

УДК 347.7:[339.37:665.75] — 006.83

ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВІ ЗАСОБИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЯКОСТІ ПАЛИВА В РОЗДРІБНІЙ МЕРЕЖІ

Г. В. Морозов, здобувач

Національний університет «Юридична академія імені Ярослава Мудрого»

Розглянуто стан та ключові проблеми господарсько-правових засобів, які гарантують якість палива, що реалізується за допомогою роздрібних мереж автомобільних заправних станцій. Особливу увагу приділено генезі правового регулювання механізму відпускання та обліку нафтопродуктів. У контексті сучасної проблематики ринку нафтопродуктів запропоновано низку господарсько-правових засобів підвищення якості палива в роздрібній мережі.

Ключові слова: *автомобільна заправна станція, нафтопереробний завод, роздрібна мережа реалізації нафтопродуктів, система якості нафтопродуктів, паливо, нафтотрейдери.*

Постановка проблеми. Пріоритетним напрямом удосконалення національної системи господарювання є комплексне реформування стратегічних секторів національної економіки. Необхідність зазначених трансформацій викликана не тільки переходом до ринкової моделі господарювання, а й затяжними деструктивними виявами у багатьох галузях господарювання.

Так, стрімке ослаблення державного контролю на тлі проголошеної делібералізації господарської сфери, «завуальована» монополізація ключових ринків товарів і послуг, а також неефективність методів державного регулювання ринкових відносин призвели до кризового стану паливно-енергетичного комплексу України. При цьому найбільші побоювання, на думку багатьох теоретиків та аналітиків, викликає ринок роздрібною реалізації палива.

У контексті зазначеного, проблематичність реалізації якісного палива кінцевому споживачеві посилюється недосконалістю правового регулювання даної сфери суспільних відносин. У переважній більшості небагатьох сучасних досліджень, побічно присвячених проблематиці правового регулювання торгівлі нафтопродуктами, відзначається його недосконалість. Очевидно, що ситуація незавершеності правового регулювання досліджуваної сфери господарської діяльності має системний характер.

При цьому не можна не погодитися з точкою зору Г. Знам'янського, відповідно до якої сучасний стан господарського законодавства «не може забезпечити логічно закінченого регулювання у жодній зі сфер господарювання» [1, с. 38].

Наслідком численних проблем правового регулювання реалізації нафтопродуктів через роздрібну мережу автомобільних заправних станцій (АЗС) є

низька якість і конкурентоспроможність реалізованого палива, стрімке і безконтрольне підвищення цін на нафтопродукти і як наслідок зростання цін на промислову продукцію, ринок споживчих товарів та послуг.

Незважаючи на наявність правових приписів, що регламентують систему контролю якості нафтопродуктів в Україні, де-юре, де-факто реалізація зазначеного механізму є досить ефемерною через низьку правореалізацію чинного законодавства України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Забезпечення якості палива в роздрібній мережі, як правило, аналізується переважно представниками технічних або ж економічних досліджень. Так, економічну проблематику механізму управління ринку нафти і нафтопродуктів на дисертаційному рівні, розглядав О. Шпак [2]. Окремим проблемам організаційно-економічного характеру у сфері нафтопереробної промисловості було присвячено дисертації Д. Мамзелева [3], В. Лесик [4], В. Філіпчука [5].

У рамках юридичного дослідження загальних питань ролі правового регулювання в галузі торгівлі нафтопродуктами в Україну заслуговують на увагу наукові вишукування Н. Познякової [6].

У цілому питання ефективності господарського законодавства аналізувалися в роботах О. Ашуркова, Г. Знам'янського, О. Кібенко, В. Мамутова, Б. Розовського, В. Щербини.

Не ставлячи під сумнів актуальність даних досліджень, слід все ж таки звернути увагу на наявність «теоретичного вакууму» в галузі дослідження господарсько-правових засобів забезпечення якості палива в роздрібній мережі.

Формулювання цілей. Практична значущість ефективності правового регулювання роздрібною торгівлю нафтопродуктів обумовлена гострою необхідністю підвищення якості послуг АЗС і нафтотрейдерів у цілому. У зв'язку з цим особливої актуальності набувають питання виявлення господарсько-правових засобів поліпшення якості реалізованих нафтопродуктів в Україні. Окремим завданням даного дослідження є й аналіз комплексу різноманітних юридичних приписів, що становлять у сукупності «правову матерію» взаємовідносин учасників ринку роздрібною торгівлю паливом.

Реалізація зазначеної мети здійснена в рамках детального дослідження законів України, постанові Кабінету Міністрів України, ДСТУ, зарубіжних стандартів якості, а також інших нормативно-правових та технічних актів в аналізованій сфері суспільних відносин.

Виклад основного матеріалу. З проблемою неякісного палива Україна зіткнулася ще у середині 90-х років ХХ ст. Після зниження обсягів виробництва в нафтопереробній сфері в державі першочерговим завданням стало кількісне наповнення ринку паливом.

Імперативною умовою реалізації палива через систему АЗС є обов'язковий зовнішній плановий контроль якості. Виконання зазначеного завдання раніше

покладалася на Державний комітет України з питань технічного регулювання та споживчої політики (далі — Держспоживстандарт), перетворений нині на Державну інспекцію України з питань захисту прав споживачів. Оптимальна система контролю якості базується на відборі палива як на заводах-виробниках, так і на АЗС із заправного пістолета. Не менш важливим є і забір проб у двох примірниках — одна відправляється на лабораторні дослідження, а друга опечатується і передається власнику АЗС. У разі незгоди з результатами цю пробу передають на повторний аналіз в іншу лабораторію. Однак недостатність бюджетного фінансування в останні роки призвела до того, що держава фактично усунулася від контролю якості палива.

Переслідуючи мету встановлення якості нафтопродуктів, Міністерство палива та енергетики України (далі — Мінпаливенерго) спільно з Держспоживстандартом затвердили наказ від 4 червня 2007 р. № 271/121 «Про затвердження Інструкції з контролю якості нафти і нафтопродуктів на підприємствах і організаціях України» (далі — Інструкція № 271 / 121) [7].

Інструкція № 271/121 встановила єдиний порядок організації та проведення робіт, пов'язаних з контролем якості нафти і нафтопродуктів під час їх приймання, зберігання, транспортування та реалізації, а також передбачила можливість відбору проб палива безпосередньо з пістолета АЗС.

Разом з тим у зв'язку зі сформованою ситуацією Мінпаливенерго запропонувало ввести обов'язкове ліцензування виробництва нафтопродуктів шляхом внесення змін до Закону України від 1 червня 2000 року № 1775-III «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» [8], доповнивши його пунктом про ліцензування виробництва нафтопродуктів. Крім того, Мінпаливенерго здійснило спробу визначення НПЗ, які виробляють неякісне паливо. Внаслідок цього на спільному засіданні за участю більше 80 власників міні-НПЗ було прийнято рішення про створення асоціації міні-НПЗ, яка повинна налагодити закупівлю сировини, а також організувати відправлення продукції міні-НПЗ на вторинну переробку на великі заводи.

Слід зауважити, що багато мереж АЗС ведуть внутрішній контроль якості нафтопродуктів, здійснення якого дозволяє виключити можливий негативний вплив людського чинника. Зазвичай контроль якості палива відбувається в три основних етапи:

- вхідний (попередній) контроль продукції в вагоноцистернах;
- поточний контроль в резервуарах нафтобаз і на виході з них;
- подальший контроль у ході щомісячних перевірок безпосередньо на АЗС.

Вхідний контроль проходить кожна цистерна з паливом, що надходить із заводу-виробника. У стаціонарній лабораторії перевіряються якісні характеристики нафтопродуктів і, якщо не виявлено відхилень від норм, дається письмовий дозвіл на зливання палива з вагоноцистерни у резервуар нафтотерміналу.

При відправленні палива з бази на АЗК його знову піддають перевірці, і безпосередньо на автозаправний комплекс воно потрапляє вже не з заводським паспортом якості, а з паспортом якості однієї з лабораторій компанії. Такий паспорт точніше відображає якісні показники продукту, оскільки під час зберігання/транспортування деякі параметри можуть змінитися. Також існує системна проблема з якістю палива, що реалізується окремими підприємцями, факти втрати якості на стадії роздрібною реалізації підтверджуються неодноразово. Часто трапляється, що технічні характеристики реалізованих нафтопродуктів не збігаються з даними паспортів вихідного контролю виробника — і чим довше ланцюжок реалізації від великого опту до роздробу, тим складніше знайти винного.

З 1 січня 2007 р. набрали чинності зміни до Закону України від 12 травня 1991 року № 1023 «Про захист прав споживачів» [9], згідно з якими перевіряючий орган має фінансувати вартість зразків, що вилучаються в структурах, які перевіряються. Разом з тим клінічна дефіцитність бюджетних коштів зумовлює ту обставину, що органи захисту прав споживачів не мають матеріальної бази для відбору зразків нафтопродуктів для контролю їх якості (часто дані органи не мають коштів навіть на оплату зразків).

На особливу увагу заслуговує і введення нових національних стандартів в галузі нафтопродуктів, а саме: ДСТУ 4840:2007 «Паливо дизельне підвищеної якості. Технічні умови» та ДСТУ 4839:2007 «Бензини автомобільні підвищеної якості. Технічні умови» [10], які відповідають аналогічним європейським стандартам Е № 590: 2004 та Е № 228:2004.

Після проходження зазначених стандартів державної експертизи в профільному інституті вони вступили в законну силу з 1 січня 2008 р. Зазначимо, що з нововведеними стандартами, стандарти, що діяли (ДСТУ 4063:2001), не скасовані [11].

Видається за доцільне систематизувати перелік національних ДСТУ, які передбачають гранично допустимі норми хімічного складу автомобільного бензину, за допомогою табл. 1.

Т а б л и ц я 1

Гранично допустимі норми хімічного складу бензинів автомобільних

БЕНЗИНИ АВТОМОБІЛЬНІ	
Детонаційна стійкість:	
– октанове число за дослідним методом	ДСТУ 8226
– октанове число за моторним методом	ДСТУ 511
Щільність	ДСТУ 3900
Фракційний склад	ДСТУ 2177
Тиск насичених парів бензинів	ДСТУ 1756
Кислотність і кислотне число	ДСТУ 5985

Закінчення табл. 1

1	2
Концентрація фактичних смол	ДСТУ 1567
Індукційний період	ДСТУ 4039
Масова частка сірки	ДСТУ 19121
Випробування на мідній пластинці	ДСТУ 6321
Зміст водорозчинних кислот і лугів	ДСТУ 6307
Вміст механічних домішок та води	ДСТУ 6370; п. 8.4 ДСТУ 4063-2001
Колір	п. 8.4 ДСТУ 4063-2001
Концентрація свинцю	ДСТУ 28828
Сумарний вміст ароматичних вуглеводів	ДСТУ 29040
Масова частка бензолу	ДСТУ 29040
Масова частка кисню	EN 1601
Масова частка кисневмісних сполук	EN 1601

Заслугує на увагу та обставина, що деякі вітчизняні нафтопереробні заводи намагаються модернізувати свої виробничі потужності. Зокрема, Лисичанський НПЗ з 1 січня 2008 р. був готовий випускати паливо, яке відповідає екологічним нормам як Євро-3, так і Євро-4.

Крім того, з 25 жовтня 2007 р. введено в експлуатацію Одеський НПЗ, який після більш ніж дворічної реконструкції адаптований до сучасних стандартів. У свою чергу Щебелинський НПЗ проводить реконструкцію, мета якої — поліпшення якості нафтопродуктів, що випускаються. Для підвищення якості палива на підприємстві запущено в експлуатацію установку гідроочищення і каталітичного крекінгу (потужність — 610 тис. т на рік).

Очевидно, що відсутність бажання в модернізації виробничих ліній НПЗ, зокрема Надвірнянського, Дрогобицького та Херсонського, зумовлює зниження їх конкурентоспроможності і як наслідок може спричинити подальше банкрутство.

Наказом Держспоживстандарту від 27 грудня 2007 р. № 397 [12] технологічно відсталим НПЗ дозволялося до 1 січня 2011 р. випускати дизпаливо з масовою часткою сірки 0,5 % і бензин до 0,1 %. Таким чином, на державному рівні було фактично «легалізовано» на державному рівні випуск низькоякісного бензину і дизпалива.

Зокрема, 16 січня 2008 р. Держспоживстандарт наказом № 8 скасував наказ від 27 грудня 2007 р. № 397. Спеціальні джерела інформації поширюють відомості про перероблення Надвірнянським, Дрогобицьким і Херсонським НПЗ української нафти з меншим вмістом сірки в межах норм ДСТУ 4063:2001. Кременчуцький НПЗ, який перейшов у власність групи «Приват», став випускати з української та азербайджанської нафти паливо, що відповідає ТУ. У232-00152388-0032-2003.

Особливі побоювання викликає та обставина, що компоненти автомобільних бензинів КБ-92 та КБ-95 не є паливом для автомобілів. Така ситуація ускладнюється реалізацією зазначених компонентів через власні АЗС, що підтверджує неналежний рівень державного моніторингу на ринку реалізації нафтопродуктів.

Три із шести вітчизняних НПЗ: Лисичанський, Одеський, Кременчуцький, а також Шебелинський ГПЗ перейшли на випуск палива, що відповідає стандартам Євро-3 та Євро-4. Підприємства вже реконструювали та модернізували свої виробництва і продовжують робити це і в даний час. У свою чергу Надвірнянський та Дрогобицький НПЗ випускають паливо за старими стандартами, у той час як Херсонський НПЗ й зовсім не працює.

Останніми роками в Україні відбулися значні зміни в номенклатурі автомобільних бензинів, дизельних палив та мастил. Істотно змінився асортимент нафтопродуктів, які виготовляються НПЗ, — з'явилися нові марки нафтових палив з кращими екологічними показниками. При виробництві нафтопродуктів використовуються ефективні присадки, які поліпшують фізико-хімічні та експлуатаційні характеристики нафтопродуктів.

У зв'язку з наведеним наказом Держспоживстандарту України від 3 жовтня 2007 р. № 244 [13] затверджено нові національні стандарти ДСТУ 4840:2007 та ДСТУ 4839:2007, які відповідають вимогам європейських стандартів EN228: 2004 та EN 590:2004.

За задумом регулятора, стандарти, введені в дію з 1 січня 2008 р., повинні були мати свою юрисдикцію аж до 2011 р., причому паралельно зі старими вимогами. Слід уважати, що дія подвійних стандартів обумовлена відсутністю негайної готовності, а головне — фінансової спроможності всіх вітчизняних підприємств до модернізації випуску палива за новими правилами. Для диференціації палива, виготовленого згідно з новими вимогами, йому присвоюється «префікс» *Євро*.

На жаль, говорячи про стандарти «Євро», багато хто не повною мірою розуміє, що норми за великим рахунком встановлюють граничні викиди шкідливих речовин з відпрацьованими газами для автомобілів. При цьому на відповідність зазначеним стандартам перевіряється не стільки саме паливо, скільки використовують його транспортні засоби. Що ж стосується якості бензину і дизеля, то воно нормується стандартами EN228 та EN590, які включають додаткові вимоги. Головна сутність цих вимог зводиться до здатності тривалої роботи систем автомобіля на паливі з нормами викидів шкідливих речовин для автомобілів Євро-3 та Євро-4.

Єдиний порядок організації та проведення робіт, пов'язаних з контролем якості нафтопродуктів під час їх приймання, зберігання та транспортування, визначається спільним наказом Мінпаливенерго України, Міністерства економіки України, Міністерства транспорту та зв'язку України, Держспоживстандарту від

20 травня 2008 р. № 281/171/578/155 «Про затвердження Інструкції про порядок приймання, транспортування, зберігання, відпуску та обліку нафти і нафтопродуктів на підприємствах і організаціях України» (далі — Інструкція) [14].

Дотримання вимог цієї Інструкції є обов'язковим для всіх суб'єктів господарювання незалежно від форм власності. Якість палива перевіряється представниками Торгово-промислової палати зі складанням Акта про відбір проб та Акта експертизи.

Слід зауважити, що зазначена Інструкція — не єдиний регулятор у сфері встановлення єдиного порядку організації та здійснення робіт, пов'язаних з контролем якості товарної нафти і нафтопродуктів під час їх приймання, зберігання, транспортування та відпущення. Так, окремим джерелом у даній сфері господарювання є спільний наказ Мінпаливенерго та Держспоживстандарту від 4 червня 2007 р. № 271/121 «Про затвердження Інструкції з контролю якості нафти і нафтопродуктів на підприємствах і організаціях України» [15].

Доводиться констатувати, що через два роки з моменту введення нових стандартів якості бензинів і дизельного палива, що відповідають євростандартам EN228:2004 та EN590:2004, проблему відпущення низькоякісного палива через роздрібну мережу АЗС не розв'язано. На фоні зазначеної проблематики не дивує «мусирована» останнім часом ідея продовження старих стандартів ДСТУ 4063-2001 і після 2011 р.

У цілому *стан готовності НПЗ України до випуску бензину і дизельного палива, що відповідають стандартам Євро-3 та Євро-4, з 1 січня 2011 р.* може бути наочно проілюстровано за допомогою табл. 2.

Таблиця 2

Стан готовності НПЗ України до випуску бензину і дизельного палива, що відповідають стандартам Євро-3 та Євро-4 з 01.01.2011 р.

Найменування НПЗ	Стан готовності
Лисичанський НПЗ	готовий
Одеський НПЗ	готовий
Кременчуцький НПЗ	готовий
Надвірнянський НПЗ	не готовий
Дрогобицький НПЗ	не готовий
Херсонський НПЗ	не готовий
Щебелинський НПЗ	не готовий

Отже, уже сьогодні очевидно, що строк, відпущений НПЗ на необхідну для переходу на нові стандарти якості модернізації, був явно завищений. На даний момент паливо, що відповідає за викидами Євро-3 та Євро-4, цілком

здатні виробляти Лисичанський, Одеський і частково Кременчуцький НПЗ (його бензини не проходять тільки за показником вмісту ароматичних речовин). У сумі на ці підприємства припадає понад 90 % виробництва нафтопродуктів. Примітним є і те, що Кременчуцький НПЗ вже розпочав виробництво дизпалива, який відповідає за викидами стандарту Євро-3.

Важливо підкреслити, що директивами ЄС раніше були введені детальні вимоги токсичності відпрацьованих газів Євро-1 — Євро-6. Вбачається доцільним продемонструвати зазначені євроімперативи за допомогою табл. 3, де NO_x — оксид азоту, РМ — тверді частинки (сумарна маса всіх частинок вироблених у перебігу кВт / год).

Таблиця 3

Європейські нормативні вимоги токсичності відпрацьованих газів Євро 1 — Євро 6

Найменування палива	NO _x	РМ
Євро-1 1993 р.	8,0	0,36
Євро-1 1993 р.	7,0	0,15
Євро-1 1993 р.	5,0	0,10
Євро-1 1993 р.	3,5	0,02
Євро-1 1993 р.	2,0	0,02
Євро-1 1993 р.	0,46	0,01

Зауважимо, що з 1 вересня 2005 р. в європейських країнах діє стандарт Євро-5, згідно з яким нові легкові автомобілі повинні викидати в атмосферу не більше 158 г CO₂ на 1 км у викидах. Сучасний стандарт Євро-6, який набирає чинності з 1 січня 2014 р. посилює норму CO₂ до 120 г на 1 км. Західні виробники нафтопродуктів неухильно слідують новим правилам і здійснюють відповідне технологічне переозброєння своїх НПЗ.

Видається за необхідне зобразити ключові західноєвропейські нормативи реалізованого палива в роздрібних мережах за допомогою табл. 4.

Таблиця 4

Основні нормативи реалізованого палива в роздрібних мережах

+ Директиви ЄС та правила СЕК ООН	Вміст шкідливих речовин г/дм ³			
	CO	CH	NO	тверді частинки
Правило 49 СЕК ООН	14,0	3,5	18,0	-
Директива ООН 88/ 77 ЄС	11,2	2,4	14,4	-
Euro-1	4,5	1,1	8,0	0,36
Euro-2	4,0	1,1	7,0	0,15
Euro-3	2,0	0,6	5,0	0,10
Euro-4	1,5	0,5	3,5	0,08
Euro-5	1,0	0,5	2,0	0,05

Не менш примітним є й те, що Всесвітня паливна хартія розробила класифікатор, у якому враховуються сучасні екологічні вимоги до палив. Зараз Хартія визначає чотири категорії ринків палив з послідовним посиленням вимог за екологічними показниками при переході від 1 категорії (мінімальна вимога) до 4. Додаткова вимога до складу палив — відсутність металів (Fe, Pb та ін.), фосфору та кремнію. На жаль, Україна відстає від західних сусідів як мінімум на 10 років і, на жаль, все ще очолює антирейтинг Всесвітньої паливної хартії за екологічністю використання палив.

Доводиться констатувати, що у зв'язку з крайньою недостатністю бюджетного фінансування відбір зразків палива, лабораторні дослідження нафтопродуктів територіальними органами Держспоживстандарту вже не проводилися протягом тривалого часу.

Слабкий державний моніторинг реалізації палива в роздрібній мережі призвів до тіньових виявів у досліджуваній сфері суспільних відносин. Так, на думку заступника директора Науково-технічного центру «Психея» з наукової роботи Г. Рябцева, «... в даний час до третини виробництва бензину та дизеля благополучно перебуває в тіні. Тільки по бензину А-95 обсяги пропозиції, підраховувані Міненерговугілля (виробництво — експорт + імпорт + залишки), відрізнялися від опублікованих Держкомстатом обсягів його реалізації у 2010 році більш ніж на 515 тис. тонн. Щомісяця в країні реалізується 250–300 тис. тонн компонентів автомобільних бензинів (без урахування метилових ефірів і паливного етанолу)» [16].

Зазначимо, що до мільйона тонн споживаних країною світлих нафтопродуктів отримано з коксохімічної сировини, газового конденсату, продуктів прямої гонки та інших напівфабрикатів, які можуть повноцінно перероблятися в якісне паливо тільки на високотехнологічних підприємствах. Частка високооктанового «контрафакту» навіть у благополучних регіонах країни сягає 20–25 %. Про стан же областей з недостатньо платоспроможним населенням і, як наслідок, розташованих за сферою бізнес-інтересів великих постачальників, можна тільки здогадуватися.

У такій ситуації, що досягає свого *апогею*, більшість спроб органів влади з наведення порядку у сфері реалізації палива роздрібними мережами АЗС виглядають досить ілюзорними і вкрай неефективними.

Досить згадати розпорядження Кабінету Міністрів України від 8 вересня 2007 р. № 618-р «Про затвердження плану окремих заходів щодо забезпечення захисту прав споживачів» [17], що зобов'язало позбавленого бюджетного фінансування Держспоживстандарту посилити контроль якості нафтопродуктів. Ця позиція «слабко кореспондується» з тими змінами, що вступили в силу в січні того самого року, до Закону України «Про захист прав споживачів», згідно з якими перевіряючий орган повинен оплачувати зразки палива, що вилучаються, за свій рахунок. Очевидно, що відсутність у бюджеті відповідних статей на

оплату Держспоживстандартом вилучених проб фактично переміщує реалізацію зазначених моніторингових дій в недосяжну з практичної точки зору сферу.

З другого боку, вибірковість моніторингових заходів щодо окремих операторів ринку нафтопродуктів, здатних придбати надалі репресивних рис, зовсім не стабілізує катастрофічний стан у сфері роздрібної реалізації палива. Внаслідок відсутності відповідних законодавчих норм функціонуючі нафтобази не зобов'язані мати власні лабораторії, через що останні практично зникли із системи нафтопродуктозабезпечення. У свою чергу на новостворюваних приватних нафтобазах лабораторії не формувалися, внаслідок чого сучасний контроль якості бензину або дизеля при його прийманні, зберіганні та відпусканні — фактично ілюзорне явище.

Що ж стосується контролю якості на АЗС, то до його дієвих суб'єктів гіпотетично належать органи із захисту прав споживачів. У дійсності ж реалізація контрольних заходів силами зазначених органів — явище досить рідкісне. При такому збігу обставин споживач палива отримує «кота в мішку», керуючись лише паспортом якості заводу-виробника, підробити, фальсифікувати або придбати який нескладно.

Висновки. В ході дослідження поставленої проблематики, вбачається за доцільне сформулювати таке.

1. В Україні збільшується невідповідність між технологічним рівнем автомобілів і якістю нафтопродуктів.

2. Заплутана і суперечлива законодавча база не дозволяє учасникам паливного ринку конкурувати за якісними критеріями.

3. Адміністративна протидія держави зростанню цін на нафтопродукти підштовхує виробників до зниження якості продукції.

4. Розвал державної системи контролю провокує учасників ринку випускати і продавати паливо низької якості.

5. Відсутність програми гармонізації українських та європейських стандартів, а також переходу на норми Євро робить їх уведення проблематичним.

6. Невиконання зобов'язань держави стосовно створення умов, що сприяють модернізації НПЗ, ставить під загрозу існування переробної галузі в Україні.

У контексті викладеного передбачено такі господарсько-правові способи поліпшення якості бензину.

1. Розробити на законодавчому рівні програму поетапного (із зазначенням конкретних строків) переходу на європейські стандарти і заходи щодо стимулювання виробництва та реалізації в Україні відповідного їм палива.

2. Привести відповідно до європейських стандартів вимоги до палива і граничних викидів шкідливих речовин з відпрацьованими газами автомобілів.

3. Розробити принципи діяльності і створити міжвідомчу комісію з допущення нафтопродуктів до застосування за участю всіх зацікавлених організацій (на відміну від діючої в Україні відомчої). Покласти на неї в тому числі узго-

дження нормативних документів, що вводяться в дію, на нафтопродукти. Переглянути існуючі галузеві нормативні документи (ТУ, ТУУ, ДСТУ, СТП).

4. Передбачити на державному рівні структуру щодо здійснення незалежного зовнішнього контролю якості нафтопродуктів на підприємствах, її повноваження, періодичність контролю та фінансування проведення випробувань.

5. Посилити на законодавчому рівні матеріальну і адміністративну відповідальність за випуск і реалізацію неякісних нафтопродуктів, їх нелегальне виробництво. Виключити використання металомістких присадок і ароматичних амінів для виготовлення високооктанових бензинів. Знизити допустимі концентрації цих компонентів для низькооктанових бензинів.

6. Підвищити вимоги до підприємств, що виробляють сумішеві бензини. Встановити, що обов'язковим елементом роботи таких підприємств є наявність лабораторного контролю якості компонентів палива і продукції. Виключити виготовлення на таких підприємствах високооктанових бензинів.

7. Сприяти розширенню мережі та підвищенню ефективності роботи лабораторій з контролю якості нафтопродуктів, зокрема шляхом виділення для них земельних ділянок, приміщень, оснащення сучасним обладнанням.

Таким чином, відсутність системи контролю якості нафтопродуктів зумовлює подальшу необхідність проведення наукових господарсько-правових досліджень, спрямованих на розв'язання зазначеної проблематики.

ЛІТЕРАТУРА

1. Знаменский, Г. Л. Новый этап в развитии хозяйственного законодательства Украины / Г. Л. Знаменский // Хозяйственное законодательство Украины: практика применения и перспективы развития в контексте европейского выбора : сб. науч. тр. / НАН Украины. Ин-т экон.-правов. исслед.; редкол.: В. К. Мамутов (отв. ред.) и др. — Донецк : ООО «Юго-Восток, ЛТД», 2005. — С. 37–41.
2. Шпак, А. Г. Організаційно-економічні механізми управління ринком нафти і нафтопродуктів України в умовах глобалізації : автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.06.01 / О. Г. Шпак; Укр. акад. зовн. торгівлі. — К., 2004. — 22 с.
3. Мамзелев, Д. В. Організаційно-економічні чинники розвитку нафтопереробної галузі : автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.07.01 / Д. В. Мамзелев; НАН України. Ін-т проблем ринку та екон.-екол. дослід. — О., 2006. — 18 с.
4. Лесик, В. М. Статистичний аналіз ринку нафтопродуктів : автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.10 / В. М. Лесик; Київ. нац. екон. ун-т ім. В. Гетьмана. — К., 2007. — 20 с.
5. Філіпчук, В. С. Стратегічне планування у нафтогазовій промисловості : автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.07.01 / В. С. Філіпчук; НАН України. Ін-т проблем ринку та екон.-екол. дослід. — О., 1999. — 16 с.
6. Познякова, Н. І. Роль правового регулювання у галузі торгівлі нафтопродуктами в Україні / Н. І. Познякова // Вісн. Чернів. торг.-екон. ін-ту. — 2010. — № 4. — С. 27–33.
7. Про затвердження Інструкції з контролювання якості нафти і нафтопродуктів на підприємствах і організаціях України : наказ Міністерства палива та енергетики

- України та Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 04.06.07 р. № 271/121 // Офіц. вісн. України. — 2007. — № 50. — Ст. 2063.
8. Про ліцензування певних видів господарської діяльності : Закон України від 01.06.00 р. № 1775-III // Відом. Верхов. Ради України. — 2000. — № 36. — Ст. 299.
 9. Про захист прав споживачів : Закон України від 12.05.1991 р. № 1023-XII // Відом. Верхов. Ради УРСР. — 1991. — № 30. — Ст. 379.
 10. Про затвердження національних стандартів : наказ Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 03.10.2007 № 244.
 11. ДСТУ 4063-2001. Державний стандарт України. Бензини автомобільні. Технічні умови — Чинний від 2002.07.01. — К. : Держстандарт України, 2001. — 36 с.
 12. Про зміни до національних стандартів : наказ Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 27.12.07 р. № 397 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.nau.ua>
 13. Про затвердження національних стандартів : наказ Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 03.10.2007 № 244 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.nau.ua>
 14. Про затвердження Інструкції про порядок приймання, транспортування, зберігання, відпуску та обліку нафти і нафтопродуктів на підприємствах і організаціях України : наказ Міністерства палива та енергетики України, Міністерства економіки України, Міністерства транспорту та зв'язку України, Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 20.05.2008 р. №281/171/578/155 // Офіц. вісн. України. — 2008. — № 68. — Ст. 2294.
 15. Про затвердження Інструкції з контролювання якості нафти і нафтопродуктів на підприємствах і організаціях України : наказ Міністерства палива та енергетики України, Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 04.06.2007 року № 271/121 // Офіц. вісн. України. — 2007. — № 50. — Ст. 2063.
 16. Малык, И. Официальный Вэб-портал ЮБР [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://ubr.ua/market/auto/>
 17. Про затвердження плану окремих заходів щодо забезпечення захисту прав споживачів : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 08.09.2007 року № 618-р [Електронний ресурс]. — Офіційний Веб-портал Верховної Ради України (Законодавство України). — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua>

ХОЗЯЙСТВЕННО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ КАЧЕСТВА ТОПЛИВА В РОЗНИЧНОЙ СЕТИ

Морозов Г. В.

Рассмотрены состояние и ключевые проблемы хозяйственно-правовых средств, гарантирующих качество топлива, реализуемого посредством розничных сетей автомобильно-заправочных станций. Особое внимание уделено генезису правового регулирования механизма отпуска и учета нефтепродук-

тов. В контексте сучасної проблематики ринку нафтопродуктів пропонується ряд господарсько-правових засобів підвищення якості палива в розничній мережі.

Ключевые слова: автомобільна заправочна станція, нафтопереробний завод, рознична мережа реалізації нафтопродуктів, система якості нафтопродуктів, паливо, нафтотрейдер.

THE METHODS OF ECONOMIC LAW TO PROVIDING QUALITY OF FUEL IN RETAIL NETWORK

Morozov G.V.

In the article was considered situation and key management orientation of economic law for guaranteeing quality of oil product at retail network of filling stations. The special attention was orientated to genesis the legal regulating of sale and accounting mechanisms for oil products. In context of modern problems at market of oil products was proposed the number of management orientation at economic law for improvement quality of oil product in retail network.

Key words: the filling station, oil refinery, retail of petroleum products, system of quality of oil products, fuel.

УДК 346.12:613/614

ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЦІНОУТВОРЕННЯ У СФЕРІ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я

А. О. Олефір, аспірант

Національний університет

«Юридична академія України імені Ярослава Мудрого»

Досліджено питання господарсько-правового забезпечення ціноутворення на основний предмет державних закупівель у сфері охорони здоров'я. Визначено недоліки правового регулювання у цій сфері, на підставі чого запропоновано системні та конкретні зміни до законодавства.

Ключові слова: господарсько-правове забезпечення, державне регулювання, ціноутворення, державні закупівлі, охорона здоров'я, лікарські засоби, медичні послуги.