

КАЗАХСТАНСКИЕ И МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ НОРМЫ ОБ ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ



М.А. САРСЕМБАЕВ,
д.ю.н., главный научный
сотрудник
Консалтинговой группы
«Болашак» (г. Нур-Султан)

Статья начинается с утверждения о том, что сегодня в мире загрязнение окружающей среды в значительной мере происходит вследствие ядовитых выхлопных газов более чем одного миллиарда легковых и грузовых автомобилей, сотен тысяч тепловозов, теплоходов. Это наносит огромный ущерб окружающей среде, климату и здоровью человека. Именно поэтому во весь рост встает задача о необходимости массового производства электромобилей, электровозов, электроходов и других экологически чистых видов транспорта. В этой связи в статье анализируются на основе экологического законодательства средства, с помощью которых можно сделать бензиновые автомобили, по возможности, экологически чистыми: частая и последовательная замена старых автомобилей новыми; производство и использование бензина очень высокого в экологическом отношении качества; замена бензина газом, этиловым

спиртом; установление на выхлопные трубы двигателей различных видов транспорта качественных нейтрализаторов. В статье подчеркивается, что наиболее экологически чистыми видами транспорта станут электромобили, электровозы, электроходы, электрокары разных видов. В процессе исследования всех этих вопросов в статье сформулированы предложения законодательного, организационно-правового, международно-правового характера.

Для обеспечения качественно нового перехода на принципиально экологически чистые виды транспорта и механизмов в статье предлагается совершенствовать экологическое законодательство республики по вопросам необходимости производства и эксплуатации экологически чистых электротранспортных средств, обеспечения надлежащего обслуживания и логистики международных и внутренних транспортных коридоров и трасс на территории Казахстана (обеспечение подпиткой электромобилей), по вопросам необходимости реализации экологических требований при строительстве и эксплуатации всех видов электростанций. Для оказания содействия экологической чистоте Казахстана, в данной статье представляется целесообразным инициировать разработку и принятие всемирной, универсальной конвенции о выявлении, классификации всех технических источников загрязнения окружающей среды и мерах по их нейтрализации, где первоочередное внимание должно быть уделено экологизации транспортной техники.

Ключевые слова: транспорт, электромобиль, экология, экостандарт, регламент, сертификат, закон, расширение обязательств, нормативы допустимых выбросов.

В мире сегодня в эксплуатации находится более 1 миллиарда автомобилей различных моделей. В США в настоящее время приходится по 797 автомобилей на каждую группу из 1 000 жителей, в Австралии – по 717 автомашин, в Канаде – по 618, в России – по 305, в Великобритании – по 496 автомобилей. Резкое увеличение количества автомобилей¹ привело к значительному загрязнению атмосферы выхлопами газов автомобилей, которые оснащены двигателями внутреннего сгорания.² В выхлопных газах только одного автомобиля есть такие вредные вещества, как окиси углерода, окислы азота, двуокись серы, углеводороды, бензпирен (один из опасных углеводородов). Особо опасными следует считать оксиды азота, которые минимум в 10 раз опаснее, чем обычный угарный газ.³ Причем чем больше численность автомобилей, тем больше и концентрированной становится загазованность атмосферы упомянутыми вредными веществами. Достаточно сказать, что загрязнение от выхлопных газов автомобилей составляет от 40 до 70 процентов всего объема загрязнений на планете.⁴ Это значит, что именно транспорт наносит наибольший ущерб окружающей среде. Долгое нахождение человека в среде, отравленной выхлопами газов автомобилей, тепловозов может привести к общему ослаблению его организма. И сами газы могут вызывать разные опасные заболевания людей. В Казахстане понимают, что остаться в стороне от решения данной экологической проблемы не удастся. В Казахстане насчитывается по 214 авто на 1 000 человек. Общее число зарегистрированных автомобилей в стране составляет более 3 миллионов 800 тысяч единиц, 298 морских судов, 819 речных судов-теплоходов осуществляют перевозки грузов и пассажиров, по железным дорогам республики тянут поезда 565 отечественных тепловозов (не считая транзитных) с мощными дизельными двигателями и с не менее мощными выхлопами вредных веществ и газов на суше и воде.⁵ Законодатель отдает себе отчет в том, что транспортные средства реально загрязняют окружающую среду: это видно из соответствующего определения, приведенного в статье 1 Экологического кодекса

¹Список стран по количеству автомобилей на 1 000 человек. URL:<https://ru.wikipedia.org/wiki/>. Здесь и далее материалы из Интернета приводятся по состоянию на 30.12.2018 года.

²Экологически чистые транспортные средства (ЭТС) и Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (2003–2012 годы); десятилетие прогресса и будущие тенденции. – Экономический и Социальный совет ООН. Женева. – 21 декабря 2012 года. – С. 2 (45 с.). Источник доступен на: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp29/ECE-TRANS-WP29-2013-033r.pdf>.

³Виды источников загрязнения атмосферы. URL: https://studbooks.net/912832/ekologiya/vidy_istochnikov_zagryazneniya_atmosfery.

⁴Серийное производство электромобилей // Заводской вестник. Костанай. 2018. № 8. С. 4.

⁵«На сегодня официально по Казахстану зарегистрировано 3 млн 845 тыс. 301 легковая машина» - http://profinance.kz/sec_news/auto/kolichestvo_avtomobiley_v_kazahs; Значение в экономике Республики Казахстан строительства локомотивосборочного завода. URL: lokomotivosborochno_zavoda.

Республики Казахстан (далее – Экологический кодекс) от 9 января 2007 года:⁶ «передвижной источник выбросов загрязняющих веществ в атмосферу – транспортные средства, техника и иные передвижные средства и установки, оснащенные двигателями внутреннего сгорания, работающими на различных видах топлива». В этой связи во весь рост встал вопрос о необходимости массового выпуска на казахстанских предприятиях экологически чистых автомобилей, электровозов, электроходов.

1. Организационно-юридические способы обеспечения экологически чистых транспортных средств

Решению этой задачи способствует статья 285-2 казахстанского Экологического кодекса, в пункте 2 которого записано: «стимулирование производства в Республике Казахстан экологически чистых автомобильных транспортных средств» путем: «финансирования их производителей по следующим направлениям: содержание рабочих мест; использование энергоресурсов; осуществление научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок; проведение испытаний, связанных с выпуском продукции; поддержка гарантийных обязательств; финансирования скидки, предоставленной производителем физическим и юридическим лицам при приобретении ими транспортного средства на территории Республики Казахстан, произведенного в Республике Казахстан».

В Казахстане исходят из того, чтобы сократить по максимуму объемы вредных для окружающей среды выбросов двигателей автомобилей и иных транспортных средств, необходимо применять методы по совершенствованию работы двигателя и уменьшению корпуса автомобиля в целях минимального потребления топлива в процессе его эксплуатации; по использованию более экологически чистых видов топлива, таких как: природный газ, этиловый спирт, например; по установлению на выхлопные трубы двигателей всех транспортных средств качественных нейтрализаторов.

В законодательную базу Республики Казахстан по принципиальным вопросам оплаты и зачета утилизационных сборов на транспортные средства в странах-участницах Евразийского экономического союза, по вопросам утилизации отходов производственной деятельности промышленных объектов, в том числе в сфере транспортного машиностроения, по вопросам значительного снижения уровня загрязнения окружающей человека среды, исходя из предписаний Киотского протокола от 11 декабря 1997 года (присоединение Казахстана к нему произошло 12 марта 1999 года),⁷ Парижского соглашения (о климате) от 12 декабря 2015 года (Казахстан ратифицировал это Соглашение 4 ноября 2016 года),⁸ были внесены соответствующие изменения.

⁶Экологический кодекс Республики Казахстан от 9 января 2007 года. URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/K070000212_.

⁷Указ Президента Республики Казахстан от 12 марта 1999 года № 84 «О подписании Республикой Казахстан Киотского протокола к Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата». URL: http://adilet.zan.kz/rus/docs/U990000084_.

⁸Ратификация Казахстаном Парижского соглашения. URL: <https://energy.media/2016/11/03/ratifikatsiya-kazahstanom-parizhskogo-soglasheniya-osnovnye-pravovye-voprosy-trebuyushhie-rassmotreniya/>.

Нахождение Казахстана в этих международных договорах в качестве участника означает, что наша страна должна вносить свой посильный вклад в дело обеспечения чистоты окружающей среды, в том числе путем производства экологически чистых транспортных средств. В этой связи в Казахстане курс на производство экологически чистых автомобилей держат «Allur Auto» (группа автомобильных компаний) и члены Ассоциации казахстанского автобизнеса. Экологически чистые тепловозы и электровозы стремятся выпускать астанинские заводы «Локомотив құрастыру зауыты» и «Электровоз құрастыру зауыты», которые востребованы в Казахстане и за рубежом.⁹ Эти и другие предприятия республики руководствуются абзацами двадцать девятым и тридцать четвертым подпункта 29 статьи 17 Экологического кодекса, которые обязывают исходить из «правил стимулирования производства в Республике Казахстан экологически чистых автомобильных транспортных средств», их «компонентов совместно с уполномоченным органом в области государственной поддержки индустриально-инновационной деятельности», а также из необходимости «регулирования выбросов и поглощения парниковых газов».

Статья 17 Экологического кодекса стала основой издания совместного приказа по министерству энергетики и министерству по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 4 декабря 2015 года и 23 декабря 2015 года,¹⁰ который был зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 29 декабря 2015 года. Этот приказ утвердил Правила стимулирования производства в Республике Казахстан экологически чистых автомобильных транспортных средств, которые должны соответствовать экологическому классу 4 и выше (с электродвигателями) и их компонентов. Главным назначением этих Правил является определение порядка стимулирования такого производства в Республике Казахстан, на базе которого можно было бы выпускать экологически чистые автомобили и компоненты к ним.

И вот здесь возникает требующий ответа вопрос: что следует понимать под понятием «экологические классы автомобилей», к тому же обозначенного цифрой 4 и выше. Известно, что чем выше цифра, тем чище атмосфера. В принципе, находясь на верном пути, тем не менее мы должны четко уяснить для себя приведенное выше понятие. Под «экологическим классом автомобилей» нужно понимать определенную совокупность организационно-правовых норм, которым должны соответствовать все те автомобили, которые находятся на стадии производства и завершения на автозаводах Казахстана и которые необходимы для того, чтобы можно было определять степень и объем выброса в атмосферу веществ, загрязняющих окружающую среду. Согласно техническому регламенту,¹¹ наименования транспортных средств с бензи-

⁹Ассоциация казахстанского автобизнеса.URL: <http://akab.kz/>; Сделано в Казахстане: как производят локомотивы. URL: <http://www.voxpopuli.kz/main/2258-sdelano-v-kazakhstan-kak-proizvodyat-lokomotivy.html>; Казахстан впервые экспортирует электровозы и тепловозы. URL:<http://www.zakon.kz/4889866-kazahstan-vpervye-eksportiroval.html>; <http://ekz.com.kz/ru/about/>.

¹⁰Совместный приказ и.о. министра энергетики Республики Казахстан от 4 декабря 2015 года № 697 и министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 23 декабря 2015 года № 1219.URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31950732#pos=0;0.

новыми и дизельными двигателями и стран происхождения вписываются в Таблицу, которая состоит из нижеследующих граф: 1) страна происхождения автотранспортного средства, к которым в первую очередь относятся страны Европейского союза; 2) год выпуска транспортных средств, которые соответствуют требованиям экологических классов; 3) класс 2, которому соответствуют автомобили, выпущенные в 1997-2000 годы; 4) класс 3, к которому относятся автомобили выпуска 2001-2004 годов; 5) класс 4 (который нас интересует прежде всего в русле анализируемой нами темы), в котором расположены автомобили, произведенные в 2005-2009 годы; 6) класс 5, в который входят автомобили выпуска 2010 года и произведенные позже. Новые автомобили в рамках 3-х летнего выпуска будут проходить регистрацию в следующем порядке: они проходят сертификацию по стандарту Евро-4¹² при предъявлении техпаспорта автомобиля, либо справки завода-производителя, или при прохождении необходимых лабораторных исследований на предмет определения степени безопасности регистрируемых автомобилей. Автомобили зарубежного происхождения и двигатели внутреннего сгорания в отдельном виде, импортированные на территорию Республики Казахстан, также должны соответствовать требованиям нового европейского экостандарта и проанализированной выше Таблице. Сегодня необходимо говорить о Евро-6,¹³ который представляет собой высокий экологический стандарт, который требует, чтобы в выхлопных газах автомобилей и иных транспортных средств было наименьшее содержание вредных веществ. Именно поэтому мы предлагаем в статье 17 Экологического кодекса и Правилах стимулирования производства в Республике Казахстан экологически чистых автомобильных транспортных средств введенный экостандарт Евро-4 заменить хотя бы на экостандарт Евро-5.¹⁴ Законодательная норма в республике при всех трудностях все же должна работать на перспективу.

Основным понятием данного юридического документа является «автомобильное транспортное средство», которое, согласно данному документу, должно быть экологически чистым. В этом документе записано, что под автомобильным транспортным средством следует понимать единицу «подвижного состава автомобильного транспорта, включающего автобусы, микроавтобусы, легковые и грузовые автомобили, троллейбусы, автомобильные прицепы, полуприцепы к седельным тягачам, а также специализированные автомобили (предназначенные для перевозки определенных видов грузов) и специальные автомобили».

Следует отметить, что в сфере производства экологически чистых автомобилей

¹¹Технический регламент от 29.12.2007 года, № 1372 «Технический регламент о требованиях к выбросам вредных (загрязняющих) веществ автотранспортных средств, выпускаемых в обращение на территории Республики Казахстан». URL: <http://www.adilet.gov.kz/ru/node/1410>.

¹²Какие авто подходят под Евро-4? URL: <https://kolesa.kz/read/news/2013/07/kakie-avto-podhodyat-pod-evro-4/>.

¹³Экологический стандарт Евро-6 – реальность и перспективы. URL: <http://autokadabra.ru/shouts/93292>.

¹⁴Автомобили Евро-5, список авто – Автосправочник. URL: <http://lider-avto56.ru/avtomobili-evro-5-spisok-avto/>.

возникло интересное понятие «скидочного сертификата». Суть этого понятия документ сводит к подтверждению сдачи на утилизацию старого автомобиля и предоставлении права владельца сданного в утиль автомобиля получить скидки на приобретение теперь уже нового экологически чистого автомобиля. Причем получаемый автомобиль должен быть казахстанского производства и соответствовать экологическому классу 4 и выше. Кроме того, порядок выдачи такого экологически чистого автомобиля должен определять оператор расширенных обязательств производителей (импортеров). Данный термин используется в ряде юридических документов, имеющих отношение к урегулированию сферы автомобильного бизнеса страны. И вот здесь возникает вопрос, кто этот оператор, какие у него права и обязанности. Для начала надо сказать, что термин «расширенные обязательства производителей (импортеров) – (РОП) начал функционировать в Казахстане с 1 января 2016 года.¹⁵ Под обязательствами этого вида понимаются обязательства физических и юридических лиц, которые осуществляют производство на территории Казахстана, производят ввоз на территорию страны продукции (товаров), осуществляют сбор, переработку, обезвреживание, использование, утилизацию отходов, которые образуются в связи с утратой потребительских свойств произведенных и ввезенных в страну товаров. Говоря другими словами, это – есть взнос, который оплачивается импортерами и производителями данному оператору за его немалый объем работы по утилизации старых транспортных средств, по внесению солидного вклада в обеспечение чистоты окружающей среды.

2. Международно-правовые подходы в целях содействия экологической чистоте транспортных средств

Вопросы об экологически чистых автомобилях и их компонентах так или иначе поднимались ранее в отечественных нормативных правовых актах и в международно-правовых документах. Требования к сбору и утилизации общих тогда отходов основываются на принципах Модельного закона «Об отходах производства и потребления», который был утвержден 15 июня 1998 года Межпарламентской Ассамблеей государств-участников СНГ.¹⁶ Этот международно-правовой документ в известной мере оказал содействие в разработке норм как внутренних, так и международных документов по работе с общими отходами и утилизацией вышедших из эксплуатации транспортных средств. Так, Совет Евразийской экономической комиссии в результате дискуссий 12 октября 2012 года принял Решение № 84,¹⁷ согласно которому автомобили, ввозимые физическими лицами на российскую территорию с территорий Беларуси и Казахстана при условии уплаты ими на территориях этих стран соответствующих таможенных платежей, не производят уплату утилизационного сбора в России. Помимо этого, ряд

¹⁵«Об утверждении Правил реализации расширенных обязательств (импортеров)». Постановление Правительства Республики Казахстан от 27 января 2016 года, № 28. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1600000028>.

¹⁶Модельный закон Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ «Об отходах производства и потребления» от 15 июня 1998 года. URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30075696#pos=13;-43.

¹⁷Решение № 84 Совета Евразийской экономической комиссии от 12 октября 2012 года. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/12sr0084/>.

зарегистрированных в Казахстане и Беларуси заводов включили в Перечень организаций-производителей России, что означало освобождение этих российских предприятий от уплаты утилизационного сбора. Вместе с тем, стремясь закрепить интеграционные связи, Евразийская экономическая комиссия рекомендовала проставлять в паспортах транспортных средств отметку об уплате утилизационного сбора непосредственно на заводах-производителях колесных транспортных средств государств – членов данного евразийского объединения.

Статья 204 Экологического кодекса обязывает «физические и юридические лица», эксплуатирующие автомобильные и иные транспортные средства, которые оказывают «негативное воздействие на окружающую среду», «соблюдать нормативы допустимых выбросов, принимать меры по снижению уровня шума и иного негативного воздействия на окружающую среду». Это означает, что реальное выполнение норм данной статьи побуждает граждан и юридических лиц отказываться от физически и морально устаревших автомобилей, а государство и автозаводы во исполнение этой нормы могли бы оказывать содействие гражданам в предоставлении льготного лизинга при покупке ими новых автомобилей. Соблюдение норм этой статьи стало бы стопроцентным, если граждане и юридические лица стали бы массово приобретать электромобили, электровозы, электроходы, потому что именно они и являются самыми экологически чистыми транспортными средствами. Практическая реализация этих норм казахстанского экологического законодательства станет реальным вкладом нашей страны в имплементацию международно-правовых экологических актов, в частности, статьи 10 Парижского соглашения о климате от 12 декабря 2015 года, в которой записано: «Стороны разделяют долгосрочное видение важности полной реализации разработки и передачи технологий в целях повышения сопротивляемости к изменению климата и сокращения выбросов парниковых газов».¹⁸

Автор этих строк внимательно изучил принятые в последние десятилетия 56 международных многосторонних универсальных конвенций, протоколов по разным аспектам экологических вопросов.¹⁹ К сожалению, ни в одной из них нет статей, норм, которые конкретизировали бы источники загрязнения окружающей среды. В этой связи Казахстан как субъект международного права мог бы инициировать разработку и принятие новой международной конвенции под примерно таким названием, как: «О классификации всех технических источников загрязнения окружающей среды и мерах по их нейтрализации».

3. Экологически чистый электротранспорт: организационно-правовое регулирование его технического обслуживания

Интересно, что электромобиль придумали раньше его бензинового собрата в начале XX века. Но бензиновый автомобиль взял верх и полностью господствовал в течение

¹⁸ Парижское соглашение. URL: http://online.zakon.kz/document/?doc_id=34703684#pos=1;-45.

¹⁹ Конвенции и соглашения. Окружающая среда. Организация Объединенных Наций. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conv_environment.shtml; Международные экологические конвенции. URL: https://studbooks.net/913700/ekologiya/mezhdunarodnye_ekologicheskie_konventsii.

всего XX века и в XXI продолжает господствовать. Но он внес существенный вклад в загрязнение окружающей среды. Именно это обстоятельство выдвигает сегодня электромобиль на передовые позиции. В Западной Европе уже запрещают эксплуатацию двигателей, работающих на дизельном топливе; введены жесткие требования о необходимости использования высокооктанового бензина в работе бензиновых двигателей; электромобили в Европе начали вытеснять с автомобильных дорог бензиновые автомобили. Китайские автозаводы также начали выпускать электромобили. Казахстанские автозаводы на их базе приступили в порядке эксперимента к промышленной сборке автомобилей на электрическо-моторной тяге.²⁰ В Республике Казахстан начали строить вдоль дорог заправочные станции для электроподпитки электромобилей. Мы не можем отставать от других стран в этом вопросе, поскольку наша страна как транзитер международной трассы «Западный Китай – Западная Европа» должна уже сегодня определиться, какие заправочные станции должны быть построены вдоль трассы: с дизельным топливом, бензином, газом, электричеством. Надо полагать, что на первоначальном этапе эксплуатации международной трассы будут нужны практически все приведенные виды топлива. Но мы должны по научному исследовать и спрогнозировать, какие автомобили и с какими двигателями и в каком примерно количестве будут использоваться на трассе в ближней перспективе, добиваться того, чтобы на территорию Казахстана въезжали экологически чистые автомобили других государств. С учетом этого уже сегодня мы должны начать готовить кадры у себя в Казахстане, направлять их в Европу, которые могли бы изучить техническое содержание всех видов заправочных станций, научиться грамотно эксплуатировать их. Это необходимо не только для нормального функционирования рассматриваемой трассы, но и для всех дорог страны. Для этого Министерство образования и науки Республики Казахстан могло бы заключить соответствующие двусторонние соглашения с министерствами западных стран по обучению студентов и повышению квалификации сотрудников казахстанских предприятий по вопросам промышленной сборки таких станций, их эксплуатации с учетом экологических требований и последующей утилизации. Технические вузы и колледжи страны могли бы принять участие в реализации таких международных соглашений.

Эти проблемные вопросы могли бы стать предметом регулирования такого казахстанского закона, как «Об обеспечении надлежащего обслуживания и логистики международных и внутренних транспортных коридоров и трасс на территории Казахстана». Кроме того, исходя из того, что в Экологическом кодексе требования к транспортным средствам носят общий, не конкретизированный характер, было бы целесообразно разработать и принять отдельный специализированный закон Республики Казахстан «О производстве и эксплуатации экологически чистых транспортных средств», основу которых могли бы составлять, к примеру, электромобили, электровозы, электрокары, электроходы и другие электротранспортные средства.

²⁰ Драйв. Экологически чистые транспортные средства. Астана: Казахстан. 2017. Источник доступен на: <https://24.kz/ru/tv-projects/drajv/item/193261-drajv-ekologicheski-chistye-transportnye-sredstva>.

Смысл принятых и введенных с 1 января 2016 года в действие нормативных правовых актов не просто изменили заведенный порядок для производителей и импортеров товаров, продукции, в том числе транспортных средств, на которых распространили расширенные обязательства. Теперь их деятельность жестко и детально регламентирована. Это позволяет решать насущные задачи по охране окружающей среды, обеспечивать реальное индустриально-промышленное развитие республики. При этом важно то, что отныне эти хозяйствующие субъекты не смогут избежать ответственности за то, что они ненадлежащим образом выполнили свои прямые обязательства по сбору, переработке и утилизации отходов, в том числе отслуживших свой срок автомобилей.

Статья 114 Экологического кодекса посредством организации государственного экологического контроля при выпуске способствует повышению стандарта экологически чистого автомобильного транспорта. Но мало выпустить экологически чистый автомобиль: его нужно эксплуатировать так, чтобы он ежедневно оправдывал марку экологически чистого автомобильного транспортного средства. Для этого достаточно соблюдать нормы статьи 203 Экологического кодекса, которая предписывает эксплуатировать транспортное средство «с учетом установленных экологических требований и использованием экологически обоснованных технологий». Несоблюдение этих норм может привести к привлечению к ответственности за «превышение нормативов эмиссий в окружающую среду, установленных в экологическом разрешении, либо отсутствие экологического разрешения» на основании статьи 328 Кодекса Республики Казахстан об административных правонарушениях от 5 июля 2014 года,²¹ за нарушение статьи 324 «Нарушение экологических требований к хозяйственной или иной деятельности», статьи 329 «Загрязнение атмосферы» Уголовного кодекса Республики Казахстан от 3 июля 2014 года.²²

Если обобщить мнения экспертов в этой сфере, то сформулированные ими принципы и предложения²³ могут выглядеть так: принцип обеспечения определения исчерпывающего круга подлежащей расширенным обязательствам продукции, в том числе по техническим частям автомобиля, в целях исключения двойного наложения утилизационного сбора; принцип последовательного сокращения выбросов газов в атмосферу;²⁴ принцип обеспечения соблюдения основного международно-правового принципа этих обязательств: «платит за экологический ущерб тот, кто загрязняет окружающую среду» (это имеет отношение и к транспортным средствам, работающим на бензине, дизельном топливе, своими выхлопами загрязняющим окружающую среду); принцип надле-

²¹ Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях от 5 июля 2014 года. // URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/K1400000235>.

²² Уголовный кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 года. // URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/K1400000226>.

²³ См., напр.: Андрей Лаврентьев (генеральный директор «Allur Auto») поделился своим видением эффективности развития электромобилестроения в Казахстане // URL: <https://electromobiler.com/andrey-lavrentev-podelilsya-svoim-videniem-effektivnosti-razvitiya-elektromobilestroeniya-v-kazahstane/>.

²⁴ Сарсембаев М.А. Решение экологических проблем в международных конвенциях и казахстанском экологическом праве // В книге: Актуальные проблемы науки и практики международного публичного права (участие Казахстана в их решении). Алматы: ТехноЭрудит, 2018. С. 330, 333.

²⁵ Список электростанций Казахстана. URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki>.

жащего обеспечения гласности в деле подготовки, регулирования и обсуждения с предпринимателями проектов, связанных с расширенными обязательствами нормативных правовых актов на всех стадиях их подготовки (это касается и рассмотренных нами выше нормативных правовых актов: в них могут вноситься изменения и дополнения, а также совершенно новые нормативные акты, которые будут разрабатываться и приниматься в перспективе). Кроме того, было бы желательным предоставить предприятиям, учреждениям право на обращение к услугам независимых перерабатывающих компаний, предприятий на проведение ими утилизации старых транспортных средств.

Тенденция в мире такова, что электрическая энергия, электрическая тяга станут доминирующими во всех отраслях экономики, в том числе во всех видах транспорта. Поскольку постепенно все грузовые, легковые, специализированные автомобили, локомотивы железнодорожного транспорта, включая скоростные, речные и морские суда перейдут на электротягу, во весь рост встанет проблема необходимости выработки электроэнергии в огромных объемах. В Казахстане все 119 электрических станций²⁵ должны будут работать на полную мощность. Более того, надо будет построить в большом количестве новые электростанции, вместо имеющихся 6 экологически направленных солнечных, ветряных электростанций нужно установить не менее 60 станций этих видов. Теперь загрязнение от огромного числа бензиновых, дизельных двигателей автомобилей, тепловозов, теплоходов в связи с их заменой электромобилями, электровозами, электроходами будет перемещаться в сферу производства электроэнергии. Это видно из того, что «производство 1 млрд квт/ч их энергии влечет выброс 1 млн т CO₂, не считая других вредных выбросов».²⁶ Но этот процесс можно реально контролировать и обеспечивать экологическую чистоту. Имеющиеся 59 теплоэлектростанций необходимо, по возможности, перевести с угля, мазута на природный газ, установить на трубы мощные нейтрализаторы, сделать процесс производства электроэнергии экологически замкнутым, как это делают в США и странах Европы.²⁷ Мы намеренно привели здесь деятельность электростанций, поскольку они есть и будут средством технического обслуживания всех экологически чистых видов транспортных средств. Поэтому, а также в связи с необходимостью строительства десятков, сотен дополнительных электростанций, целесообразно разработать и принять закон Республики Казахстан «О реализации экологических требований при проектировании, строительстве и эксплуатации электрических станций всех видов, независимо от форм собственности». В таком законе можно, в частности, закрепить нормы об обязательности установки высокоэффективных средств очистки загрязняющих веществ, внедрения ресурсосберегающих технологий (к примеру, парогазовые установки), установления предельно допустимых норм выброса вредных веществ, о создании санитарно-защитных зон вокруг электростанций, привлечения к ответственности юридических и физических лиц за нарушение норм этого закона.

²⁶Экологические требования к использованию ТЭС. URL: HYPERLINK"https://studme.org/57296/ekologiya/%20ekologicheskie_trebovaniya_ispolzovaniyu" <https://studme.org/57296/ekologiya/>

²⁷Теплоэлектростанции. URL: <http://www.ecolearn.ru/pages/76.html>.

Қазақстандық және халықаралық-құқықтық нормалар

Наибольший вред окружающей среде из всех видов транспорта оказывают автомобильный и железнодорожный транспорт. Именно эти виды транспорта стали предметом наиболее пристального внимания и исследования в данной статье. Загазованность городов и иных населенных пунктов республики достигает такой высокой концентрации, что окружающая среда перестает быть местом нормального проживания человека, других живых существ. В этой связи автор статьи предлагает организационно-правовые меры по использованию в двигателях внутреннего сгорания бензина и дизельного топлива наиболее высокого качества, по установке нейтрализаторов на выхлопных трубах грузовых и легковых автомобилей, магистральных и маневровых тепловозов, теплоходов. В статье обосновывается необходимость последовательного перехода с двигателей внутреннего сгорания на электрические двигатели и массового выпуска электромобилей, электровозов, электроходов. В этой связи предлагается разработать и принять новый казахстанский закон «О производстве и надлежащей эксплуатации экологически чистых транспортных средств». Надлежащее обслуживание международных коридоров и внутригосударственных трасс по территории Казахстана включает в себя строительство вдоль этих дорог большого числа электрозаправочных станций для подпитки электромобилей всех классов. В этой связи уже сегодня надо озаботиться разработкой и принятием казахстанского закона «Об обеспечении надлежащего обслуживания и логистики международных и внутренних транспортных коридоров и трасс на территории Казахстана».

Поскольку центр обеспечения экологической чистоты от транспортных средств переместится в сферу производства электроэнергии, актуальным станет вопрос об обеспечении, функционировании экологически чистых электростанций, особенно теплоэлектростанций, производящих электроэнергию путем сжигания в своих топливных отсеках угля, мазута и других органических энергоносителей. При сжигании этих видов топлива в атмосферу выбрасываются большие массы более ядовитых веществ, чем при сжигании бензина и дизельного топлива. Поэтому именно здесь должны быть установлены предельно допустимые нормативы выпуска вредных газов в атмосферу и законодательно установлен более жесткий экологический контроль. В этой связи автор этих строк предлагает разработать и утвердить другой казахстанский закон «Об установлении и реализации экологических требований при проектировании, строительстве и эксплуатации электростанций всех видов, независимо от форм собственности».

М.А. Сарсембаев: Экологиялық таза көлік құралдары туралы қазақстандық және халықаралық-құқықтық нормалар.

Мақала бүгінгі таңда әлемде қоршаған ортаның ластануы айтарлықтай дәрежеде бір миллиардтан астам жеңіл және жүк автомобильдері, жүз мыңдаған тепловоздар, теплоходтардың улы газдарының салдарынан болып отыр деген тұжырымнан басталады. Бұл қоршаған ортаға, климатқа және адамның денсаулығына үлкен зиян келтіреді. Сондықтан да электромобильдерді, электровоздарды, электроходтарды және басқа да экологиялық таза көлік түрлерін жаппай өндіру қажеттігін міндетті түрде тудырады. Осыған орай мақалада экологиялық заңнама негізінде бензин автомобильдерін мүмкіндігінше

экологиялық таза ету құралдары талданады: ескі автомобильдерді жиі және дәйекті түрде жаңамен ауыстыру; экологиялық жағынан сапасы өте жоғары бензинді өндіру және пайдалану; бензинді газбен, этил спиртімен алмастыру; транспорттың әр түрлі моторлардың пайдаланылған құбырларына сапалы бейтараптандырғыштарды орнату. Мақалада көліктің ең экологиялық таза түрлері электромобильдер, электровоздар, электроходтар, түрлі электрокарлар болатыны баса айтылады. Осы мәселелердің барлығын зерттеу барысында мақалада заңнамалық, ұйымдық-құқықтық, халықаралық-құқықтық сипаттағы ұсыныстар тұжырымдалған.

Экологиялық таза көлік түрлері мен механизмдердің принципті сапалы жаңа түрлеріне көшуді қамтамасыз ету үшін мақалада экологиялық таза электр көлігі құралдарын өндіру және пайдалану қажеттілігі, Қазақстан аумағындағы халықаралық және ішкі көлік дәліздері мен жолдарына тиісті қызмет көрсетуді және логистиканы қамтамасыз ету мәселелері бойынша (электромобильдерді электрмен қоректендіруді қамтамасыз ету), электр станцияларының барлық түрлерін салу және пайдалану кезінде экологиялық талаптарды іске асыру қажеттілігі мәселелері бойынша республиканың экологиялық заңнамасын жетілдіру ұсынылады. Қазақстанның экологиялық тазалығына жәрдемдесу үшін осы бапта қоршаған ортаны ластаудың барлық техникалық көздерін анықтау, жіктеу және оларды бейтараптандыру жөніндегі шаралар туралы дүниежүзілік, әмбебап конвенцияны әзірлеуге және қабылдауға бастамшылық жасау орынды болып табылады, онда көлік техникасын экологияландыруға бірінші кезекте назар аударылуы тиіс.

Тірек сөздер: көлік, электромобиль, экология, эко-стандарт, ереже, сертификат, заң, міндеттемелердің кеңеюі, эмиссиялар нормативтері.

M.A. Sarsembayev: Kazakhstan and international legal regulations on environmentally friendly vehicles.

The article begins with the statement that today in the world environmental pollution is largely due to toxic exhaust gases of more than one billion cars and trucks, hundreds of thousands of locomotives, and ships. This causes great damage to the environment, climate and human health. That is why in all growth there is a need for mass production of electric vehicles, electric locomotives, electric cars and other environmentally friendly modes of transport. In this regard, the article analyzes on the basis of environmental legislation means by which it is possible to make gasoline cars as environmentally friendly as possible: frequent and consistent replacement of old cars with new ones; production and use of gasoline of very high environmental quality; replacement of gasoline with gas, ethyl alcohol; installation of high-quality neutralizers on the exhaust pipes of motors of different types of transport. The article emphasizes that the most environmentally friendly modes of transport will be electric vehicles, electric locomotives, and electric cars of different types. In the process of investigating all of these issues, the article makes proposals of legislative, legal, and international-legal nature.

To ensure a qualitatively new transition to fundamentally new types of environmentally friendly modes of transport and mechanisms, the article proposes to improve the environmental legislation of the Republic on the need for the production and operation of environmentally friendly electric vehicles, on ensuring proper maintenance and logistics of international and domestic transport corridors and routes in the territory of Kazakhstan (providing recharge of electric vehicles), on the need to implement environmental requirements in the construction and

operation of all types of power plants. In order to promote the environmental cleanliness of Kazakhstan, this article seems appropriate to initiate the development and adoption of a global, universal Convention on the identification, classification of all technical sources of environmental pollution and measures to neutralize them, where priority should be given to the greening of transport equipment and means.

Keywords: transport, electric car, ecology, eco-standard, regulations, certificate, law, expansion of commitments, emission standards.

Библиография:

1. Драйв. Экологически чистые транспортные средства. Астана: Казахстан. 2017. URL: [HYPERLINK "https://studme.org/57296/ekologiya/%20ekologicheskie_trebovaniya_ispolzovaniyu" https://studme.org/57296/ekologiya/](https://studme.org/57296/ekologiya/%20ekologicheskie_trebovaniya_ispolzovaniyu)
2. Миротин Л. В. Транспортная логистика. Москва: Экзамен, 2012.
3. Сарсембаев М.А. Решение экологических проблем в международных конвенциях и казахском экологическом праве // В кн.: Актуальные проблемы науки и практики международного публичного права (участие Казахстана в их решении). Алматы: ТехноЭрудит, 2018.
4. Сухова Л.Ф. Транспортное обслуживание международных экономических связей. Алматы, 1998.
5. Экологически чистые виды транспорта. 2018. URL: <https://сезоны-года.рф>.
6. Экологически чистые транспортные средства (ЭТС) и Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (2003–2012 годы); десятилетие прогресса и будущие тенденции. – Экономический и Социальный совет ООН. Женева. – 21 декабря 2012 года. – 45 с. URL: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp29/ECE-TRANS-WP29-2013-033r.pdf>.
7. Кулжабаева Ж.О. К вопросу о конкурентоспособности правовой системы Республики Казахстан в условиях евразийской интеграции // В монографии: Соотношение международного права и национального законодательства: проблемы имплементации. Астана: Казахский гуманитарно-юридический университет, 2015.
8. Договорно-правовая основа энергетики и экологии Казахстана в составе Содружества Независимых Государств // В сборнике: Материалы международной научно-практической конференции «Проблемы эколого-правового обеспечения развития энергетики Республики Казахстан». Астана: Консалтинговая группа «Болашақ», КазГЮУ, 2017.
9. Сарсембаев М.А. Сравнительно-правовой анализ Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах и Таможенного кодекса Республики Казахстан // Право и государство. 2010. № 2 (47).
10. Schiele S. Evolution of International Environment Regimes. The Case of Climate Change. Cambridge: Cambridge University Press, 2014. – 287 p.
11. Environmentally Friendly Cars. – Available at: http://uccee.org/Environmentally_Friendly_Cars.html.
12. A. Technology Development and Transfer // The Paris Agreement on Climate Change: Analysis and Commentary. Ed. by Klein D. Oxford: Oxford University Press, 2017.

References (transliterated):

1. Draiv. *Ekologicheski chistye transportnye sredstva*. Astana. Kazakhstan, 2017. URL:<https://24.kz/ru/tv-projects/drajv/item/193261-drajv-ekologicheski-chistye-transportnye-sredstva>.
2. Mirotin L. *Transportnaya logistika*. Moskva: Ekzamen, 2012. – 452 s.
3. Sarsembaev M.A. Reshenie ekologicheskikh problem v mezhdunarodnykh konventsiyakh i kazakhstanskom ekologicheskom prave // V knige: Aktual'nye problemy nauki i praktiki mezhdunarodnogo publichnogo prava (uchastie Kazakhstana v ikh reshenii). Almaty: TekhnoErudit, 2018.
4. Sukhova L.F. *Transportnoe obsluzhivanie mezhdunarodnykh ekonomicheskikh svyazey*. Almaty, 1998.
5. *Ekologicheski chistye vidy transporta*. 2018. – Dostupno na: <https://сезоны-года.рф>.
6. *Ekologicheski chistye transportnye sredstva (ETC) i Vsemimyi forum dlya soglasovaniya pravil v oblasti transportnykh sredstv (WP.29) (2003–2012 gody); desyatiletie progressa i buduczhiye tendentsii*. – Ekonomicheskii i Sotsial'nyi Sovet OON. Jeneva. – 21 dekabrya 2012 goda. – 45 s. URL: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp29/ECE-TRANS-WP29-2013-033r.pdf>.
7. Kulzhabaeva Zh.O. K voprosu o konkurentosposobnosti pravovoy sistemy Respubliki Kazakhstan v usloviyakh evraziyskoy integratsii // V monographii: Sootnoshenie mezhdunarodnogo prava i national'nogo zakonodatel'stva: problemy implementatsii. Astana: Kazakhskiy gumanitarno-juridicheskii universitet, 2015.
8. *Dogovorno-pravovaya osnova energeniki i ekologii Kazakhstana v sostave Sodruzhestva Nezavisimyykh Gosudarstv* // V sbornike: *Materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii «Problemy ekologo-pravovogo obespecheniya razvitiya energetiki Respubliki Kazakhstan»*. Astana: Konsaltingovaya gruppa «Bolashak», KazGUU, 2017.
9. Sarsembaev M.A. *Sravnitel'no-pravovoy analiz Konvetsii o soglasovanii usloviy provedeniya kontrolya gruzov na granitsakh i Tamozhennogo kodeksa Respubliki Kazakhstan* // *Pravo i gosudarstvo*. Kazakhskiy gumanitarno-juridicheskii universitet, 2010. Astana. 2010. № 2 (47).
10. Schiele S. *Evolution of International Environment Regimes. The Case of Climate Change*. Cambridge: Cambridge University Press, 2014. – 287 p.
11. *Environmentally Friendly Cars*. – Available at: http://uccee.org/Environmentally_Friendly_Cars.html.
12. A. *Technology Development and Transfer // The Paris Agreement on Climate Change: Analysis and Commentary*. Ed. by Klein D. Oxford: Oxford University Press, 2017.