

Адам В.М.

К. Ю. Н.,

доцент кафедри господарсько-правових дисциплін

факультету № 6

Львівський державний університет внутрішніх справ

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЗАКОНОДАВЧОГО ВПРОВАДЖЕННЯ ЕКОЛОГІЧНИХ СТАНДАРТИВ «ЄВРО» В УКРАЇНІ

Постановка проблеми. З переходом до ринкових відносин та поступової переорієнтації свідомості населення на капіталістичний лад таке майно, як автомобіль, перестало бути розкішшю чи ознакою статусу, автомобіль перейшов до числа повсякденних засобів, що сприяють мобільності та полегшують життя. Попит на легковий автотранспорт протягом останніх 15 років пов'язаний також з емансипацією та збільшенням кількості водіїв.

Значне погіршення соціально-економічної ситуації в державі протягом останніх п'яти років призвело до істотного зростання кількості транспортних засобів, які експлуатуються на території України, але зареєстровані за кордоном. Технічний стан більшості таких автомобілів не відповідає всім вимогам.

Зазначене вище є однією з перешкод на шляху до закріплення правової процедури розмитнення таких автомобілів.

Але не лише автомобілі з іноземною реєстрацією шкодять екологічній системі нашої країни. Дотепер на вулицях населених пунктів можна побачити транспортні засоби 80-х рр. випуску – часу, коли про проблему забруднення автомобілями довколишнього середовища думали не надто багато через незначну їх кількість та поточний технічний розвиток.

Сьогодні забрудненість продуктами згорання населених пунктів, особливо це стосується міст-мільйонників, сягає критичних меж, що актуалізує наукову дискусію на цю тему в правовій науці.

Огляд останніх досліджень і публікацій. Проблематика екологічної стандартизації

автомобілів неодноразово ставала об'єктом дослідження таких учених-екологів і техніків, як: А. Голуб, Ю. Гутаревич, А. Лісовал, М. Семененко, І. Солуха, а також юристів: А. Гетьмана, Н. Ільків та багатьох інших.

Формулювання завдання дослідження. Мета статті – виокремити основні проблеми екологічної політики України, запропонувати шляхи їх вирішення, а також сформулювати перспективи розвитку міжнародної стандартизації «Євро» в Україні.

Виклад основного матеріалу. Автомобіль – колісний транспортний засіб, який приводиться в рух джерелом енергії, має не менше чотирьох коліс, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для перевезення людей, товарів, вантажів. Автомобіль рухається за допомогою власного внутрішнього двигуна (внутрішнього згорання, парового, електричного) [1].

2006 р. у світі вироблено 69 мільйонів моторизованих транспортних засобів. Найбільшими ринками автомобілів у 2006 р. були Сполучені Штати Америки (далі – США), де продано 16 мільйонів автомобілів, Західна Європа – 15 мільйонів, Китай – сім мільйонів та Індія – два мільйони. 2017 р. найбільшим ринком в Європі стає Німеччина – 1,8 мільйонів автомобілів, Україна ж у цей час показала найбільший ріст в Європі – 51,7%, продано 42 637 нових автомобілів [2, с. 303].

Основні види забруднень внаслідок функціонування автомобілів такі:

- 1) інгредієнтне;
- 2) параметричне;

- 3) шумове;
- 4) теплове;
- 5) електромагнітне;
- 6) вібраційне;
- 7) деструктивне тощо [3, с. 51].

Зважаючи на затребуваність легкового приватного автотранспорту, а також на те, що десятки країн досягли економічного процвітання завдяки розвитку автомобілебудування, адже мільйони людей отримали робочі місця, здається очевидним, що кількість автомобілів найближчі десятиріччя лише зростатиме. Все це спонукає вчених-екологів, інженерів та юристів сприяти тому, щоб цей процес якомога менше шкодив довкіллю.

На нашу думку, можна виокремити два основних підходи до мінімізації шкоди від автомобілекористування:

1. Зменшення частоти використання автомобілів:

а) ухвалення на локальному рівні підзаконних нормативно-правових актів, що обмежують можливість користування конкретним приватним транспортним засобом у парні чи непарні дати, відповідно до його номерного знака;

б) пропаганда заміни автомобілів іншими транспортними засобами в межах населених пунктів, наприклад, велосипедами;

в) пропаганда та заохочення райдшерінгу – спільного використання приватного автомобіля за посередництвом мережевого пошуку супутників;

г) масове виробництво та пропаганда електромобілів тощо.

2. Встановлення конкретних маркерів потенційної шкоди довкіллю, що спричиняється тим чи іншим автомобілем відповідно до його технічних характеристик.

Останнім зі шляхів давно пішов Європейський Союз (далі – ЄС), який запровадив так звані стандарти «Євро», щодо рівнів яких точаться активні дискусії серед законодавців.

«Євро – 1, 2, 3, 4, 5, 6» – екологічні стандарти, що регулюють вміст шкідливих речовин у вихлопних газах транспортних засо-

бів із дизельними і бензиновими двигунами та регламентують вміст токсинів у паливі. Димність відпрацьованих газів двигуна автомобіля – показник, який характеризує ступінь поглинання світлового потоку, що просвічує відпрацьовані гази двигуна автомобіля [4].

Отже, екологічні норми токсичності відпрацьованих газів (далі – ВГ) двигунів транспортних засобів «Євро» є системою, яка контролює рівень токсичності відпрацьованих газів автомобільних двигунів та встановлює норми токсичності, яким мають відповідати автомобілі й інша техніка в країнах ЄС. Стандарти «Євро» вперше запроваджені Європейською економічною комісією (далі – ЄЕК) Організації Об'єднаних Націй (далі – ООН) 1993 р. Норми токсичності «Євро – 1» встановили граничний вміст викидів оксидів вуглецю та сумарних викидів незгорілих вуглеводнів і оксидів азоту, а для дизельних двигунів – сажі. Виробників автомобілів зобов'язали надавати гарантію щодо дотримання екологічних параметрів протягом пробігу автомобілем 80 тис. км. Введення норм «Євро – 2» (1995 р.), згідно з якими вимоги щодо викидів в атмосферу збільшені в середньому в 1,5 рази, змусило виробників перейти на бензинові двигуни із системами впорскування палива і каталітичними нейтралізаторами. Вимогам «Євро – 2» не відповідають автомобілі, обладнані карбюраторними двигунами, а також інжекторними без каталізатора. За нормами «Євро – 3» (1999 р.), які, на відміну від норм «Євро – 2», окремо встановили екологічні параметри холодного запуску, вихлоп перевіряють із температури – 7°C (до цього перевірку ВГ проводили за прогрітого двигуна). Введення цієї норми вимагало зміни розташування каталізатора: щоб він швидко досягнув потрібної робочої температури, його монтують якомога ближче до двигуна. Для дотримання норм токсичності, які сьогодні діють в Європі, а саме «Євро – 4» (2005 р.) та «Євро – 5» (2009 р.), удосконалено систему подавання палива (безпосереднє впорскування, зміна тиску впорскування), що

дало змогу двигуну ефективніше спалювати робочу суміш. Встановлення каталізаторів, уловлювачів твердих часток відпрацьованого палива дало змогу ефективно доокислювати не повністю згорілу робочу суміш та якісніше очищувати вихлопні гази. 2015 р. в Україні планувалося впровадження екологічного стандарту «Євро – 6», який набрав чинності в Європі 31 грудня 2013 р. [5, с. 576].

Натомість в Україні 1999 р. ухвалені національні стандарти ДСТУ 3868–99 «Паливо дизельне. Технічні умови», які визначають технічні умови для автомобільного дизпалива, що відповідають нормам «Євро – 2» і «Євро – 3». 2000 р. Україна приєдналася до угоди «Про ухвалення єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 р. з поправками 1995 р.» (Женевська угода 1958 р.), яка має ефективний механізм поступового запровадження в Україні сучасних вимог до транспортних засобів, які відповідають нормам ЄС. 2002 р. ухвалено національні стандарти ДСТУ 4063–2001 «Бензини автомобільні. Технічні умови», які визначають технічні умови для автомобільного бензину, що відповідають нормам «Євро – 2» і «Євро – 3». Формально введено норми «Євро – 2» в Україні наказами Мінтрансу і Держстандарту. 2004 р. затверджено розпорядження Кабінету Міністрів України від 28 січня 2004 р. № 37-р. про реалізацію «Плану заходів щодо зменшення негативного впливу автомобільних транспортних

засобів на довкілля на 2004–2010 рр.». 2006 р. в Україні набирають чинності нові екологічні правила – норми «Євро – 2», відповідно до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України транспортних засобів» від 6 липня 2005 р. 2014 р. в Україні заборонено реєструвати автотранспорт, який не відповідає нормам «Євро – 4» (як новий, так і старий). 2016 р. введено заборону на ввезення в Україну транспортних засобів нижче стандарту «Євро – 5», де-факто це автомобілі, «старші» 2009 р. випуску [5, с. 579].

Такий стан речей породжує конфлікт між громадянами та законодавцем. Точаться активні дискусії щодо узаконення ввезення в Україну автомобілів, що підпадають під категорію «Євро – 5», проте нічого не сказано про заборону придбання на внутрішньому національному ринку транспортних засобів категорії «Євро – 4», тоді як це давно заборонено за кордоном.

Зазначені положення законодавства не лише породжують конфліктні ситуації внаслідок свого роду «подвійної стандартизації», що спричиняє сумніви в суспільній справедливості та рівності, а й дають змогу продовжувати забруднення навколишнього середовища.

Висновки. Отже, національні стандарти екологічної безпеки використання автомобілів на рівень відстають від європейських, характеризуються невпорядкованістю та фрагментарністю. Наявна проблема потребує нагального вирішення з метою деескалації суспільних настроїв та запобігання екологічній катастрофі в урбанізованих населених пунктах із великою чисельністю населення.

Анотація

У статті здійснено порівняльний аналіз національного законодавства та законодавства Європейського Союзу у сфері регулювання екологічної стандартизації автомобілів «Євро – 1, 2, 3, 4, 5, 6». Наголошено на вдосконаленні вітчизняних екологічних норм, необхідності їх гармонізації з нормами Європейського Союзу.

Ключові слова: автомобіль, екологічні стандарти, екологічна ситуація, законодавство Європейського Союзу, національне законодавство.

Анотація

В статті проведено порівняльний аналіз національного законодавства і законодавства Європейського Союзу в сфері регулювання екологічної стандартизації автомобілей «Євро – 1, 2, 3, 4, 5, 6». Акцентируется увага на удосконаленні вітчизняних екологічних норм, необхідності їх гармонізації з нормами Європейського Союзу.

Ключевые слова: автомобіль, екологічні стандарти, екологічна ситуація, законодавство Європейського Союзу, національне законодавство.

Adam V.M. The problems and perspectives of the legislative implementation of the “Euro” environmental standards in Ukraine

Summary

The article is aimed at comparative analysis of national legislation and European Union legislation in the field of regulation of environmental standardization of cars “Euro – 1, 2, 3, 4, 5, 6”. The emphasis is on improving the domestic environmental standards, the need for their harmonization with the norms of the European Union.

Key words: car, ecological standards, ecological situation, legislation of European Union, national legislation.

Список використаних джерел:

1. Міжнародна організація автомобілів (AICE). URL: <http://www.oica.net>.
2. Корсак К. Основи сучасної екології: навч. посібник для вищої школи. К.: Персонал, 2009. 408 с.
3. Семененко М. Автомобілізація та довкілля: моногр. К.: Редакційно-видавничий центр НУБіП України, 2017. 805 с.
4. Європейські екологічні стандарти. URL: <http://www.fort.poltava.ua/index.php/articles/standarts>.
5. Солуха І. Особливості екологічних стандартів «Євро» при оцінці забруднення атмосферного повітря на прилеглих територіях міських вулиць і доріг населених пунктів України. Містобудування та територіальне планування. 2014. № 51. С. 571–583.