

УДК 349.6:629

**ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ КАК ИННОВАЦИОННЫЙ ВИД ТРАНСПОРТА****М. С. НИКОЛАЙЧИК***(Представлено: канд. юрид. наук, доц. А. И. МИХАЙЛОВА)**Статья подготовлена при финансовой поддержке  
Министерства образования Республики Беларусь*

*В работе автором предпринята попытка выявить ряд актуальных проблем на основе комплексного подхода к изучению и анализу вопросов правового регулирования электротранспорта в Республике Беларусь. В работе исследованы основные вопросы обозначенной темы: изучены доктринальные подходы; рассмотрено понятие «электротранспорт», проанализированы условия внедрения и использования электротранспорта в транспортной системе с учетом необходимости комплексных организационных и правовых изменений.*

Вопрос об интегрировании в структуру внутригосударственной и международной транспортной деятельности видов транспорта, использующих для приведения в движение альтернативные источники энергии, рассматривается международными организациями и межправительственными объединениями достаточно давно. Несмотря на ряд преимуществ, которыми обладает электротранспорт, процесс внедрения его в действующие логистические системы требует комплексных организационных, в том числе правовых, изменений.

Решению подлежат такие задачи, как предоставление равного доступа субъектов хозяйствования к инновационным транспортным средствам, обеспечение экологической безопасности в результате использования транспортных средств, формирование доступной для предприятий ценовой политики в отношении альтернативных видов транспорта, а также обеспечение транспортного обслуживания бизнес-субъектов при минимальных экономических издержках [1].

Стремительному развитию электротранспорта способствуют государственные программы, нацеленные в первую очередь на охрану окружающей среды, снижение суммарного объема вредных выбросов от осуществления промышленной деятельности и, как результат, влияния на климатические преобразования. Электромобили энергоэффективны и имеют низкую стоимость технического обслуживания, что особенно актуально в условиях высоких цен на топливо и воздействия на состояние окружающей среды.

Производство и использование электротранспорта является современным трендом научно-технического прогресса, предполагающим повышение эффективности использования ресурсов, широкое внедрение чистых и экологически безопасных технологий. Преимуществами электротранспорта являются энергоэффективность и более высокая производительность по сравнению с транспортом, использующим двигатели внутреннего сгорания, сокращение выбросов парниковых газов и вредных веществ, снижение уровня загрязнения воздуха, оздоровление городской среды и повышение безопасности на дорогах [2].

Республика Беларусь активно участвует в развитии электромобильной индустрии. Так, электробусы и электромобили уже осуществляют перевозку пассажиров по городским маршрутам, также разработаны первые опытные образцы грузовой электротехники. Однако ученые и специалисты машиностроительной отрасли прогнозируют их эффективное использование субъектами транспортной деятельности.

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 9 апреля 2021 г. № 213 принята Комплексная программа развития электротранспорта на 2021–2025 годы. Целью программы признано создание новой области экономического роста на основе формирования такой отрасли машиностроения, как производства электротранспорта, а также создание условий для увеличения количества используемых транспортных средств на электрической тяге, расширения инфраструктуры электротранспорта и минимизации негативных влияний на экологию.

Комплексная программа нацелена на системное развитие отрасли машиностроения на основе создания производств средств электротранспорта различного функционального назначения и их компонентной базы для решения задач поэтапного наращивания использования электрической энергии в пассажирских и грузовых перевозках, создания новых точек роста и областей специализации народнохозяйственного комплекса, снижения экологической нагрузки и достижения Целей устойчивого развития, объявленных Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций, повышения конкурентоспособности национальной экономики [2].

В целях реализации Комплексной программы создан инновационно-промышленный кластер «Электротранспорт», в структуру которого включены такие компании, как МАЗ, БЕЛАЗ, МТЗ, Белкоммунмаш, Могилевлифтмаш, «Измеритель», ОИМ НАН Беларуси, БНТУ, «ЭТОН-ЭЛТРАНС» и другие.

Параллельно с инновационными разработками в сфере электротранспорта в нашей стране продолжается развитие соответствующей инфраструктуры, а также принимаются меры по стимулированию к приобретению экологически продвинутых транспортных средств и правовому обеспечению их использования [3].

Так, порядок эксплуатации городского электрического транспорта и метрополитена урегулирован Законом Республики Беларусь от 5 мая 2014 г. № 141-З «О городском электрическом транспорте и метрополитене». В соответствии со ст. 3 Закона отношения в области городского электрического транспорта и метрополитена регулируются Гражданским кодексом Республики Беларусь, Законом Республики Беларусь от 5 мая 1998 г. № 140-З «Об основах транспортной деятельности», иными актами законодательства, международными договорами Республики Беларусь, а также международными актами, составляющими право Евразийского экономического союза. Государственное регулирование в области городского электрического транспорта и метрополитена отнесено, в соответствии со ст.4 указанного Закона, к полномочиям Президента Республики Беларусь, Совета Министров Республики Беларусь, Министерства транспорта и коммуникаций, других республиканских органов государственного управления, местных Советов депутатов, местных исполнительных и распорядительных органов.

Ст. 29 закрепляет меры по обеспечению пожарной безопасности, охраны окружающей среды и действия по предупреждению чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера при выполнении перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном, в соответствии с которыми перевозчик обязан принимать меры по обеспечению пожарной безопасности, охраны окружающей среды и осуществлять действия по предупреждению чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера при выполнении перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном посредством выполнения требований законодательства о пожарной безопасности и законодательства об охране окружающей среды, разработки планов предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера или инструкций по действиям в чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера и др.[4].

В составе ключевых направлений деятельности по обеспечению доступности, повышению качества и безопасности услуг автомобильного, городского электротранспорта и метрополитена, повышению эффективности работы транспортных организаций, выполняющих перевозки пассажиров, важное место принадлежит обновлению парка подвижного состава современными, комфортабельными, экономичными, экологичными и надежными транспортными средствами.

Расширение использования электромобилей в Республике Беларусь является перспективным направлением развития транспортной инфраструктуры, способствующим снижению использования импортируемых энергоносителей, улучшению экологической обстановки и обеспечивает использование мощностей белорусской энергосистемы [2].

Экологический риск представляет собой отсутствие технологии утилизации (восстановления, вторичного использования) отработанных аккумуляторных батарей. Экологические проблемы, связанные с выработкой электроэнергии, обусловлены тем, что около 38 % от ее мирового объема получают на угольных электростанциях. Кроме того, имеются сопряженные проблемные области, связанные с применением ядерной, ветровой и солнечной энергетики (площадки для размещения и утилизации, необходимость добычи материальных ресурсов, в том числе для изготовления фотоэлектрических батарей (кадмий, теллур, галлий, германий, индий, селен и кремний) [6].

Отдельного рассмотрения требует вопрос об установлении перечня требований экологической безопасности, адресованных видам транспорта, приводимым в движение с использованием электроэнергии. Ввиду имеющихся характеристик такие виды транспорта могут быть отнесены к мобильным источникам, определение которых содержится в Законе Республики Беларусь «Об охране окружающей среды». И хотя общие требования к мобильным источникам приведены в ст. 71 Закона, детально сформулированных требований и норм он в настоящий момент не содержит [7]. В соответствии с п. 1 ст. 71 Закона Республики Беларусь «Об охране окружающей среды» к источникам, оказывающим физическое воздействие, на данный момент, отнесены обязанность субъектов, деятельность которых связана с использованием мобильных источников, принимать все необходимые меры по минимизации вредного физического воздействия на окружающую среду. На территории населенных пунктов, производственных, общественных и жилых помещений, зон отдыха и иных общественных мест, а также в местах обитания диких животных и в местах их размножения, на естественных экологических системах, типичных, редких природных ландшафтах и биотопах воздействие приведенных выше факторов подлежит предупреждению или полному устранению. Перечисленные требования достигаются введением п. 2 ст. 71 указанного Закона обязанности внедрения субъектами малошумных технологических процессов, улучшения конструкций автомобильных, железнодорожных, воздушных, морских и речных транспортных средств, сельскохозяйственной, дорожной и строительной техники, иных передвижных средств и установок, оснащенных двигателями внутреннего сгорания, и способов их эксплуатации. Деятельность субъектов хозяйственной и иной, в том числе транспортной, деятельности может быть ограничена в случае, если источники, оказывающие физическое воздействие,

превышают нормативы допустимых физических воздействий. В связи с этим, при отнесении электротранспортных средств к мобильным источникам необходимым является установление способов подтверждения соответствия таких видов транспорта требованиям экологической безопасности. Данное предложение может быть реализовано путем предоставления субъектам транспортной деятельности сертификатов о соответствии стандартам и регламентам.

Помимо преимуществ у рассматриваемого способа передвижения есть и недостатки, которые выражаются в высокой стоимости, слаборазвитой городской инфраструктуре, недостаточном количестве зарядных станций и их размещении в рамках города. Вышеуказанные факторы замедляют процесс развития электрического транспорта и внедрения его в повседневную городскую жизнь.

Электротранспорт действительно экономически более выгоден в больших городах и в городских агломерациях с высокой плотностью населения, когда нет острой необходимости часто передвигаться на дальние расстояния [1].

Основными перспективными направлениями развития городских транспортных систем являются совершенствование цепочки поставок логистической деятельности коммерческих организаций, совершенствование транспортных маршрутов пассажирских перевозок, увеличение экологической безопасности, повышение уровня безопасности на дорогах, обновление транспортных средств пассажирских перевозок согласно новейшим стандартам и включение зеленых технологий, развитие интеллектуальной транспортной инфраструктуры [6].

При установлении целей правового регулирования отношений, регулирующих вопросы внедрения экологически чистых видов транспорта, необходимым является регулирование вопроса классификации видов транспорта, использующего альтернативные источники энергии. Особое значение при внедрении использования электротранспорта как в промышленных целях, так и среди населения, имеет термин «электромобиль».

Определение термина «электромобиль» приведено в Национальном плане по развитию «зеленой» экономики в Республике Беларусь на 2021–2025 годы. В соответствии с данным планом электромобиль представляет собой автомобиль, приводимый в движение одним или несколькими электродвигателями с питанием от аккумулятора, который может быть заряжен от внешнего источника электрической энергии [8].

В свою очередь, согласно Указу Президента Республики Беларусь от 12 марта 2020 г. № 92 «О стимулировании использования электромобилей» электромобилем является транспортное средство категорий М, МG, N, NG, приводимое в движение исключительно электрическим двигателем [9].

В настоящий момент вопрос эксплуатации электротранспорта является одним из наименее рассмотренных в аспекте правового регулирования транспортной деятельности. На сегодняшний день государственные программы нацелены на оптимизацию процесса производства электротранспорта отечественными производителями в целях минимизации импорта, повсеместную установку станций для зарядки электромобилей, иных объектов инфраструктуры, необходимых для технического обслуживания электротранспорта. Экономические инструменты воздействия направлены на стимулирование спроса на электромобили среди населения, ведь показатель персонального спроса на них среди граждан значительно ниже спроса на механические транспортные средства [3], несмотря на разработку государственных программ и стратегических планов по стимулированию спроса и его поддержке.

Актуальность вопроса обеспечения устойчивого развития, защиты окружающей среды, предотвращения негативного влияния последствий транспортной деятельности на состояние окружающей среды является основой для внесения изменений в действующие правовые акты о мобильных источниках или для разработки отдельных нормативных правовых актов, положений и регламентов, посвященных разграничению прав и обязанностей субъектов, осуществляющих транспортную деятельность, устанавливающих разрешительный порядок на осуществление такой деятельности, меры контроля за соблюдением требований экологической безопасности.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Сакульева Т.Н., Сотникова В.В. Роль электротранспорта в городской транспортной системе // Вестник университета. 2022. № 5. С. 108–114.
2. Об основах транспортной деятельности [Электронный ресурс]: Закон Респ. Беларусь, 5 мая 2014 г., № 141-3; в ред. Закона от 17 июля 2023 г. № 297-3 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2024.
3. О Комплексной программе развития электротранспорта на 2021–2025 годы [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 9 апреля 2021 г., № 213 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2024.
4. О городском электрическом транспорте и метрополитене [Электронный ресурс]: Закон Респ. Беларусь, 5 мая 2014 г., № 141-3; в ред. Закона от 17 июля 2023 г. № 297-3 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2024.

5. Гражданский кодекс Республики Беларусь [Электронный ресурс]: Кодекс Респ. Беларусь, 7 декабря 1998 г. № 218-3 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2024.
6. Об изменении постановления Совета Министров Республики Беларусь от 9 апреля 2021 г. № 213 [Электронный ресурс]: Постановление Совета Министров Республики Беларусь, 11 марта 2024 г., № 166 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2024.
7. Об охране окружающей среды [Электронный ресурс]: Закон Республики Беларусь от 26 ноября 1992 г. № 1982-ХП: в ред. Закона Респ. Беларусь от 17 июля 2023 г. № 294-З // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2024.
8. Национальный план действий по развитию «зеленой» экономики в Республике Беларусь на 2021 – 2025 годы [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 10 дек. 2021 г. № 710 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2024.
9. О стимулировании использования электромобилей [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 12 марта 2020 г., № 92 (ред. от 30 декабря 2022 г. № 466) // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2024.