

були побудовані насправді задля приваблення людей у проекти житлового будівництва та продажу їм землі, будинків. Прибутки від продажу нерухомості окупали затрати на трамвайні лінії. Такий підхід працював відмінно десятки років. Але коли настав час здійснити заміну трамваїв, супутнього обладнання, колій тощо компаніям не хватало грошів. До того ж, тарифи на проїзд не можна було підвищувати, оскільки вони регулювалися урядом. Це ставило приватні компанії у складні фінансові труднощі. На стик століть уряд став втручатися у ситуацію, що призвело до з'явлення державних компаній, які і стали управляти міським транспортом.

З огляду на зазначене, досвід розвитку міського транспорту у США в XIX столітті показує, що враховуючи необхідність у існуванні розумних тарифів на проїзд, у безпеці руху та безперебійності роботи транспорту загального користування у містах, що в цілому нарешті пов'язано з великими капіталовкладеннями, ця підгалузь транспорту історично відійшла з приватної власності та стає складовою частиною державного сектору економіки.

Література

1. Вікіпедія. Сполучені Штати Америки : [Електронний ресурс].– http://uk.wikipedia.org/wiki/Сполучені_Штати_Амери́ки
2. EH.Net Encyclopedia, Zachary M. Schrag, Columbia University, Urban Mass Transit In The United States : [Електронний ресурс].– <http://eh.net/encyclopedia/article/schrag.mass.transit.us>
3. New York Elevated Railroad: [Електронний ресурс].– <http://www.midcontinent.org/rollingstock/CandS/dsp-passenger/nyel-rail1.htm>
4. Urban Transit by Randal O'Toole : [Електронний ресурс].– <http://www.downsizinggovernment.org/transportation/urban-transit>

Дігтяр П.А.,
к.і.н., доцент,
Національний технічний університет України
"Київський політехнічний інститут", м. Київ, Україна

ПРАВОВІ ВИМОГИ ДО ЕКОЛОГІЧНОСТІ АВТОТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Щорічно в Україні зростає кількість автотранспорту, незважаючи на кризові явища та тенденцію до зменшення кількості населення. Вплив автотранспорту на екосистему досяг критичної межі – показники забруднення довкілля перевищують допустимі. Аналіз статистики і оцінок негативного впливу автотранспорту на довкілля показує, що загальна сума викидів забруднювальних речовин в атмосферу тільки в країнах СНД щорічно становить майже 21,2 млн. т, зокрема, 19,2 млн. т, (90 %) – від автотранспорту, і 2,0 млн. т, від інших викидів [1].

Викиди забруднювальних речовин автотранспортом України у середньому за рік становлять близько 5,5 млн. т (39 % усього обсягу викидів). У великих містах забруднення повітря вихлопними газами часом досягає 70 – 90 % від загального рівня. Крім того, більш як 20 % автотранспорту експлуатується з перевищенням нормативів умісту шкідливих речовин у відпрацьованих газах [2].

Поряд з цим, автотранспорт зумовлює ряд інших проблем, що їх умовно можна об'єднати в кілька груп: великий споживач палива; джерело забруднення; одне із джерел шуму; вилучає сільськогосподарські угіддя під шляхи і стаціонарні споруди; є причиною травмованості та смерті людей і тварин тощо. Тому проблема правового регулювання спрямованого на зменшення негативного впливу автотранспорту на довкілля на всіх стадіях його циклу є актуальною. Актуальність підтверджується ще й необхідністю дослідження системи законодавства по забезпеченню екобезпеки автотранспорту.

У законах встановлені вимоги, якими регулюється автотранспорт. Так у ст. 16 Конституції України зазначається, що забезпечення екобезпеки і підтримання екорівноваги на території України, подолання наслідків Чорнобильської катастрофи – катастрофи планетарного масштабу, збереження генофонду Українського народу є обов'язком держави. Тобто вимагається забезпечувати екобезпеку і підтримувати екорівновагу. Законом України "Про охорону навколишнього природного середовища" закріплюються правові вимоги забезпечити безпеку особи, суспільства й держави, створивши систему екобезпеки і її функ-

ціонування, порядок організації та фінансування органів екобезпеки, а також контроль та нагляд за законністю їх діяльності [5].

Підтвердженням зацікавленості держави у дотриманні вище зазначених вимог до автотранспорту стали Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів і забезпечення екобезпеки. В них зазначається, що економіці України притаманна висока питома вага ресурсномістких та енергоємних технологій, впровадження та нарощування яких здійснювалося найбільш "дешевим" способом – без будівництва відповідних очисних споруд і захисних пристроїв. Це було можливим за відсутності ефективно діючих правових, адміністративних та економічних механізмів природокористування та без урахування вимог охорони довкілля [4].

В грудні 2010 р. був прийнятий Закон України "Про основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2020 р. Цим законом вимагається підвищувати рівень екобезпеки шляхом запровадження до 2015 р. комплексного підходу у проведенні оцінки ризиків, запобігання та мінімізації наслідків стихійних лих, забруднення атмосферного повітря і, відповідно, аварій та шкідливих викидів автотранспортом. Вимога захисту атмосферного повітря від забруднення задекларована як один з основних пріоритетів природоохоронної політики України на найближче десятиріччя [3].

Законом України "Про охорону атмосферного повітря" (ст. 17) автотранспортникам виставлені вимоги, якими передбачено мінімізувати забруднення атмосферного повітря викидами автотранспорту. До них належать: 1) розробка та виконання комплексу заходів щодо зниження викидів; 2) знешкодження шкідливих речовин і зменшення фізичного впливу під час проектування, виробництва, експлуатації та ремонту автотранспорту; 3) переведення автотранспорту на менш токсичні види палива; 4) раціональне планування та забудова населених пунктів з дотриманням нормативно визначеної відстані до автотранспортних шляхів; 5) виведення з густонаселених житлових кварталів за межі міста автотранспортних підприємств, вантажного автотранспорту; 6) обмеження в'їзду автотранспорту у сельбищні, курортні, лікувально-оздоровчі, рекреаційні та природно-заповідні зони, місця масового відпочинку та туризму; 7) поліпшення стану утримання автотранспортних шляхів і вуличного покриття; 8) впровадження в містах автоматизованих систем регулювання автодорожнього руху; 9) удосконалення технологій транспортування і зберігання палива, забезпечення постійного контролю за якістю палива на нафтопереробних підприємствах та автозаправних станціях; 10) впровадження та вдосконалення діяльності контрольно-

регульовальних і діагностичних пунктів та комплексних систем перевірки нормативів екологічної безпеки автотранспорту. Законом також вимагається заборонити проектування, виробництво та експлуатацію автотранспорту, вміст забруднюючих речовин у відпрацьованих газах яких перевищує нормативи або рівні впливу фізичних факторів [6].

Література

1. Гутаревич Ю. Ф., Матейчик В. П., Копач А. О. Шляхи підвищення екологічної безпеки дорожніх транспортних засобів// Вісник східноукраїнського НУ ім. Володимира Даля.– Луганськ, 2004.– № 7(77), ч 1.– С. 11-15.
2. Павлишин Д. Вплив транспорту на екологію // Український Екологічний Форум.– 11 грудня 2012 року. [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://ekovita.org.ua/viewtopic.php?f=4&t=258>.
3. Про Основні засади(стратегію) державної екологічної політики України на період до 2020 року" Закон України від 21 грудня 2010 р. № 2818-М // Відомості Верховної Ради України – 2011.– № 26.
4. Про Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки. Постанова Верховної Ради України від 5 березня 1998 р. № 188/98-ВР. // Відомості Верховної Ради України.– 1998.– № 188/98-ВР.
5. Про охорону навколишнього природного середовища. Закон України від 25. 06.1991 року № 1264 – XII // Відомості Верховної Ради УРСР.– 1991.– № 41.
6. Про охорону атмосферного повітря. Закон України. // Відомості Верховної Ради України.– 1992.– № 50.

УДК 504.06:339 (043.2)

Єряшов Є.К.,
старший викладач,
Мазур Д.В.,
студент

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПРИ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ПОВІТРЯНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Якісні характеристики атмосферного повітря значною мірою залежать від ефективності екологічного управління та контролю за викида-