Европейского союза и ЕАЭС, объединяющую автомобильный, железнодорожный, воздушный и водный транспорт на основе единого информационного транспортного пространства. В городе Минске предусмотрена реализация проекта по созданию интеллектуальной транспортной системы, что позволит повысить безопасность дорожного движения, оптимизировать транспортные потоки, снизить экологические, экономические и социальные потери в дорожном движении [23]. В 2018 году в Белорусском национальном техническом университете уже открыт набор на новую специальность «Эксплуатация интеллектуальных транспортных систем на автомобильном и городском транспорте». При этом специалистов готовят с видением их потребности в будущем, учитывая развитие новых технологий. Однако на сегодняшний день в программных документах не отражены меры по реализации намечаемых проектов, не представлены глобальные тенденции развития «зеленых» технологий и реализации требований экологической безопасности, что выступает явным пробелом правового регулирования отношений в эпоху вызовов современности – трансформации цифровых технологий.

Развитие низкоуглеводной энергетики – приоритетная задача для белорусской экономики. Потребность в экологических видах транспорта возрастает. Важно, за счет какого источника энергии получают электричество, которое выступает «топливом» для электромобилей. Считается, что воздух будет только загрязняться, если заправлять автомобили от ТЭЦ, работающей на угле или мазуте. Автомобильным топливом XXI века называют водород. С 2017 года функционирует в Берлине железнодорожный транспорт, работающий на водородных топливных элементах (выделяет водяной пар, не наносящий ущерб окружающей среде).

Поддержание экологической безопасности возможно за счет внедрения экологически чистых видов топлива (многие виды транспорта переводятся на газовое топливо, электричество и комбинированное). Цифровая эпоха открывает новые возможности и требует внедрения современных и экологичных ресурсов, поскольку вызовы современного мира (массовая автомобилизация, увеличение транспортных потоков и др.) формируют все большее количество угроз безопасности. Республика Беларусь придает особое значение обеспечению экологической безопасности, развивая электротранспорт. В целях уменьшения отрицательного воздействия на окружающую среду одним из приоритетов политики является стимулирование использования электромобилей, что подтверждается изданием Указа Президента Республики Беларусь «О стимулировании использования электромобилей» от 10 июля 2018 г. № 273, в котором предусматриваются меры, направленные на повышение спроса на данные автомобили, создание соответствующей зарядной и сервисной инфраструктуры [24]. Законодательством предусмотрено, что владельцы электромобилей освобождаются от уплаты пошлины за выдачу разрешения на допуск электромобилей к участию в дорожном движении, налога на добавленную стоимость при ввозе на территорию Беларуси зарядных устройств, не производимых в Республике Беларусь. В Минске уже эксплуатируются электробусы, несомненным плюсом которых является экологичность. Но отсутствие разветвленности зарядных станций и активного спроса в силу дороговизны электромобилей тормозит их повсеместное использование и развитие рынка. Вместе с тем использование электромобилей, как и троллейбусов, метро, трамваев и электробусов, при внедрении ряда экономических факторов в совокупности, закрепленных в налоговом, таможенном, транспортном и экологическом законодательстве, позволит не только избежать загрязнения воздуха, но и сэкономить нефтяные ресурсы. Прежде всего, необходимо обеспечить экосистемный подход в транспортном законодательстве на основе эколого-правовой концепции в целях обеспечения эффективности в процессах достижения экологической безопасности. Усилия следует направить на согласование действий органов государственного управления с тем, чтобы внести изменения в организацию дорожного движения, создание зон, абсолютно свободных от транспорта, использование подземных сооружений для размещения стоянок и гаражей. Уменьшение токсичности выхлопных газов возможно при грамотной организации дорожного движения, в частности, ограничение грузового движения в центральных частях города, вывод транзитного транспорта за пределы города. Малая скорость движения и холостой ход двигателя увеличивают выброс в атмосферу загрязняющих веществ. Кроме того, специалистами отмечается, что «усовершенствованные системы дожигания, добавки к топливу, электронная система зажигания и замена бензина на газ, спирты, углеводородное топливо не на нефтяной основе, а особенно на электроэнергию и водород также рассматриваются как пути уменьшения вреда от отработавших газов» [25, с. 261].

Таким образом, необходима координация усилий различных ведомств для внесения изменений в законодательство об организации дорожного движения, об автомобильном, железнодорожном и иных видах транспорта. Инвестиции в атомную энергетику могут способствовать развитию городского электротранспорта, что положительным образом скажется на экологической безопасности. Предполагается, что внедрению электротранспорта будет способствовать и электроэнергия строящейся Белорусской АЭС, однако экологически безопасное функционирование транспорта на основе электроэнергии необходимо урегулировать в транспортном законодательстве. При этом атомная энергия потенциально представляет угрозу экологической обстановке, в связи с чем Государственным научным учреждением «Объединенный институт энергетических и ядерных исследований – Сосны» ведется соответствующая работа по недопущению явных и предполагаемых угроз экологической безопасности.

С 1993 года в Европе введены новые нормы допустимого объема выбросов для автотранспорта и не допускаются к эксплуатации автомобили нормы выбросов, которые превосходят новые установленные значения. В России ужесточены меры по контролю выхлопов вредных веществ в атмосферный воздух при эксплуатации автомобильного транспорта: введены требования, соответствующие евро-5, проводится также реконструкция предприятий для выпуска более экологичных видов топлива [25]. Российская Федерация рассчитывает уменьшить выбросы парниковых газов до 70% от базового уровня 1990 года. Это национальное обязательство было подтверждено при подписании Российской Федерацией Парижского соглашения в Организации Объединенных Наций в апреле 2016 г. Предусмотрена разработка стратегии долгосрочного развития с низким уровнем выбросов до 2050 года и национального плана адаптации к неблагоприятным изменениям климата, Минприроды России поручено осуществлять ежегодный контроль реализации плана и информирование Правительства Российской Федерации о ходе его выполнения. В приоритетном порядке осуществляет комплекс мер по повышению энергетической эффективности, энергосбережению и использованию возобновляемых источников энергии, способствующих сокращению эмиссии парниковых газов в атмосферу. Указанные мероприятия реализуются в целях сведения к минимуму негативных воздействий, которые могут оказать изменение климата на международную тор-

говлю, экономику и окружающую среду в развивающихся странах. Российская Федерация в большей степени, чем Республика Беларусь, занята разработкой стратегических документов в области экологической безопасности, в том числе в связи с формированием единого экономического пространства в рамках ЕАЭС.

Как отмечает В.А. Богоненко, «интеграционное взаимодействие в сфере энергетики, осуществляемое в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС), обеспечивается многими правовыми институтами, создающими условия для эффективного функционирования энергетики стран, участвующих в ЕАЭС. Основным является Институт технического регулирования, структурированный на уровне национального законодательства и права ЕАЭС» [26]. В области транспортной деятельности отдельно такой институт в законодательстве не выделяется. Вместе с тем Договор о создании Евразийского экономического союза от 29 мая 2014 года (далее – Договор ЕАЭС) в основном предусматривает: свободное функционирование единого таможенного регулирования и свободного перемещения товаров без применения таможенного декларирования и государственного контроля, в том числе транспортного (ст. 25 Договора); создание свободных (специальных, особых) экономических зон в целях содействия социально-экономическому развитию государств-членов, привлечения инвестиций, создания и развития производств, основанных на новых технологиях, развития транспортной инфраструктуры (ст. 27); меры по эффективному использованию потенциала топливно-энергетических комплексов государств-членов (ст. 79), в том числе обеспечению развития транспортной инфраструктуры общих рынков энергетических ресурсов. Запланировано, что в ЕАЭС появится единый рынок электроэнергии. Международный договор о формировании электроэнергетического рынка включается в Договор Евразийского экономического союза с указанием способов торговли электроэнергией. Соответственно, проблемы экологической безопасности имеют особую актуальность в связи с процессами интеграции государств, в том числе в сфере энергетики.

В статье 86 раздела XXI Договора о ЕАЭС «Скоординированная (согласованная) транспортная политика» среди указанных мер предусмотрены две основные задачи этой политики, имеющие непосредственное отношение к экологической безопасности в сфере транспорта и энергетики (то есть увязаны в комплексную задачу): интеграция транспортных систем государств-членов в мировую транспортную систему; снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека [27].

Для реализации задач необходим механизм экологической безопасности транспортной деятельности в условиях внедрения цифровых технологий в сфере энергетики и транспорта, расширения интеграционных процессов, включающий ряд следующих мер по его реализации:

- *во-первых*, законодательное закрепление применения экологически чистых видов топлива транспортными средствами;
- *во-вторых*, установление мер по снижению факторов источников загрязнений при использовании мобильных и стационарных объектов транспортной деятельности;
- *в-третьих*, внедрение более экологически безопасного функционирования транспорта за счет экологизации транспортного законодательства;
- *в-четвертых*, осуществление природоохранных мер, в частности применения экранированных сооружений и зеленых насаждений, снижающих отрицательное воздействие транспорта;
- *в-пятых*, ужесточение мер юридической ответственности за выбросы вредных веществ. Так, основными направлениями скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС в сфере автомобильного транспорта предусматривается развитие интеллектуальных транспортных систем, представляющих интеграцию современных информационных и коммуникационных технологий и средств автоматизации с транспортной инфраструктурой, транспортными средствами и пользователями, ориентированную на повышение безопасности и эффективности транспортного процесса. Такие системы априори предусматривают транспортную деятельность, не связанную с нарушением эколого-правовых требований. Таким образом, задачи скоординированной (согласованной) транспортной политики, предусмотренные Договором о ЕАЭС, целесообразно унифицировать с национальным законодательством государств-членов ЕАЭС для выработки общей стратегии обеспечения экологической безопасности и провести гармонизацию законодательств государств-членов ЕАЭС.

Заключение. На современном этапе развития государства основная роль права в сфере регулирования общественных отношений, складывающихся в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности при эксплуатации транспортных средств с учетом использования энергетических ресурсов, состоит в выработке такой системы правил и норм, которые бы в комплексе позволили как реализовать в полном объеме социально-экономические задачи, сформулированные в основных программных документах, определяющих цели устойчивого развития, так и обеспечить экологическую безопасность. Развитие транспорта и энергетики считается одной из сложных в разрешении проблем цивилизации, связанных с устойчивым развитием.

Транспортная деятельность рассматривается как одна из важнейших частей экономической системы, имеющей двойственное положение в эколого-правовых отношениях: с одной стороны, субъекты транспортной деятельности выступают потребителями природных ресурсов, а иногда и непосредственными пользователями, с другой – имеется существенное отрицательное воздействие различных видов транспорта на окружающую среду, требующее закрепления механизма обеспечения экологической безопасности. Транспортная сфера обязательно столкнется в будущем с серьезными проблемами. С учетом современных реалий увеличения объема международной торговли и все увеличивающегося использования личного транспорта еще более значимой станет проблема поддержания экологической безопасности и её правового обеспечения. Таким образом, без достаточно глубокого понимания вопроса о значимой роли потребления и использования энергии для эксплуатации транспорта не обойтись.

Анализ состояния правового регулирования позволяет говорить о том, что меры экологической безопасности предусмотрены в статьях 44 и 45 Закона Республики Беларусь от 26 ноября 1992 года «Об охране окружающей среды» в редакции Закона от 17 июня 2002 года; в транспортном законодательстве они практически отсутствуют, носят отсылочный характер к экологическому законодательству.

Законодательство в сфере транспортной деятельности имеет существенные пробелы в части экологической направленности, отсутствуют нормативные правовые акты, предусматривающие переход транспорта на альтернативные источники энергии, расширенное использование экологических видов топлива. Правовые нормы не систематизированы, отсутствуют четко прописанные требования, то есть имеются явные пробелы в правовом регулировании, что позволяет прийти к выводу об отсутствии правовой концепции обеспечения энергоэффективности транспортной отрасли в целях поддержания экологической безопасности.

Таким образом, можно сделать вывод о необходимости систематизации правовых норм, закрепляющих экологические требования к использованию энергетических ресурсов в транспортной деятельности. Путем экологизации энергетического и транспортного законодательства следует предусматривать выход на такой уровень использования энергии, при котором будут учитываться все негативные факторы и способы снижения их воздействия на окружающую среду.

Правовой механизм экологической безопасности транспортной деятельности в сфере энергетики, включающий: регламентацию и контроль выбросов; установление стандартов, касающихся топлива транспортных средств; учет эксплуатации транспорта при перегруженности магистралей, планировании развития территорий; экономическое стимулирование перехода на альтернативные экологически безопасные виды топлива; повышение уровня правового сознания и культуры – должен быть отражен в нормативных правовых актах.

Процесс формирования правовых основ экологической безопасности транспортной деятельности на территории ЕАЭС до настоящего времени не сложился, так как отсутствуют совместно разработанные на законодательном уровне согласованные направления экологической политики стран-участниц ЕАЭС. Проблема отсутствия взаимосогласованных усилий и общих мер по регулированию экологической безопасности как в пределах государства, так и в рамках интеграционных объединений тормозит правовое обеспечение экологической безопасности транспортной деятельности с учетом использования объектов энергетики. Существенный вклад в положительное изменение ситуации возможно при установлении новых подходов в правовом обеспечении требований экологической безопасности и природопользования и их внедрении в совокупности с учетом комплексного характера в силу того, что проблема защиты окружающей среды и рационального использования топливно-энергетических ресурсов на транспорте не может быть отграниченной от других сфер и «должна решаться совместными усилиями специалистов в области машиностроения, технической эксплуатации транспортных средств, организации транспортных перевозок, дорожного движения, дорожного строительства, транспортного градостроительства» [28] на основе правовых научных концепций.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бринчук, М.М. Правовая охрана окружающей среды от загрязнения токсическими веществами / М.М. Бринчук. – М : Наука, 1990. – 214 с.
2. Жаворонкова, Н.Г. Эколого-правовые проблемы обеспечения безопасности при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.06 / Н.Г. Жаворонкова ; МГЮА. – М., 2007. – 51 с.
3. Васильева, М.И. Правовое обеспечение экологической политики. Приоритетные направления / М.И. Васильева. – М. : Институт устойчивого развития Общественной палаты Российской Федерации ; Центр экологической политики России, 2011. – 90 с.

4. Краснова, Ю.А. Правове регулювання забезпечення екологічної безпеки в галузі цивільної авіації України / Ю.А. Краснова. – Київ : Видавничо-поліграфічний центр «Київський університет», 2011. – 188 с.
5. Жаворонкова, Н.Г. Правовое обеспечение экологической безопасности в условиях экономической интеграции Российской Федерации / Н.Г. Жаворонкова, Ю.Г. Шпаковский. – М. : Изд-во «Проспект», 2017. – 175 с.
6. Чернобай, Е.Ю. Правовой режим земель полосы отвода железных дорог : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Е.Ю. Чернобай ; Юрид. инст-т федер. гос. бюдж. образ. учр. «Моск. гос. ун-т путей сообщения». – М., 2014. – 27 с.
7. Миннихметов, Р.Г. Правовая охрана атмосферного воздуха от автотранспортного загрязнения : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Р.Г. Миннихметов. – Уфа : Башк. гос. ун-т, 1999. – 27 с.
8. Шингель, Н.А. Правовые аспекты внедрения элементов цифровой экономики в природопользование / Н.А. Шингель // Влияние межгосударственных интеграционных процессов на развитие аграрного, экологического, природоресурсного, энергетического права : тез. докл. междунар. науч.-практ. конф., г. Минск, 26–27 апр. 2018 г. ; Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Т.И. Макарова (отв. ред.) [и др.]. – Минск : БГУ, 2018. – С. 55–58.
9. Хотько, О.А. Юридическая природа экологической безопасности транспортной деятельности / О.А. Хотько // Правовое государство: теория и практика. – 2018. – № 1. – С. 174–182.
10. Корякин, В.М. Вопросы правовой охраны окружающей среды на транспорте как предмет диссертационных исследований / В.М. Корякин, В.И. Ивакин // Аграрное и земельное право. – 2017. – № 8. – С. 84–89.
11. Правовые механизмы охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности / Т.И. Макарова [и др.] ; под науч. ред. Т.И. Макаровой. – Минск : БГУ, 2016. – 191 с.
12. Программа социально-экономического развития Республики Беларусь на 2016–2020 годы [Электронный ресурс] : утв. Указом Президента Республики Беларусь 15.12.2016, № 466 // КонсультантПлюс. Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2018.
13. Национальный план действий по развитию «зеленой» экономики в Республике Беларусь до 2020 г. [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Республики Беларусь, 21 дек. 2016 г. № 1061 // КонсультантПлюс. Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2018.
14. Об основах транспортной деятельности [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 3 нояб. 1992 г., № 1902-ХП : в ред. Закона Респ. Беларусь от 22.12.2011 г. // КонсультантПлюс. Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2018.
15. Балашенко, С.А. Экологическое право : учебник / С.А. Балашенко, Т.И. Макарова, В.Е. Лизгаро. – Минск : Выш. школа, 2016. – 383 с.
16. Об охране окружающей среды : Закон Респ. Беларусь, 26 нояб. 1992 г., № 1982-ХП [Электронный ресурс] : в ред. Закона Респ. Беларусь от 22.12.2011 г. // КонсультантПлюс. Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2018.
17. Кодекс Республики Беларусь о недрах [Электронный ресурс] : Кодекс Респ. Беларусь, 14 июля 2008 г. № 406-З (с изм. и доп.) // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2018.
18. О Рекомендациях по законодательному обеспечению энергосбережения и повышению энергетической эффективности в государствах-участниках СНГ [Электронный ресурс] : постановление Межпарламентской Ассамблеи государств-участников Содружества Независимых Государств № 39-11, 29 нояб. 2013 г. // КонсультантПлюс. Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2018.
19. Об энергосбережении [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь от 08.01.2015 № 239-3 // КонсультантПлюс. Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2018.
20. Об утверждении Концепции энергетической безопасности Республики Беларусь [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Республики Беларусь, 23 дек. 2015 г., № 1084 // КонсультантПлюс. Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2018.
21. Минэнерго: с вводом БелАЭС экологическая обстановка в стране улучшится [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://sputnik.by/defense_safety/20170705/1029626152/minehnergo-s-vvodom-belaehs-ehkologicheskaya-obstanovka-v-strane-uluchshitsya.html. – Дата доступа: 16.10.2018.

22. О развитии цифровой экономики [Электронный ресурс] : Декрет Президента Респ. Беларусь, 21 дек. 2017 г., № 8 // КонсультантПлюс. Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2018.
23. Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 г. : одобр. на заседании Президиума Совета Министров Республики Беларусь от 10 февр. 2015 г. // Экономический бюл. НИЭИ М-ва экономики Республики Беларусь. – 2015. – № 4. – С. 2–99.
24. О стимулировании использования электромобилей [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 10 июля 2018 г. № 273 // КонсультантПлюс. Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2018.
25. Троицкая, Н.А. Единая транспортная система / Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков. – 11-е изд., перераб. – М. : Издат. центр «Академия», 2017. – 288 с.
26. Богоненко, В.А. Правовая сущность и признаки международно-правовых отношений в сфере производства, передачи и потребления энергетических ресурсов / В.А. Богоненко // Вестн. Полоц. гос. ун-та. Сер. Д, Эконом. и юрид. науки. – 2017. – № 14. – С. 127–132.
27. Договор о Евразийском экономическом союзе [Электронный ресурс] : [подписан в г. Астане, 29.05.2014 г. : в ред. от 08.05.2015 г.] // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2018.
28. Стратегия по снижению вредного воздействия транспорта на атмосферный воздух Республики Беларусь на период до 2020 года [Электронный ресурс] : утв. заместителем Премьер-министра Респ. Беларусь 5 нояб. 2013 г. № 06/137-207, 214-258. – Режим доступа: http://www.minpriroda.gov.by/ru/new_url_2009876790-ru/. – Дата доступа: 19.12.2018.

Поступила 25.10.2018

**LEGAL ENSURING OF ENVIRONMENTAL SAFETY
IN THE USE OF ENERGY RESOURCES
IN THE PROCESS OF TRANSPORT ACTIVITY**

N. SHINGEL, O. KHATSKO

Environmental legal problems in the use of energy resources necessary for the implementation of transport activities are defined; trends in the development of legislation in the considered area of relations are noted. The directions of the legal mechanism of environmental safety of transport activities are identified in the context of introducing digital technologies in the energy and transport sectors, expanding integration processes, the problem of lack of mutually agreed efforts and general measures to regulate environmental safety is indicated. The authors formulated a conclusion on the establishment of new approaches in the legal provision of environmental safety and environmental management requirements.

Keywords: *environmental safety, energy resources, environmental legislation, transport activities, environmentally safe transport, energy facilities, digital economy, integration processes.*