

НАЛЕЖНЕ ДОРОЖНЄ ПОКРИТТЯ – СКЛАДНИК ОРГАНІЧНОГО ГОСПОДАРЮВАННЯ GOOD ROAD SURFACES – THE COMPONENTS OF ORGANIC FARMING

Піддубна Д.С.,
к.ю.н., старший викладач кафедри цивільного та господарського права
Донецький юридичний інститут МВС України

У статті розкривається стан запровадження органічного господарювання. Здійснюється розмежування суб'єктів господарювання: юридичні особи, фізичні особи-підприємці, а також наголошується на фізичних особах. Останні мають можливість здійснювати вирощування певних видів продукції, плодів, ягід, овочів, фруктів тощо. Таке вирощування зазвичай може здійснюватись і з позицій органічного виробництва чи екологічно чистого виробництва. Для запровадження такого виробництва потрібно вирішити проблеми здійснення транспортування отриманих результатів виробництва. Швидке псування й низка транспортних вимог до органічної чи екологічно чистої продукції породжують підґрунтя для порушення питання про належне дорожнє покриття. Адже його стан сьогодні не дає можливості говорити про забезпечення права на дорожнє покриття не тільки громадян, а й суб'єктів господарювання. Недосконалість стану полотна доріг нічого більше не залишається, як констатувати факт щодо його неякісного стану, а й в деяких місцевостях – особливо сільських – його відсутності. Стаття розкриває нормативно-правові положення чинного законодавства щодо дорожнього руху. Подальші дослідження ще мають бути проведені, і вони повинні ґрунтуватися на всеохопному напрямі, доцільності для практичного життя. Виділено ті норми права, які містять суттєві неузгодженості між собою і складність практичного застосування. Недосконалість, неуніфікованість правових норм – причина невітлення їх у повсякденне життя. Оскільки виробництво сільськогосподарської продукції, сировини, ягід, овочів і фруктів у більшості здійснюється в сільській місцевості, то зацікавленою категорією щодо землі автомобільного транспорту й дорожнього покриття стають мешканці сіл і сіл міського типу, відповідно до Земельного кодексу України.

Ключові слова: належне дорожнє покриття, автомобільні дороги, органічне господарювання, екологічно чисте виробництво, посадові особи, нормативно-правові акти, суб'єкти господарювання.

В статье раскрывается состояние внедрения органического хозяйствования. Осуществляется разграничение субъектов хозяйствования: юридические лица, физические лица-предприниматели, а также отмечаются физические лица. Последние имеют возможность осуществлять выращивание определенных видов продукции, плодов, ягод, овощей, фруктов и тому подобное. Такое выращивание может осуществляться и с позиций органического производства или экологически чистого производства. Для внедрения такого производства нужно решить вопросы осуществления транспортировки полученных результатов производства. Быстрая порча и ряд транспортных требований к органической или экологически чистой продукции создают почву для поднятия вопроса о надлежащем дорожном покрытии. Ведь его состояние на сегодняшний день не предоставляет возможности говорить об обеспечении прав на дорожное покрытие не только граждан, но и субъектов хозяйствования. С учетом современного состояния полотна дорог ничего не остается, как констатировать его несоответствие, а в некоторых местностях – особенно сельских – полное его отсутствие. Статья раскрывает нормативно-правовые положения действующего законодательства относительно дорожного движения. Дальнейшие исследования еще должны быть проведены, и они должны основываться на объемном направлении, целесообразности для практической жизни. Выделено выделение тех норм права, которые содержат существенные несогласия между собой и сложность в практическом применении. Несовершенство правовых норм – причина их неупоминания в повседневную жизнь. Поскольку производство сельскохозяйственной продукции, сырья, ягод, овощей и фруктов в подавляющем большинстве осуществляется в сельской местности, то заинтересованной категорией относительно земель автомобильного транспорта и дорожного покрытия становятся жители сел и поселков городского типа, в соответствии с Земельным кодексом Украины.

Ключевые слова: надлежащее дорожное покрытие, автомобильные дороги, органическое хозяйствование, экологически чистое производство, должностные лица, нормативно-правовые акты, субъекты хозяйствования.

In the scientific article reveals the state of implementation of organic farming. Implemented distinction entities: legal persons, natural persons-entrepreneurs as well as the marked individuals. The latter have also the possibility to carry out the cultivation of certain types of products or fruits, berries, vegetables, fruits and the like. Such cultivation can be carried out from the standpoint of organic production or environmentally friendly production. On the way of the production of one of the components of the obtained production results are transport issues. Rapid deterioration and a number of transport requirements for organic or eco-friendly products pave the way for raising the issue of proper pavement. After all, their condition today not only provides opportunities to talk about ensuring the rights of citizens on the road surface, but also legal entities. Turning to the current state of the web of roads is nothing to do but to state a fact about his inconsistency and in some areas – particularly rural – its absence. This work reveals the characteristics of regulatory provisions in force within the traffic. But this is not an exhaustive legal act. Further studies still need to be carried out, and they should be based on the volume direction, suitable for practical life. The work carried out by the selection of the rule of law, which contains significant disagreement between himself and the difficulty in practical application. Inadequate legal regulations – the key to the question of realization in everyday life. Since the production of agricultural products, raw materials, berries, fruits and vegetables in the vast majority carried out in rural areas, the categories concerned are residents of the villages and towns, as well as lands of motor transport and road surface in accordance with the Land Code of Ukraine.

Key words: good road surfaces, organic farming, environmentally friendly production, officials, regulations, business entities.

Органічне виробництво – складник органічного господарювання, яке набуває все більшого поширення не лише поміж суб'єктами аграрного господарства, а й серед пересічних громадян. І якщо останній звик розуміти, що до суб'єктів аграрного господарювання належать великі підприємства, які виробляють певний вид сільськогосподарської продукції, то це, окрім помилковості з погляду юридичного підходу, містить помилковість виключно у свідомості громадян. Адже суб'єктами аграрної сфери, аграрного ринку є як юридичні особи (з відповідним поділом і класифікацією), фізичні особи-підприємці, які реєструють обраній вид діяльності у відповідному порядку, отримують підтверджувальні документи й займаються

певною діяльністю, так і фізичні особи. Саме до останніх сміливо зараховуємо осіб, які отримали земельні ділянки для ведення особистого селянського господарства, осіб, які мають земельні ділянки сільськогосподарського призначення, надані для ведення городництва, садівництва. З огляду на переорієнтацію не лише щодо правильного розуміння належних суб'єктів, а й щодо важливості забезпечення бережливого ставлення до себе, до інших громадян, до складників природи та природи загалом, і жоден без винятку з перелічених аспектів у XXI столітті не характеризується позитивними показниками якості й безпеки, гранично допустимими нормами тощо, а в більшості виключно негативними, на шляху покращення та зміни такої

ситуації в аграрній сфері стає виправданим, своєчасним саме органічне господарювання. А його науково-теоретичне дослідження з обов'язковим урахуванням практичної можливості реалізації стає актуальним, пріоритетним завданням кожного свідомого громадянина-науковця. Органічне господарювання – не лише частина заходів, за допомогою яких можна покращити, відновити природні ресурси та об'єкти, а й визначальний напрям на шляху збільшення економічного потенціалу України.

На науковому полі науковці України: В.І. Андрейцев, Н.С. Гавриш, Г.І. Балюк, О.В. Гафурова, А.П. Гетьман, В.М. Єрмоленко, І.І. Каракаш, В.І. Курило, М.В. Краснова, П.Ф. Кулнич, О.Ю. Піддубний, А.М. Статівка, В.Ю. Уркевич, М.В. Шульга та ін. – висвітлюють цю проблему, їхні праці мають велике значення, однак розглядають лише окремі проблемні аспекти. Саме тому сьогодні стає виправданою необхідністю фундаментальне дослідження й подальше вивчення зазначеного питання.

Однією з таких потреб щодо донесення до суспільства стає складовий елемент органічного господарювання – «якісні дороги» чи належний рівень дорожнього покриття. Безсумнівним є факт, що коли ми говоримо, що дороги мають бути без «дірок», суцільні тощо, ми маємо на увазі, що такий стан доріг має реалізовувати одне із прав громадян, забезпечувати безпечність, комфортність і зручність пересування тощо. Така позиція дійсно має місце бути, адже так воно і є. Так, А.М. Статівка розглядає організаційно-правове забезпечення будівництва та ремонту шляхів із твердим покриттям у сільській місцевості в контексті організаційно-правових питань соціального розвитку села в Україні [1, с. 108–122]. О.В. Гафурова, вивчаючи правове регулювання розвитку мережі автомобільних доріг у сільській місцевості, зазначає, що «дороги є найважливішою складовою інфраструктури та забезпечують не тільки ефективне функціонування сільськогосподарського виробництва, а й доступ сільського населення до соціальних благ» [2, с. 58]. Такий аспект стає важливим і під час здійснення органічного господарювання. Зумовлюється це тим, що продукція, яка отримується від органічного виробництва, така як овочі, фрукти, ягоди, насіння тощо, також характеризується (більшою мірою це притаманно саме ягодам, фруктам, потім уже й овочам) досить швидким псуванням, складністю транспортування тощо. І саме щодо реалізації можливості транспортування органічної сировини, продукції, ягід, фруктів, овочів стає виправданим розгляд категорії якісного покриття доріг як частини органічного процесу.

З огляду на сучасний стан полотна доріг нічого більше не залишається, як констатувати не лише його неякісний стан, а й у деяких місцевостях (особливо сільських) повну його відсутність. Серед причин такого стану можемо назвати історичний період їх створення (прокладання), фінансування, поділу та класифікації, відання з питань ремонту тощо за територіальними громадами; відсутність своєчасного ремонту, складну процедуру дозвільного оформлення для можливості здійснити відповідний дорожній ремонт і вартісну його характеристику, відсутність контролю за дотриманням нормативів щодо можливості проїзду автомобілів із відповідною вагою через населені пункти, відсутність контролю за рухом вантажівок у літній період (коли під впливом високої температури дорожнє покриття стає м'яким і вантажівки з великою вагою роблять «видавину» на дорозі) і, головне, не ставиться питання притягнення до відповідальності тих осіб, які мають усе це контролювати. При цьому міра такої відповідальності не має бути виражена через кримінальну відповідальність, адже якщо особу засуджено й вона відбуває покарання в місцях позбавлення волі, наслідком стає те, що її потрібно в цих місцях утримувати, для цього потрібні кошти, які мають закладатися в Державному бюджеті. Такий факт стає не зовсім виправданим, особливо в силу

останніх подій в Україні. Тому видом відповідальності для таких осіб має стати саме матеріальна відповідальність, простіше кажучи, не виконувеш свої обов'язки – сплачуй штрафи. По-перше, такий механізм буде активно та плідно впливати на відповідних суб'єктів, по-друге, це вигідно з економічного погляду безпосередньо для держави.

Щодо надання більш детальних правових характеристик і регламентації стосовно вдосконалення нормативно-правового регулювання «якості» доріг потрібно чітко визначити, які сьогодні існують види доріг, у числу відання вони перебувають, хто здійснює контроль за належним їх утриманням і хто все ж таки має нести відповідальність за жахливий їх стан нині. Без сумніву, це питання з аргументованих причин стає актуальним, важливим і необхідним під час запровадження й поширення органічного господарювання в Україні.

Не торкаючись нормативно-правових актів в історичному аспекті, розглянемо ті, які сьогодні регулюють відповідні положення.

Стаття 19 Земельного кодексу України (далі – ЗКУ) передбачає наявність відповідних категорій землі, ст. 65 – закріплює, що землями промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони й іншого призначення визнаються земельні ділянки, надані в установленому порядку підприємствам, установам та організаціям для здійснення відповідної діяльності [3]. Найбільш цікавими для виокремленого напрямку наукового пошуку стають землі транспорту – «землі, надані підприємствам, установам та організаціям залізничного, автомобільного транспорту і дорожнього господарства, морського, річкового, авіаційного, трубопровідного транспорту та міського електро-транспорту для виконання покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту і розвитку об'єктів транспорту» [3]. Окрім того, щодо земель транспорту передбачається можливість їх перебування в державній, комунальній і приватній власності.

Оскільки виробництво сільськогосподарської продукції, сировини, ягід, овочів і фруктів у більшості здійснюється в сільській місцевості, то зацікавленою категорією щодо земель автомобільного транспорту й дорожнього покриття стають мешканці сіл і сіл міського типу, відповідно до ЗКУ. Адже саме до земель дорожнього господарства включаються «землі під проїзною частиною, узбіччям, земляним полотном, декоративним озелененням, резервами, кюветами, мостами, тунелями, транспортними розв'язками, водопропускними спорудами, підпирними стінками і розташованими в межах смуг відведення іншими дорожніми спорудами та обладнанням, а також землі, що знаходяться за межами смуг відведення, якщо на них розміщені споруди, що забезпечують функціонування автомобільних доріг» [3].

Окрім того, дослідивши чинну законодавчу базу з визначеного напрямку, маємо можливість констатувати: питання у сфері доріг – це частина здійснення та забезпечення містобудівної діяльності й безпосередньо дотримання правил дорожнього руху.

Так, згідно із Законом України «Про дорожній рух» [4], передбачаються правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя і здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху й охорони навколишнього природного середовища; ст. 1 встановлено регулювання суспільних відносин у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначено права, обов'язки й відповідальність суб'єктів – учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ та організацій незалежно від форм власності й господарювання [4]. Безперечно, розуміємо, що це законодавче закріплення стосується виключно питань, пов'язаних із дорожнім рухом, однак уведення змістового навантаження шляхом уживання словосполучень, таких як «з метою захисту

життя і здоров'я громадян», «охорони навколишнього природного середовища», створює підґрунтя для більш широкого погляду на такий зміст. Адже під час здійснення транспортування органічної продукції (сировини), плодів, ягід, фруктів, овочів, які також направлені на захист життя і здоров'я громадян, охорону навколишнього природного середовища (життєвий простір) громадян, охорону навколишнього природного середовища, виникають, окрім зазначених позицій, також ті відносини, що будуть безпосередньо стосуватися й дорожнього руху.

Відповідно до окресленого досліджуваного законодавчого акта, до компетенції Кабінету Міністрів України у сфері дорожнього руху зараховано таке: «розробка і затвердження державних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах, вимог екологічної безпеки; встановлення єдиних вимог щодо проектування, будівництва, реконструкції, ремонту, утримання та охорони автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, затвердження програм їх будівництва; встановлення єдиних вимог щодо конструкції та технічного стану транспортних засобів, що експлуатуються в Україні; визначення порядку видачі сертифікатів на здійснення діяльності, пов'язаної з виготовленням, ремонтом і експлуатацією транспортних засобів, перевезеннями вантажів і пасажирів, підготовкою водіїв, будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, іншими видами діяльності, що впливають на безпеку руху» [4]. Варто знати, що до компетенції обласних міських рад та обласних державних адміністрацій належить «забезпечення розвитку мережі місцевих автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, їх утримання та охорони» [4], а до компетенції міських рад і їхніх виконавчих органів, районних рад, районних державних адміністрацій – «організація будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів; керівництво та контроль за діяльністю підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання за виконанням вимог законодавства, рішень органів державної виконавчої влади про дорожній рух і його безпеку» [4]. До компетенції сільських, селищних рад і їхніх виконавчих органів нормативно-правовий акт України зараховує таке: «сприяння діяльності по утриманню у безпечному для дорожнього руху стані автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та їх облаштуванню об'єктами сервісу» [4]. Цікавою видається ст. 9 Закону, яка закріплює компетенцію власників автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, а саме: «розробка програм та здійснення заходів щодо розвитку, удосконалення, ремонту та утримання у безпечному для дорожнього руху стані доріг, вулиць та залізничних переїздів, зон відчуження; визначення структур управління, проектування, будівництва та утримання доріг, вулиць та залізничних переїздів; компенсація витрат власникам транспортних засобів, якщо дорожньо-транспортні пригоди сталися з причин незадовільного експлуатаційного утримання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, за рішеннями судових органів; забезпечення безпечних, економічних та комфортних умов дорожнього руху; забезпечення учасників дорожнього руху інформацією з питань стану аварійності та дорожнього покриття, гідрометеорологічних та інших умов; вирішення питань експлуатації автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів у надзвичайних ситуаціях; передача права на експлуатаційне утримання доріг, вулиць та залізничних переїздів іншим юридичним особам; визначення нормативів та виділення необхідних коштів на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів; термінове усунення пошкоджень на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах; проведення лінійного аналізу аварійності на підвідомчих автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах» [4].

Із перелічених законодавчих положень виникає питання: хто мається на увазі в зазначених позиціях – власники доріг, щодо яких саме доріг це положення має бути застосовано? Адже якщо врахувати, що власник доріг мається на увазі у звичному для нас сприйнятті «власності», то як наслідок повинні були б констатувати, що дороги в нас перебувають у приватній власності. Проте, враховуючи те, що «власність» – це право володіння, користування, розпорядження в цих позиціях дорогами, і враховуючи міжнародний досвід в аспекті запровадження платного проїзду по автомобільних шляхах, з урахуванням економічного спадку України зараз говорити, а тим паче втілювати в життя положення щодо власності доріг передчасно. Тим паче без розмежування видів і призначення доріг в Україні.

Стаття 12 Закону [4] «Участь підприємств, установ, організацій у забезпеченні безпеки дорожнього руху, обов'язки посадових осіб у цій сфері» в частині 3 передбачає: «Посадові особи, які відповідають за будівництво, реконструкцію, ремонт, експлуатацію та облаштування автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, мостів, шляхопроводів, інших споруд, зобов'язані: забезпечувати утримання їх у стані, що відповідає встановленим вимогам щодо забезпечення безпеки дорожнього руху; при виникненні умов, що створюють загрозу безпеці дорожнього руху, здійснювати заходи для своєчасної заборони або обмеження руху, а також відновлення безпечних умов для руху; впроваджувати у повному обсязі заходи щодо безпеки дорожнього руху при здійсненні будівництва, реконструкції та ремонту доріг, вулиць та залізничних переїздів; позначати місця виконання робіт, місця, де залишено на дорозі, вулиці, залізничному переїзді машини і механізми, будівельні матеріали тощо, відповідними дорожніми знаками, огорожувальними і направляючими засобами, а в темний час доби і при тумані – сигнальними вогнями, передбаченими діючими нормами; по закінченні робіт на дорозі, вулиці, залізничному переїзді негайно привести їх у стан, що забезпечує безперешкодний і безпечний рух транспортних засобів і пішоходів, та впорядкувати зони відчуження; у разі забруднення проїзної частини доріг, вулиць, залізничних переїздів невідкладно здійснювати заходи для їх очищення і своєчасного попередження учасників дорожнього руху про загрозу безпеці руху, що виникла; обладнувати їх технічними засобами регулювання дорожнього руху; виявляти аварійно-небезпечні ділянки та місця концентрації дорожньо-транспортних пригод та забезпечувати здійснення у таких місцях відповідних заходів щодо удосконалення умов та організації дорожнього руху для забезпечення його безпеки; своєчасно виявляти перешкоди дорожньому руху та забезпечувати їх усунення, а у разі неможливості – невідкладно позначати дорожніми знаками, огорожувальними і направляючими засобами; щомісяця проводити лінійний аналіз аварійності. Особи, які відповідають за експлуатацію під'їзних і ґрунтових доріг, а також власники транспортних засобів зобов'язані виключати можливість виносу транспортними засобами землі, каміння або інших матеріалів на автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди» [4]. Згідно з такими позиціями, існують підприємства, установи, організації й посадові особи, які відповідальні за будівництво, реконструкцію, ремонт, експлуатацію та облаштування автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, мостів, шляхопроводів, інших споруд, далі за текстом надається перелік їхніх зобов'язань. Однак позначення посадових осіб закріплюється в статті, що має назву «Участь підприємств, установ ...», тому виникає питання: про які посадові особи йде мова? Посадові особи підприємств, установ організацій?! Тоді виникає інше питання: які дороги підпадають під таке регулювання? Посадові особи – це співробітники державної виконавчої влади? При цьому ж не зрозуміло, чому їх зазначають у статті про підпри-

емства, установи. Чи посадові особи безпосередньо цих підприємств, установ, організацій? Проте виникає ще одне питання: чому їх називають посадовими особами? Виходячи з обсягу наукового пошуку, відзначимо, що це лише початкове відображення складності, незрозумілості, непогодженості правових норм за чинним законодавством у сфері, що стосується доріг. Підтримуємо: існує необхідність подальшого наукового дослідження з наданням обґрунтованих, виважених і необхідних змін до чинного законодавства, що стане підґрунтям для забезпечення прав у такому розрізі: громадян, фізичних осіб-підприємців і юридичних осіб, які й створюються з метою здійснення

певного виду господарювання, – права на якісне дорожнє покриття. Безперечно, не є винятком й органічне господарювання. З урахуванням його властивостей щодо псування та потреб стосовно транспортування належне дорожнє покриття стає одним із важливіших аспектів на шляху здійснення органічного господарювання.

Для визначення «якості» доріг у контексті можливості здійснення транспортування органічної продукції важливі дороги не лише в сільській місцевості, а й міжміського сполучення. Загалом можемо констатувати, що все дорожнє покриття має бути належної якості без жодного винятку.

ЛІТЕРАТУРА

1. Статівка А.М. Організаційно-правові питання соціального розвитку села в Україні : [монографія] / А.М. Статівка. – Х. : Право, 2007. – 208 с.
2. Гафурова О.В. Правове регулювання розвитку мережі автомобільних доріг у сільській місцевості / О.В. Гафурова // Бюлетень Міністерства юстиції України. – № 9. – 2012. – С. 57–63.
3. Земельний кодекс України від 25 жовтня 2001 року (в ред. від 03 квітня 2016 року) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2768-14/page>.
4. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 року (в ред. від 28 грудня 2015 року) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.