

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НОРМ ПРАВА ЕАЭС В СФЕРЕ ЭКОЛОГИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

Толочко Ольга Николаевна

Доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры государственного управления Белорусского государственного университета;
г. Минск, Республика Беларусь; e-mail: o.tolochko@mail.ru

Аннотация. В статье анализируются актуальные проблемы совершенствования норм права ЕАЭС, направленных на экологизацию транспортных систем государств-членов. Исследование выполнено с использованием общих и специальных методов научного познания, включая формально-логический, метод сравнительного правоведения и др. Анализируются особенности развития мировых транспортных систем в связи с глобальным энергетическим переходом, подчеркивается безальтернативность перехода на зеленые технологии в транспорте, в частности, электрификация транспортных систем. Обосновывается целесообразность принятия коллективных мер на уровне интеграционного объединения, позволяющих минимизировать издержки и повысить эффективность экологизации транспортных систем государств-членов. Содержатся предложения по совершенствованию норм права ЕАЭС, таких как Первый пакет мероприятий (Дорожная карта) по сотрудничеству государств – членов ЕАЭС в рамках климатической повестки и Приложение № 24 к Договору (Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике). Обосновывается целесообразность формирования профильной структуры в ЕЭК, в функции которой входил бы расчёт оптимальных целевых показателей перехода на экологичные транспортные технологии. В целом, по мнению автора, выработка наиболее перспективных направлений транспортной политики в ЕАЭС с учётом энергетического перехода и сокращения выбросов CO₂ должна осуществляться не только органами ЕАЭС и представителями профильных министерств (транспорта, охраны окружающей среды, энергетики и др.), но и с привлечением широкого круга специалистов и экспертов, а также членов бизнес-сообщества в лице транспортных предприятий, природоохранных неправительственных организаций и представителей общественности. Результаты исследования могут быть применены в законодательной и правоприменительной практике ЕАЭС, Республики Беларусь и других государств – членов ЕАЭС.

Ключевые слова: право ЕАЭС, экологизация, декарбонизация, энергетический переход, транспортные системы, международные обязательства.

ЕАЭО-НЫҢ КӨЛІК ЖҮЙЕЛЕРІН ЭКОЛОГИЯЛАНДЫРУ САЛАСЫНДАҒЫ ҚҰҚЫҚ НОРМАЛАРЫН ЖЕТІЛДІРУ

Ольга Николаевна Толочко

Заң ғылымдарының докторы, доцент, Беларусь мемлекеттік университетінің мемлекеттік басқару кафедрасының профессоры; Минск қ.,
Беларусь Республикасы; e-mail: o.tolochko@mail.ru

Аннотация. Мақалада мүше мемлекеттердің көлік жүйелерін жасылдандыруға бағытталған ЕАЭО құқық нормаларын жетілдірудің өзекті мәселелері талданады. Зерттеу ғылыми танымның жалпы және арнайы әдістерін, оның ішінде формальды-логикалық, салыстырмалы құқықты және т.б. Жаһандық энергетикалық көшуге байланысты әлемдік көлік жүйелерінің даму ерекшеліктері талданып, көліктегі жасыл технологияларға көшудің, атап айтқанда, көлік жүйелерін электрлендірудің баламасының жоқтығы атап өтілді. Шығындарды барынша азайтуға және мүше мемлекеттердің көлік жүйелерін жасылдандыру тиімділігін арттыруға мүмкіндік беретін интеграциялық бірлестік деңгейінде ұжымдық шараларды қабылдаудың мақсаттылығы негізделген. ЕАЭО құқықтық норма-

ларын жетілдіру бойынша ұсыныстарды қамтиды, мысалы, ЕАЭО-ға мүше мемлекеттердің климаттық күн тәртібі шеңберіндегі ынтымақтастығы жөніндегі шаралардың Бірінші пакеті (Жол картасы) және Шартқа № 24 Қосымша (Келестірілген (келісілген) туралы хаттама).) Көлік саясаты. ЕЭК-те мамандандырылған құрылымды қалыптастырудың орындылығы негізделген, оның функцияларына экологиялық таза көліктік технологияларға көшу үшін оңтайлы нысаналы индикаторларды есептеу кіреді. Жалпы, автордың пікірінше, энергетикалық ауысуды және CO₂ шығарындыларын азайтуды ескере отырып, ЕАЭО көлік саясатының ең перспективалы бағыттарын әзірлеуді тек ЕАЭО органдары мен тиісті министрліктердің өкілдері ғана емес (көлік, қоршаған ортаны қорғау, энергетика және т.б.), сонымен қатар кең ауқымды мамандар мен сарапшыларды тарта отырып, сондай-ақ көлік компаниялары, табиғатты қорғау жөніндегі үкіметтік емес ұйымдар мен қоғам өкілдері ұсынатын бизнес-қоғамдастық мүшелері. Зерттеу нәтижелері ЕАЭО, Беларусь Республикасы және ЕАЭО-ға мүше басқа мемлекеттердің заңнамалық және құқық қолдану тәжірибесінде қолданылуы мүмкін.

Түйінді сөздер: ЕАЭО құқығы, экологизация, декарбонизация, энергияға көшу, көлік жүйелері, халықаралық міндеттемелер.

IMPROVEMENT OF EAEU LAW IN THE FIELD OF ENVIRONMENTAL TRANSPORT SYSTEMS

Tolochko Olga Nikolaevna

Doctor of Legal Sciences, Associate Professor, Professor of the Department of Public Administration of Belarusian State University; Minsk c., Republic of Belarus; e-mail: o.tolochko@mail.ru

Abstract. The article analyzes current problems of improving the rules of law of the EAEU aimed at greening the transport systems of the member states. The research was carried out using general and special methods of scientific knowledge, including formal-logical, comparative law, etc. The features of the development of world transport systems in connection with the global energy transition are analyzed, and the lack of alternative to the transition to green technologies in transport, in particular, the electrification of transport systems, is emphasized. The expediency of taking collective measures at the level of an integration association is substantiated, allowing to minimize costs and increase the efficiency of greening the transport systems of the member states. Contains proposals for improving the legal norms of the EAEU, such as the First Package of Measures (Road Map) for cooperation between the EAEU member states within the framework of the climate agenda and Appendix No. 24 to the Treaty (Protocol on Coordinated (Agreed) Transport Policy). The feasibility of forming a specialized structure in the EEC is substantiated, the functions of which would include calculating optimal target indicators for the transition to environmentally friendly transport technologies. In general, according to the author, the development of the most promising directions of transport policy in the EAEU, taking into account the energy transition and reduction of CO₂ emissions, should be carried out not only by the EAEU bodies and representatives of relevant ministries (transport, environmental protection, energy, etc.), but also with the involvement of a wide range of specialists and experts, as well as members of the business community represented by transport companies, environmental non-governmental organizations and representatives of the public. The results of the study can be applied in the legislative and law enforcement practice of the EAEU, the Republic of Belarus and other member states of the EAEU.

Keywords: EAEU law, greening, decarbonization, energy transition, transport systems, international obligations.

DOI: 10.52026/2788-5291_2024_79_4_187

Введение

Развитие мировой экономики на ближайшие десятилетия во многом определяется глобальным изменением климата. Важную роль

в планировании устойчивого развития и обеспечения экологической безопасности играет транспортная система. Транспорт является крупным потребителем энергии и источником

выброса углекислого газа. Соответственно, экологизация транспортной системы, её перевод на рельсы устойчивого развития имеет огромное значение в рамках происходящего в мире энергетического перехода.

Материалы и методы

При выполнении исследования использовались общенаучные и специальные методы познания, такие как метод системного анализа, формально-логический, сравнительно-правовой и др. Теоретической базой исследования послужили труды белорусских и зарубежных учёных, выводы специалистов профильных международных организаций, статистические данные. Нормативную базу исследования составили договоры и иные акты ЕАЭС, ЕС, национальное законодательство государств-участников. В результате исследования предложен комплекс законодательных и организационно-правовых мер, направленных на совершенствование правового регулирования процесса экологизации транспортных систем в рамках ЕАЭС. Исследование выполнялось в рамках НИР «Приоритетные направления правового обеспечения экологизации экономики и социальной сферы в контексте реализации современной экологической политики Республики Беларусь и достижения целей устойчивого развития» задания 7.05 «Правовые приоритеты государственной аграрной и экологической политики в контексте достижения Республикой Беларусь целей устойчивого развития» подпрограммы «Право» государственной программы научных исследований на 2021–2025 годы «Общество и гуманитарная безопасность белорусского государства» Национального центра законодательства и правовых исследований Республики Беларусь на 2024 год.

Результаты и обсуждение

Правовое обеспечение процесса экологизации транспортной системы – сравнительно новый предмет исследования для правовой науки. Тем не менее, имеется ряд работ, которые могут служить теоретическим фундаментом для решения этой, без сомнения, крайне важной проблемы [1; 2; 3; 4]. Вместе с тем, сложность и многогранность задач, стоящих перед государствами – членами ЕАЭС, делает актуальность исследований

в данной сфере практически неисчерпаемой.

Большинство имеющихся работ рассматривают экологизацию транспорта сквозь призму охраны окружающей среды, обеспечения безопасности и здоровья населения. Вместе с тем, вопрос не только в экологии: обусловленный глобальным изменением климата мировой энергетический переход реструктурирует всю систему мирохозяйственных связей: инвестиции, торговлю, услуги, промышленное производство. Помимо общего стремления беречь окружающую среду и противодействовать изменению климата, необходимо осознавать и учитывать экономическую обусловленность принятия соответствующих мер.

По оценкам Международного энергетического агентства (IEA), сухопутный, морской и воздушный транспорт в настоящее время в основном работает на ископаемом топливе. Для достижения углеродной нейтральности необходимо, чтобы выбросы от транспортного сектора сократились к 2030 году на 25% независимо от роста спроса. IEA призывает правительства стимулировать переход к менее углеродоёмким способам передвижения, таким как ходьба, велосипед и общественный транспорт, а также к более энергоэффективным видам транспорта, таким как электромобили¹.

Наиболее перспективным направлением декарбонизации транспортных систем, по оценкам IEA, является их электрификация. Переход на электрические транспортные средства – очевидный тренд в рассматриваемой сфере. Так, в 2023 г. продажи электромобилей третий год подряд прирастали средним темпом в 3,6 млн машин в год, составив почти 14,2 млн автомобилей и заняв долю в 15,8% от всех проданных автомобилей за прошлый год (почти 90 млн). Еще более 5 млн составили мировые продажи классических гибридов. В 2024 году мировые продажи электромобилей могут достичь 17 млн единиц. При этом, прогнозирует Агентство, на Китай в 2024 году придется 10 млн экземпляров².

В июле 2024 года продажи электромобилей в Китае превысили долю в 50% в общем объеме продаж легковых машин, при том, что всего лишь 3 года назад их доля составляла лишь 7%³. При сохранении тренда, доля

¹ Transport // IEA. – URL: <https://www.iea.org/energy-system/transport> (дата обращения: 23.09.2024).

² Electric Vehicles // IEA. – URL: <https://www.iea.org/energy-system/transport/electric-vehicles> (дата обращения: 23.09.2024).

³ China auto market hits milestone as EVs, hybrids make up half of July sales / By Reuters. – August 8, 2024 1:33 PM // Reuters. – URL: <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-car-sales-extend-declines-fourth-month-2024-08-08/> (дата обращения: 23.09.2024).

продаж электромобилей в Китае уже в 2027 г. может превысить 75%. Это не очень оптимистичная новость для стран – экспортеров нефти, поскольку Китай является вторым в мире потребителем нефти после США и первым по объемам ее импорта. За 7 месяцев 2024 г. импорт нефти Китаем снизился почти на 3% по сравнению с аналогичным периодом 2023 года [5]. И это при том, что электромобили пока ещё не начали оказывать заметное влияние на сокращение потребления нефти в Китае. По мнению некоторых аналитиков, Китай в 2024 году пройдет пик потребления нефти и уже в 2025 году оно пойдет на спад [5]. В настоящее время Китай активно стимулирует переход автопарка на электромобили или, по меньшей мере, на более эффективные автомобили с ДВС, предлагая субсидии за утилизацию старого автомобиля в обмен на новый. Снижению потреблению углеводородного топлива в Китае способствуют также инфраструктурные инвестиции, в частности, ежегодное строительство нескольких тысяч километров электрифицированных железных дорог. Благодаря постоянному строительству новых ГЭС в Китае растет также протяженность речных путей и объемы речных грузоперевозок, которые замещают гораздо менее энергоэффективные перевозки автотранспортом. При этом КНР стремится перевести на электротягу и сам водный транспорт, как речной⁴, так и внутренний морской.⁵

При консервативном предположении, что продажи электромобилей продолжают прирастать ежегодно на 3,5–4 млн, можно подсчитать, что их доля в мировых продажах превысит 50% уже к 2032 г., а значит мировое потребление ископаемого топлива легковым автопарком начнет снижаться. Однако это может произойти и раньше, если во второй половине текущего десятилетия продажи электромобилей будут расти быстрее, чем в первой. Вероятность такого развития событий довольно велика. В целом картина на автомобильном мировом рынке схожа с той, что наблюдается в мировой электроэнергетике, где возобновляемые источники энергии, такие как солнце и ветер, начинают быстро вытеснять технологии предыдущего энергетического уклада.

Как и другие вопросы, касающиеся энергетического перехода, экологизация транспортных систем требует согласованной правовой политики государств – членов ЕАЭС и развития в соответствующем направлении норм права ЕАЭС. Транспортные системы невозможно рассматривать в узких рамках государственных границ; смысл их состоит именно в обеспечении международной торговли и коммуникаций. Для дальнейшего развития транспорта в рамках ЕАЭС потребуются расширение использования рыночных инструментов, поддерживающих внедрение энергоэффективных технологий, а также повышение доступности низкоуглеродных видов топлива [1, с. 144].

Достижение этих целей должно сопровождаться проведением последовательной государственной политики и принятием коллективных мер, в том числе инструментов субсидирования и налогового стимулирования. Кроме того, развитие электротранспорта и увеличение его доли в общем парке автомобилей предполагает ужесточение требований по выбросам CO₂ для собственников и установление минимальной доли автомобилей с низким или нулевым уровнем выбросов для транспортных предприятий. Целесообразно также принять меры по развитию зарядной инфраструктуры, прежде всего на крупных магистралях, используемых для международных перевозок грузов и пассажиров. Необходимо также стимулирование инвестиций в производство аккумуляторных батарей с тем, чтобы соответствующие производства были локализованы на территории государств – членов ЕАЭС.

Опыт Европейского Союза свидетельствует о том, что правовые меры по экологизации транспортных систем могут наталкиваться на довольно жесткое сопротивление автопроизводителей. Так, сроки введения обязательных требований ЕС в отношении выбросов неоднократно переносились, введение системы измерений выбросов CO₂ для тяжелых грузовых автомобилей задерживалось, а транспорт в целом был исключен из сферы применения Директивы 2009/125 о введении правового регулирования для установления требований экодизайна к энергопотребляющей продукции (пункт

⁴ Первый грузовой электрокорабль отправился в плавание. 26.02.2022 // Большая Азия. – URL: https://bigasia.ru/pervyj-gruzovoj-elektrokoralbl-otpravilsya-v-plavanie/?doing_wp_cron=1724357373.9889860153198242187500 (дата обращения: 23.09.2024).

⁵ В Китае введен в эксплуатацию крупнейший в мире полностью электрический контейнеровоз. 30.04.2024 [08:45] // 3DNews. – URL: <https://3dnews.ru/1104043/v-kitae-vvedyon-v-ekspluatatsiyu-krupneyshiy-v-mire-polnostyu-elektricheskiy-konteynerovoz> (дата обращения: 23.09.2024).

3 статьи 1)⁶. Евразийскому экономическому союзу, по всей вероятности, тоже предстоит долгий путь преодоления протекционистских настроений, прежде чем можно будет говорить о реальной трансформации.

Проблему может представлять также сокращение бюджетных доходов, обусловленное сокращением использования ископаемого топлива на транспорте. По некоторым оценкам, к 2030 г. развитие глобального парка электромобилей может вызвать чистые потери по налогам и сборам на ископаемое топливо в мире около 75–90 млрд долларов США [4, с. 253]. Соответственно, потребуются адаптивные механизмы налогообложения, компенсирующие эти потенциальные потери, в том числе установление более высоких ставок налогов на ископаемое топливо и транспортные средства с высоким уровнем выбросов и более низких ставок налогов на биотопливо и транспортные средства с электрическими двигателями.

Важным направлением экологизации транспортных систем в ЕАЭС может стать строительство и ввод в эксплуатацию новых высокоскоростных железных дорог, что позволит сократить использование авиационного транспорта и, соответственно, совершаемые им выбросы CO₂ в атмосферу. Однако развитие такого транспорта экономически целесообразно на средних расстояниях, – таких, которые высокоскоростной поезд преодолевает не более чем за 3,5 часа. Если время в пути больше, то пассажиры предпочитают авиасообщения, и высокоскоростной транспорт может потерять окупаемость. Для рентабельной работы высокоскоростного железнодорожного транспорта необходим также стабильный высокий пассажиропоток. Так, например, активное строительство высокоскоростных магистралей в Китае столкнулось с проблемой низкой мобильности населения и, как следствие, слабой востребованностью высокоскоростных железных дорог. Для экономики ЕАЭС мобильность населения весьма желательна, и, возможно, развитие высокоскоростного транспорта послужило бы стимулом к оживлению рынка труда в Союзе, туристических услуг, инвестиций и в целом экономического роста в регионе.

Одной из наиболее сложных для декарбонизации отраслей является авиация⁷. На её долю приходится около 2% глобальных выбросов, связанных с энергетикой, однако в последние годы рост выбросов в авиации превышал аналогичные показатели в других видах транспорта. В глобальных масштабах декарбонизация воздушного транспорта является важной проблемой, однако в рамках ЕАЭС авиационная отрасль переживает не лучшие времена: заметный рост наблюдается только в Казахстане (в 2023 г. объём пассажирских перевозок вырос на 23% год к году, а грузоперевозок – на 16%)⁸. Но это не означает отсутствия общих вопросов интеграционной повестки: переход авиаотрасли на биотопливо перекликается с проблемой нехватки топлива (в Казахстане – порядка 300 тыс. тонн в год)⁹. Кроме того, эксплуатация самолётов на международных рейсах требует их соответствия зеленым стандартам в части выбросов и энергоэффективности, что в итоге обуславливает целесообразность включения регулятивных механизмов в области воздушного транспорта в экологическую повестку ЕАЭС.

Схожие проблемы характерны и для морского транспорта. Выход к морю из государств – членов ЕАЭС есть фактически только у России (Каспийское море, которое омывает западную часть Казахстана, представляет собой пресноводный водоём, не соединённый с Мировым океаном). Однако экологизация морского транспорта, который используется всеми государствами-членами, в интересах каждого из них.

Таким образом, экологизация транспорта представляет собой важную задачу для ЕАЭС в свете глобальной климатической повестки и осуществления энергетического перехода. Принятие общих для Союза мер важно как для достижения целей Парижского соглашения и стабилизации климата, так и для полноценного участия государств-членов в быстро трансформирующейся мировой экономике. Решение указанных проблем на национальном уровне может быть менее эффективным, что чревато технологическим отставанием и утратой конкурентоспособности на мировых рынках.

В связи с нарастанием климатических

⁶ Директива Европейского парламента и Совета Европейского Союза 2009/125/ЕС от 21 октября 2009 г. о введении правового регулирования для установления требований экодизайна к энергопотребляющей продукции (в новой редакции) // Гарант. – URL: <https://base.garant.ru/70161766/1caf24d049dcd1e7707a22d98e9858f/> (дата обращения: 23.09.2024).

⁷ Aviation // IEA. – URL: <https://www.iea.org/energy-system/transport/aviation> (дата обращения: 23.09.2024).

⁸ Объем пассажирских авиaperевозок вырос на 23% в Казахстане: 19 декабря 2023 // Официальный информационный ресурс Премьер-Министра Республики Казахстан. – URL: <https://primeminister.kz/ru/news/obem-passazhirsikh-aviapervezok-vyros-na-23-v-kazakhstane-26720> (дата обращения: 23.09.2024).

⁹ Там же.

проблем и слабыми результатами в деле достижения углеродной нейтральности в настоящее время в мире наблюдается переход от мягких форм сотрудничества, таких как обмен опытом, к более жёстким формам, таким как согласование стандартов и политики. Действенные меры по сокращению выбросов на транспорте предполагают устранение «проблемы безбилетника» – уклонения от несения издержек при использовании общественного блага. «Проблема безбилетника» применительно к климатическим обязательствам означает, что некоторые страны полагаются на исполнение обязательств другими государствами без того, чтобы самим адекватно участвовать в сокращении выбросов. Данная проблема является одной из причин слабого исполнения многосторонних соглашений по климату. Устранения «проблемы безбилетника» трудно достичь в отсутствие внешнего контроля в лице относительно независимого от государств-участников органа, способного следить за выполнением государствами взятых обязательств и принимать меры в отношении нарушителя. На данном этапе создание такого органа представляется маловероятным: инструментов, предоставляющих такие возможности, Договор о ЕАЭС не содержит. Однако задача внешнего контроля с механизмами воздействия на нарушителей остается актуальной.

Общими факторами реализации энергетического перехода являются развитость конкуренции и справедливая система распределения энергетических доходов [6, р. 607]. Достижение этих целей является предметом Инициативы прозрачности добывающих отраслей (ИПДО, EITI), в которой в настоящее время участвует свыше 50 государств, включая трёх членов ЕАЭС (Армения, Казахстан и Кыргызстан). Присоединение к инициативе Республики Беларусь и Российской Федерации, вероятно, позитивно сказалось бы на системе регулирования энергетического сектора в ЕАЭС, – тем более, что стандарты ИПДО направлены, в том числе, на облегчение энергетического перехода¹⁰.

Энергетический переход в транспортной сфере – достаточно новая проблематика для права ЕАЭС. Первый пакет мероприятий (Дорожная карта) по сотрудничеству государств – членов ЕАЭС в рамках климатической повестки, который включает, в том числе, определение мер стимулирования

низкоэмиссионной трансформации в транспортной отрасли, был принят только в 2022 году¹¹. При всей важности этого шага нужно признать, что Дорожная карта не лишена общих для нормативных документов ЕАЭС недостатков – декларативности, многословия и отсутствия возможности объективной оценки достигнутых результатов. Однако происходящие в экономике процессы требуют незамедлительного совершенствования норм интеграционного права.

Согласно пункта 7 части 2 статьи 86 Договора о ЕАЭС, задачей скоординированной (согласованной) транспортной политики является снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека. Вместе с тем, указанная задача не отражена в основных приоритетах скоординированной (согласованной) транспортной политики (часть 3 статьи 86) и не реализована в Приложении № 24 к Договору (Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике и связанные с ним документы – Порядок осуществления транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе ЕАЭС (Приложение № 1) и Порядок регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики (Приложение № 2)). Представляется целесообразным дополнить текст Приложения № 24 к Договору о ЕАЭС нормами, направленными на выполнение поставленной в пункт 7 части 2 статьи 86 задачи по снижению вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека.

Позитивное влияние на общую направленность скоординированной транспортной политики могло бы оказать также включение в статью I Приложения № 24 пункта 2 со следующим содержанием: «Скоординированная (согласованная) транспортная политика осуществляется в целях устойчивого развития транспортных систем государств-членов, их интеграции в мировую транспортную систему, повышения качества транспортных услуг и защиты окружающей среды в процессе эксплуатации транспорта на территории Союза». При этом пункт 3 статьи I целесообразно изложить в следующей редакции: «Реализация настоящего Протокола осуществляется с учетом международных обязательств государств-членов, в том числе обязательств, принятых в рамках глобальной климатической повестки».

¹⁰ Энергетический переход // EITI. – URL: <https://eiti.org/ru/energeticheskiy-perekhod> (дата обращения: 23.09.2024).

¹¹ Климатическая повестка // Евразийская экономическая комиссия. – URL: <https://eec.eaeunion.org/comission/departments/dtp/klimaticheskaya-povestka/> (дата обращения: 23.09.2024).

Экологическая составляющая скоординированной транспортной политики ЕАЭС может быть усилена включением в статью I пункта 4, в котором будут изложены общие принципы транспортной политики ЕАЭС:

«4. Государства-участники координируют транспортную политику на принципах недискриминации, транспарентности, учёта интересов каждого государства и его транспортных организаций, а также защиты окружающей среды и постепенного сокращения выбросов парниковых газов».

Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека, внедрение альтернативных видов топлива и возобновляемых источников энергии с целью снижения выбросов парниковых газов и увеличения доли применения экономичных и экологичных транспортных средств обозначены в качестве одной из целей Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС, принятых Высшим Евразийским экономическим советом в 2016 г.¹² Одним из приоритетов реализации Основных направлений является «создание условий для планирования и проведения совместных исследований в целях разработки и внедрения... энергосберегающих технологий, экологических («зелёных») технологий, в том числе технологий, расширяющих использование альтернативных видов топлива и позволяющих снижать объёмы выброса парниковых газов». Вместе с тем, правовое содержание этого приоритета практически нивелируется его формулировкой: «создание условий для планирования и проведения совместных исследований в целях разработки и внедрения». Закрепление приоритетной задачи в такой форме не позволяет оценить результативность работы по достижению поставленной цели. В этой связи не выглядит удивительным то, что энергосбережение и зеленые технологии никак не упоминаются в описании направлений политики для автомобильного, железнодорожного и водного транспорта. В отношении воздушного транспорта запланирована оценка соответствия парка воздушных судов государств-членов требованиям ИКАО в отношении шума (не выбросов) и принятие

согласованных подходов по эксплуатации таких судов при регулярных воздушных сообщениях, что вряд ли в полной мере соответствует заявленной цели «снижение негативного воздействия гражданской авиации на окружающую среду»¹³. В разделе III документа «Ожидаемые результаты проведения скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов» в качестве таких результатов никакие эффекты по снижению выбросов, повышению энергоэффективности и т.д., не упомянуты. Такой подход не способствует заметному продвижению в деле экологизации транспортной системы и не соответствует масштабу стоящих в связи с энергетическим переходом задач. Соответственно, нужны правовые инструменты, позволяющие получать количественно измеримые результаты и корректировать принимаемые меры в случае их недостижения.

Повышению эффективности политики ЕАЭС в области экологизации транспортных систем, как представляется, может способствовать формирование профильной структуры в ЕЭК, в функции которой входил бы расчёт оптимальных целевых показателей перехода на экологичные транспортные технологии. Такие целевые показатели (например, довести до определенного процента или абсолютного показателя количество автомобилей с нулевыми выбросами к определённому сроку), могут утверждаться решением Высшего Евразийского экономического совета, либо быть предметом специального международного договора ЕАЭС.

В Европейском Союзе Директива о чистых транспортных средствах, принятая в 2019 г., устанавливает национальные цели для государственных закупок, которые определяются как минимальный процент экологически чистых транспортных средств в совокупном объёме государственных закупок в государстве – члене ЕС. Государства-члены по своему усмотрению распределяют их между различными заказчиками, однако каждое государство должно выполнить как минимум половину целевого показателя закупок экологически чистых автобусов в каждом периоде за счет закупки автобусов с нулевым уровнем выбросов¹⁴. В 2020 г. Ев-

¹² Решение Высшего Евразийского экономического совета № 19 от 26.12.2016 "Об основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС" // Евразийская экономическая комиссия. – URL: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01414442/scd_11042017 (дата обращения: 23.09.2024).

¹³ Там же.

¹⁴ Директива (ЕС) 2019/1161 Европейского парламента и Совета от 20 июня 2019 г., вносящая поправки в Директиву 2009/33/ЕС о продвижении экологически чистых и энергоэффективных дорожных транспортных средств // Eur-Lex.

ропейская комиссия представила Стратегию устойчивой и умной мобильности и План действий, состоящий из 82 инициатив [17]¹⁵, которые призваны реализовать зелёную и цифровую трансформацию транспортной системы ЕС и сделать её более устойчивой к будущим кризисам. Стратегия состоит из конкретных мер, структурированных вокруг 10 ключевых областей и с обозначенными этапами их достижения. Так, к 2030 году в ЕС должно эксплуатироваться не менее 30 млн автомобилей с нулевым уровнем выбросов и должны быть готовы к выходу на рынок морские суда с нулевым уровнем выбросов; к 2035 году предполагается выпуск больших самолётов с нулевыми выбросами, и т.д. Меры для ускорения энергетического перехода включают в себя также увеличение производства, распределения и использования возобновляемых и низкоуглеродных видов топлива на транспорте, финансовую поддержку замены автопарков на транспортные средства с низким и нулевым уровнем выбросов, увеличение количества пассажиров, использующих железную дорогу и общественный транспорт, перемещение грузопотока на зелёные виды транспорта.

Схожие методы регулирования могут быть применены и в ЕАЭС, – разумеется, с настройкой количественных параметров под экономические возможности и потребности транспортных систем государств-членов.

В целом, выработка наиболее перспективных направлений транспортной политики в ЕАЭС с учётом энергетического перехода и сокращения выбросов CO₂ должна осуществляться не только органами ЕАЭС и представителями профильных министерств (транспорта, охраны окружающей среды, энергетики и др.), но и с привлечением широкого круга специалистов и экспертов, а также членов бизнес-сообщества

в лице транспортных предприятий, природоохранных неправительственных организаций и представителей общественности. В ЕАЭС, как и в Европейском Союзе, уже накоплен опыт проведения специализированных форумов, таких как, например, Евразийский международный форум Digital & Smart Transport. С учётом этого опыта, при содействии экспертного сообщества и гражданских институтов, целесообразно подготовить проект соглашения по экологизации транспортных систем, – возможно, в более широком выражении и применительно ко всем профильным отраслям экономики: энергетике, промышленности, сельскому хозяйству и т.д. Именно такой подход представляется наиболее релевантным с позиций масштабы стоящих перед государствами-членами задач в условиях глобального энергетического перехода.

Закключение

Обусловленный глобальным изменением климата энергетический переход реструктурирует матрицу мирохозяйственных связей, в том числе транспортную систему. Экологизация транспорта, на долю которого приходится значительная часть выбросов парниковых газов, требует последовательной государственной политики и принятия коллективных мер, в том числе на уровне региональных интеграционных объединений. Реализация предложенных правовых мер позволит выйти на заключение специального соглашения по экологизации транспортных систем или ряда профильных отраслей: энергетики, промышленности, сельского хозяйства и т.д. Такой подход в максимальной степени соответствовал бы общим задачам государств – членов ЕАЭС в условиях глобального энергетического перехода.

ЛИТЕРАТУРА

1. Петренко Л.Д. «Зелёный» транспорт: вызовы и возможности устойчивого развития / Л.Д. Петренко // *Международный научно-исследовательский журнал*. – 2021. – № 7 (109). – Ч. 3. – С. 143–146.
2. Авраменко А.А. Эколого-экономические аспекты управления транспортными системами ведущих интеграционных объединений мира / А.А. Авраменко, Р.И. Курбангулова // *Вестник евразийской науки*. – 2021. – № 1. – Т. 13. – С. 3–26.
3. Хотько О.А. Гармонизация законодательства государств-членов Евразийского экономического союза в системе правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности / О.А. Хотько // *Право.by*. – 2019. – № 2. – С. 40–46.

– URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/1161/oj> (дата обращения: 23.09.2024).

¹⁵ Sustainable and Smart Mobility Strategy // European Commission. – URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_2330 (дата обращения: 23.09.2024).

4. Месник Д.Н. Экономико-организационный механизм стимулирования развития экологически чистых технологий на транспорте / Д.Н. Месник, Д.А. Вечёрко // Наука и техника. – 2023. – Т. 22. – № 3. – С. 248–255.

5. Russell, C. Passed the peak? China's crude oil imports trend down: Russell / Clyde Russell / August 22, 2024 3:00 PM // Reuters. – URL: <https://www.reuters.com/markets/commodities/passed-peak-chinas-crude-oil-imports-trend-down-russell-2024-08-22/> (дата обращения 23.09.2024).

6. Biber, E. The Political Economy of Decarbonization: A Research Agenda / E. Biber, N. Kelsey, J. Meckling // Brooklyn Law Review. – Vol. 82. – Issue 2. – P. 605-643. – URL: <https://brooklynworks.brooklaw.edu/blr/vol82/iss2/8/> (дата обращения 23.09.2024).

REFERENCES

1. Petrenko L.D. «Zeljonyj» transport: vyzovy i vozmozhnosti ustojchivogo razvitija / L.D. Petrenko // Mezhdunarodnyj nauchno-issledovatel'skij zhurnal. – 2021. – № 7 (109). – Ch. 3. – S. 143–146.

2. Avramenko A.A. Jekologo-jekonomicheskie aspekty upravlenija transportnymi sistemami vedushhih integracionnyh ob#edinenij mira / A.A. Avramenko, R.I. Kurbandulova // Vestnik evrazijskoj nauki. – 2021. – № 1. – T. 13. – S. 3–26.

3. Hot'ko O.A. Garmonizacija zakonodatel'stva gosudarstv-chlenov Evrazijskogo jekonomicheskogo sojuza v sisteme pravovogo obespechenija jekologicheskij bezopasnosti transportnoj dejatel'nosti / O.A. Hot'ko // Pravo.bu. – 2019. – № 2. – S. 40–46.

4. Mesnik D.N. Jekonomiko-organizacionnyj mehanizm stimulirovanija razvitija jekologicheskij chistyh tehnologij na transporte / D.N. Mesnik, D.A. Vechjorko // Nauka i tehnika. – 2023. – Т. 22. – № 3. – S. 248–255.

Russell, C. Passed the peak? China's crude oil imports trend down: Russell / Clyde Russell / August 22, 2024 3:00 PM // Reuters. – URL: <https://www.reuters.com/markets/commodities/passed-peak-chinas-crude-oil-imports-trend-down-russell-2024-08-22/> (data obrashhenija 23.09.2024).

6. Biber, E. The Political Economy of Decarbonization: A Research Agenda / E. Biber, N. Kelsey, J. Meckling // Brooklyn Law Review. – Vol. 82. – Issue 2. – P. 605-643. – URL: <https://brooklynworks.brooklaw.edu/blr/vol82/iss2/8/> (data obrashhenija 23.09.2024).

