

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
РІВНЕНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ГУМАНІТАРНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІСТОРИКО-СОЦІОЛОГІЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ
КАФЕДРА ПОЛІТИЧНИХ НАУК



***ПАНОРАМА
ПОЛІТОЛОГІЧНИХ СТУДІЙ***

НАУКОВИЙ ВІСНИК РДГУ

Випуск 1

Рівне – 2008

Панорама політологічних студій: науковий вісник Рівненського державного гуманітарного університету. – Вип. 1. – Рівне: РДГУ, 2008. – 217 с.

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:

1. **Гон М.М.** – д. політ. н., професор, завідувач кафедри політичних наук Рівненського державного гуманітарного університету (головний редактор).
2. **Канцелярук Б.І.** – д. політ. н., головний науковий співробітник відділу трансатлантичних досліджень Інституту світової економіки і міжнародних відносин.
3. **Киридон А.М.** – д.іст. н., професор кафедри міжнародних відносин та зовнішньої політики Київського міжнародного університету.
4. **Круглашов А.М.** – д. політ. н., професор, завідувач кафедри політології та державного управління Чернівецького національного університету ім. Ю.Федьковича.
5. **Макаренко Є.А.** – д. політ. н., провідний науковий співробітник відділу трансатлантичних досліджень Інституту світової економіки і міжнародних відносин.
6. **Постоловський Р.М.** – к. іст. н., професор, завідувач кафедри всесвітньої історії, ректор Рівненського державного гуманітарного університету.
7. **Терешко Ю.М.** – к. іст. н., доцент, завідувач кафедри політології та соціології Рівненського державного гуманітарного університету.
8. **Тихомирова Є.Б.** – д. політ. н., професор, завідувач кафедри міжнародної інформації Рівненського інституту слов'язнавства Київського славістичного університету (заступник головного редактора).
9. **Троян С.С.** – д. іст. наук, професор, завідувач кафедри міжнародних відносин та країнознавства Рівненського інституту слов'язнавства Київського славістичного університету.
10. **Шеретюк В.М.** – к. іст. н., доцент, декан історико-соціологічного факультету Рівненського державного гуманітарного університету.
11. **Ярош Б.О.** – д. політ. н., професор, завідувач кафедри теорії та історії політичної науки Волинського національного університету імені Лесі Українки.

Відповідальний редактор – к. політ. н., доцент **Черній А.Л.** (Рівненський державний гуманітарний університет)

Друкується за рішенням Вченої ради Рівненського державного гуманітарного університету.
Протокол №5 від 28 грудня 2007 р.

Автори опублікованих матеріалів несуть повну відповідальність за достовірність і точність наведених фактів, цитат, статистичних даних, власних імен та інших відомостей. Думки авторів статей можуть не збігатися з позицією редколегії. Рукописи не повертаються.

Адреса редакції: кафедра політичних наук, Рівненський державний гуманітарний університет, вул. Остафова, 29, м. Рівне, 33027.

ЗМІСТ

ТЕОРІЯ ТА АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

Тихомирова Є.Б.	5	PR-забезпечення діяльності Організації Об'єднаних Націй
Черній В.А.	23	Політичний чинник наукового співробітництва Північноатлантичного Альянсу на початку ХХІ ст.
Герасимчук Т.Ф.	29	Міжнародна міграція та проблема національної безпеки держав
Алієв М.М.	38	Транспортна політика ЄС і місце в ній транспортних коридорів і проектів
Дубей В.І.	44	Впровадження екологічних стандартів „євро” в Україні як необхідність євроінтеграційних процесів

ПОЛІТИЧНІ ІНСТИТУТИ ТА ПРОЦЕСИ

Черній А.Л.	54	Теоретичні показники кризовості суспільних систем
Хаврук І.А.	57	Інститут референдуму в системі соціалістичної демократії
Парфенюк В.М.	66	Особливості формування політичної стратегії України в сфері інформаційного суспільства
Кириленко О.М.	82	Функції та дисфункції політичних інститутів українського суспільства на сучасному етапі
Наумов А.С.	100	Інститут президента в Росії: місце у політичній системі
Терешко Ю.М.	107	Стан „свободи слова” у посттоталітарній Росії В.Путіна
Луценко К.В.	119	Політична реклама в період парламентських виборів в Україні: проблеми та досягнення
Христюк Т.А.	125	Соціологічні підсумки парламентських виборів 2007 року

ЕТНОПОЛІТОЛОГІЯ. МІЖКОНФЕСІЙНІ ВЗАЄМИНИ

Троян С.С.	131	Концептуально-методологічний аспект дослідження національної толерантності в сучасній Україні
------------	-----	---

Киридон А.М.	135	Релігійна ситуація в сучасній Україні: історико-політологічний аспект
Монолатій І.С.	143	Галицька і буковинська ідентичності за імперської доби: феномени, характеристики, етнічний простір
Гон М.М.	153	Зовнішньополітичні корелянти міжетнічної взаємодії в Західній Україні міжвоєнного періоду

ДОСЛІДЖЕННЯ МОЛОДИХ НАУКОВЦІВ

Мисан-Мілясевич В.В.	162	Причини виникнення міжнародного тероризму як проблема політологічних досліджень
Лесняк В.Ю.	166	Інституційний вимір іспанського переходу до демократії
Ларькіна Л. М.	175	Специфіка функціонування пропорційної виборчої системи в Україні
Семенюк Т. Ю.	179	Фінансові ресурси політичних партій
Мартинчук І.І.	186	Основні напрями політичної діяльності Р.Шустера
Валюх Л.І.	198	Гельголандсько-занзібарський договір: політична оцінка в британському парламенті

РЕЦЕНЗІЇ

Гон М.М.	207	„Чужий” в „обіймах” націоналізму й етнічного насильства (Рец.: Alexander Victor Prusin. Nationalizing a Borderland. War, Ethnicity, and Anti-Jewish Violence in East Galicia, 1914-1920. – The University of Alabama Press, 2005)
Гон М.М.	212	Західноукраїнські сюжети взаємодії іншостей модерної доби (Рец.: Монолатій І. Особливості міжетнічних взаємин у західноукраїнському регіоні в Модерну добу. Монографія. – Івано-Франківськ: Лілея-НВ, 2007)
Відомості про авторів	216	

фінансування; перевага буде віддана коридорам, які починаються з центру Євросоюзу та розширюються в сторону Азії та Середземномор'я [4].

Незважаючи на труднощі перехідного етапу ЄС значно просунувся на шляху створення сучасних міжнародних транспортних коридорів на Сході. Заплановані на трьох конференціях коридори вже активно реалізуються, а відрізки, що пролягли по території країн-членів ЄС вже побудовані. Таким чином, створені всі передумови для повноцінної інтеграції європейського простору при залученні держав Центрально-Східної Європи.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ І ЛІТЕРАТУРИ

1. Батисс Ф. Транспортные проблемы периферийных регионов Европы // Железные дороги мира. – 2000. – №2. – www.css-mps.ru/zdm/01-2000/9912.htm. 12.05.2002.
2. Гуревич О. Міжнародні транспортні коридори: шляхи в майбутнє // Україна і світ сьогодні. – 1999. – №48/11-17 грудня.
3. Коломієць А. Транспортно-транзитні проблеми пострадянських держав // Україна-business. – 2000. – №8. – С. 8-9.
4. Лойола де Паласіо. Расширить ЕС помогли транспортные коридоры // Транспорт Черноморского региона. – 2003. – №3.
5. Мартянов О., Хахлюк А. Контури „комунікаційного каркасу”. Транспортні коридори: гонка без лідера // Політика і Час. – 2002. – №10.
6. Паневропейские транспортные коридоры // Деловые Ведомости. – 2003. – 24 Ноября.
7. Панъевропейский транспортный коридор №1 // РОСАВТОДОР. – www.fad.ru/cis/new.php?id=27. 10.12.2003.
8. Септилко Ю. И. Перспективы развития международных перевозок на постсоветском пространстве // Белорусский журнал международного права и международных отношений. – 2001. – №2.
9. Фриск А. Транспортная политика ЕС // Порты Украины. – 2002. – №3.
10. WHITE PAPER „European transport policy for 2010: time to decide” // www.europa.eu.int/library/lb_texte_complet_en.pdf.

УДК - 504

Дубей В.І.

ВПРОВАДЖЕННЯ ЕКОЛОГІЧНИХ СТАНДАРТИВ “ЄВРО” В УКРАЇНІ ЯК НЕОБХІДНІСТЬ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

Однією з глобальних проблем сучасності є забруднення навколишнього середовища, адже щорічно на планеті збільшується кількість джерел забруднення і зменшується площа лісів та інших зелених насаджень. За даними вітчизняних і закордонних дослідників, транспортно - дорожній комплекс (ТДК), до складу якого входять всі види транспорту, є одним з

основних забруднювачів атмосфери. При цьому внесок автомобілів у забруднення довкілля становить близько 70%, залізничного транспорту - 25%, дорожньо-будівельних машин - 1,4%, авіації - 2% і суден - 1%. Одним з найбільших забруднювачів атмосферного повітря є автотранспорт, що використовує етилований бензин [9]. Те, що автомобіль перебуває в безпосередній близькості до людини, відповідно посилює його негативний вплив на людину, флору та фауну. У 2005 році, за оцінками експертів, викиди шкідливих речовин у повітря автомобілями склали понад 2 мільйони тонн – третину від загального обсягу всіх викидів. Щодо України, то за даними Міністерства охорони навколишнього природного середовища України викиди забруднюючих речовин від автотранспорту складають 2009,7 тис. тонн або 32% від загальної кількості викидів по країні та 95,5 % від загальної кількості викидів від усіх джерел транспорту по країні [16].

Усього до складу викидів автомобілів входить більш як 200 різних хімічних речовин (діоксид вуглецю, сірчистий газ, альдегіди, сажа, свинцеві сполуки), повного згорання яких досягти технічно неможливо. Небезпека отруєння сполуками свинцю ускладнюється тим, що вони не видаляються з організму, а накопичуються в ньому до небезпечних концентрацій. Техногенні свинцеві аномалії ґрунту фіксуються на відстані до 100 метрів від автомобільних магістралей, при цьому свинець не нейтралізується в ґрунтах. Встановлено, що чимало поширених культурних рослин (пшениця, ячмінь, картопля, морква) можуть містити підвищені концентрації свинцю [9].

Особливістю викидів дизельних автомобілів є наявність канцерогенних поліциклічних ароматичних вуглеводнів, серед яких найшкідливішим є бензапірен. Останній, так само як і свинець, належить до забруднюючих речовин першого класу небезпеки. Крім того, дизельні двигуни характеризуються підвищеною димністю. Під час згорання 1 кг бензину може виділятися більш 500 куб. м. забруднюючих речовин, і близько 50 куб. м. - при згоранні 1 кг дизельного палива [8]. Викиди незгорілих хімічних складників палива на перехрестях і біля світлофорів у кілька разів більші ніж при русі по магістралі. Крім того, забруднення довкілля автомобільними викидами відбувається також від випарів самого пального з паливної системи автомобіля, витікання пального через негерметичність. Якщо автомобіль стоїть на стоянці, то з поплавкової камери карбюратора випарується 40-60 грамів пального протягом двох-трьох днів. Окис вуглецю (чадний газ) утворюється в результаті неповного згорання вуглецю в пальному. При вдиханні він зв'язується з гемоглобіном крові, витісняючи з неї кисень, у результаті чого настає кисневе голодування. Висока концентрація оксиду вуглецю навіть при короткочасному впливі може призвести до смерті. В одномісному гаражі смертельна концентрація чадного газу виникає вже через декілька хвилини після вмикання стартера.

За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, саме автомобіль щороку спричиняє понад 80 тис. смертей в країнах ЄС. Проведені у США дослідження засвідчили, що в урбанізованих районах (до заборони етилованого бензину) із високим рівнем концентрації відпрацьованих газів чітко простежувалося зниження рівня коефіцієнту інтелекту дітей. "Сухі" тумани (фотохімічний смог) містять дуже токсичні вторинні забруднювачі, що утворюються в результаті фотохімічних реакцій за сухої ясної безвітряної погоди. Вони негативно впливають на людей, в яких з'являються симптоми ядухи, загострюються легеневі й нервові захворювання. Смог також викликає корозію металів, руйнує фарби, гумові й синтетичні вироби, псує одяг [9].

Не зважаючи на складну екологічну ситуацію, уряди європейських країн лише на початку 90-х років минулого століття почали розробляти систему заходів для поліпшення екологічної безпеки. Виробників автомобілів і автомобільних двигунів зобов'язали поетапно вдосконалювати свою продукцію з метою зменшення шкідливих викидів у вихлопних газах. Встановлені вимоги до максимальних викидів двигунів внутрішнього згоряння отримали назву "Євро" і, залежно від ступеня жорсткості вимог, носять назву: "Євро-0", "Євро-1", "Євро-2", "Євро-3", "Євро-4", "Євро-5".

"Євро" є системою контролю токсичності відпрацьованих газів автомобільних двигунів, що встановлює норми токсичності, яким повинні відповідати автомобілі та інша техніка в країнах ЄС. Стандарти "Євро" за вмістом у вихлопі автомобіля токсичних речовин були вперше введені Європейською економічною комісією (ЄЕК) ООН в 1993 році. Норми токсичності "Євро-1" встановили граничний вміст викидів окису вуглецю та сумарних викидів незгорілих вуглеводнів і окисів азоту, а для дизельних двигунів - сажі. Виробників автомобілів зобов'язали надавати гарантію щодо дотримання екологічних параметрів протягом 80 тисяч кілометрів пробігу автомобіля. Стандарт "Євро-1" передбачає викид бензиновим двигуном оксиду вуглецю (СО) не більше 2,72 грам на кілометр шляху, вуглеводів (СН) - не більше 0,72 г/км, оксидів азоту (NO) - не більше 0,27 г/км. З метою приведення показників до норми на старих автомобілях почали встановлювати каталітичні нейтралізатори в процесі експлуатації, а з транспортних засобів, не обладнаних такими пристроями, стягалися більш високі податки.

В 1996 році були введені норми "Євро-2", згідно яких вимоги щодо викидів були збільшені в середньому в 1,5 рази, що 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. Положення "Євро-2" регламентують не тільки токсичність газів, що викидаються, але й склад повітряного середовища навколо автомобіля. Для цього передбачена відповідна система вловлювання парів бензину [7].

В 2000 році в ЄС набрали чинності норми “Євро-3”, які на відміну від норм “Євро-2”, окремо встановили екологічні параметри холодного запуску (перевірка вихлопу починаючи з - 7°C). Стандарту “Євро-3” відповідають всі нові машини, випущені в європейських країнах з 2001 року.

З 1 жовтня 2006 року двигун автомобіля при реєстрації повинен відповідати нормам “Євро-4”. Ці норми приблизно вдвічі жорсткіші, ніж “Євро-3”. Для такої відповідності необхідно зменшити вміст оксидів азоту та твердих частинок у відпрацьованих газах. Для дизельних моторів вони лімітують викид сажі до 0,025 г/км та знижують максимально припустимий рівень викидів монооксиду вуглецю до 0,50 г/км і двооксиду азоту до 0,25 г/км (вимоги “Євро-3” – 0,95 г/км і 0,78 г/км відповідно) [8].

Щодо стандарту “Євро-5”, то на нього країни ЄС планують перейти з 2009 року. В березні 2007 року на засіданні Групи з автомобільного транспорту Європейської Конференції Міністрів транспорту (ЄКМТ) вирішувалося питання видачі виробниками транспортних засобів сертифікатів ЄКМТ на вантажівки категорії “Євро-5”. В зв’язку з відсутністю офіційно затвердженого зразка сертифіката було прийнято рішення щодо необхідності проведення відповідної роботи по його розробці.

В країнах ЄС контроль екологічних параметрів автомобілів здійснюється при проходженні техоглядів, з обов’язковою сплатою екологічного платежу (збору) всіма власниками автомашин. У ході експлуатації автомобілі проходять екологічний огляд, із видачею зеленого талона на спеціально атестованих пунктах (майстернях, станціях техобслуговування). Дорожня поліція безпосередньо на шляхах екологічного контролю не проводить, але перевіряє наявність екологічного огляду. В разі відсутності зеленого талона та невідповідності екологічним нормам передбачено застосування штрафних санкцій і платний екологічний огляд. Слід зауважити, що жорстко контролюються як власники автомашин, так і робота пунктів з екологічного огляду.

На сьогодні більшість держав мають власні національні стандарти. У розвинених країнах перевірка рівня токсичності здійснюється на всіх стадіях як виробниками автомобілів, так і в подальшому процесі експлуатації.

Зокрема, в ФРН нормами про охорону атмосферного повітря передбачено безперервний контроль у містах за рівнем вихлопних газів у повітрі та запроваджено новий колір світлофора - синій, при якому водії зобов’язані вимкнути двигун на перехресті, з огляду на перевищення нормативів забруднення повітря вихлопними газами. До світлофора входить газоаналізатор, що здійснює постійний моніторинг повітря на цьому перехресті [9].

У Радянському Союзі також існувала програма поступового посилення норм токсичності. З початку 70-х і до середини 80-х років вдалося знизити шкідливі викиди в серійних автомобілях у півтора-два рази. Проте двигуни радянських часів взагалі не відповідають жодній нормі “Євро”.

В Україні питаннями екологічної безпеки транспорту почали займатися наприкінці 90-х років. На сьогодні тривають роботи з реалізації Плану заходів щодо зменшення негативного впливу автомобільних транспортних засобів на довкілля на 2004 - 2010 роки, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 28.01.04 № 37-р. Однак, не зважаючи на застосовувані заходи, Україна значно відстає в цій сфері від країн ЄС. Тому відсутність необхідної інформації про екологічні вимоги за межами держави й відповідної підготовки транспортних засобів перед міжнародними перевезеннями створює вітчизняним автовласникам і перевізникам великі проблеми - за кордоном забороняється рух українських транспортних засобів і накладаються штрафи за невідповідність екологічним стандартам ЄС.

В Україні вміст забруднюючих речовин у відпрацьованих газах автомобілів регламентуються Правилами ЕЭК ООН та державними стандартами ДСТУ 4276 (Норми і методи вимірювань димності відпрацьованих газів автомобілів з дизелями або газодизелями) і ДСТУ 4277(Норми і методи вимірювань вмісту оксиду вуглецю та вуглеводів у відпрацьованих газах автомобілів з двигунами, що працюють на бензині або газовому паливі). Ці стандарти розроблено з метою створення нормативної бази для контролю в умовах експлуатації екологічних показників автомобілів, двигуни яких працюють на традиційному або альтернативному пальному та димності автомобілів з дизелями і газодизелями. Вимоги стандартів щодо екологічних показників автомобілів відповідають вимогам Директиви Європейського Союзу 96/96/ЄС “On the approximation of the laws of the Member States relating to roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers” (“Про гармонізацію законів країн-учасниць щодо випробовування автомобілів та їхніх причепів на придатність до експлуатації”).

Норми екологічних показників автомобілів, двигуни яких працюють на газовому пальному та вимоги щодо димності автомобілів, двигуни яких працюють за газодизельним циклом, введено уперше.

Стандарти встановлюють норми і методи вимірювання вмісту оксиду вуглецю та вуглеводнів у відпрацьованих газах автомобілів під час роботи двигуна в режимах холостого ходу та гранично допустимі величини нормованих показників викидів видимих забруднювальних речовин (димності) відпрацьованих газів двигунів автомобілів у режимі вільного прискорення двигуна та методи їх вимірювання.

Формально норми “Євро-2” було введено в Україні з 2002 року наказами Мінітрансу і Держстандарту, хоча ще в 1996 році Кабінет Міністрів прийняв постанову, відповідно до якої автомобілі без каталізаторів не могли ввозитися в Україну з 2001 року, а ще через рік - і експлуатуватися в Україні. Цю постанову декілька разів змінювали, і заборону ввезення автомобілів без каталізаторів перенесли на 2003 рік. Законом України № 2134-III від

07.12.2000 року “Про внесення змін у деякі законодавчі акти України щодо регулювання ринку автомобілів України” було встановлено, що в Україну забороняється ввозити автомобілі без каталізатора, який забезпечує вміст шкідливих речовин у відпрацьованих газах на рівні “Євро-2”. Але це формулювання не зовсім коректне, адже в законодавстві не повинно бути вказівки на конструкцію автомобіля, а лише нормуватися кількість шкідливих викидів. Варто зауважити, що на практиці закон фактично не виконувався, адже встановлення каталізатора на автомобіль із карбюраторним двигуном не привело до зменшення шкідливих викидів, а отже положення нормативних актів не було виконано [13].

З 1 січня 2006 року в Україні набрали чинності нові екологічні правила – норми “Євро-2” відповідно до Закону України “Про деякі питання ввезення на митну територію України транспортних засобів” від 06.07.2005 року. Відповідно до ст. 1 Закону, заборонялось ввезення на митну територію України для постійного користування легкових, вантажних автомобілів, автобусів, трамваїв, тролейбусів, які на момент ввезення були виготовлені та/або експлуатувалися більше ніж 8 років, крім автобусів і вантажних автомобілів, які ввозяться на митну територію України з метою транзиту або як гуманітарна допомога, та трамвайних вагонів шириною колії 1000 мм, які в Україні не виготовляються.

27.12.2005 року набрав чинності Закон України від 30.11.2005 року “Про внесення змін до Закону України “Про деякі питання ввезення на митну територію України транспортних засобів”. Зокрема, ст.ст. 1 - 2 Закону України від 06.07.2005 року „Про деякі питання ввезення на митну територію України транспортних засобів” було викладено в такій редакції:

„1. Пропуск на митну територію України з метою вільного обігу (у тому числі з метою розкомплектування на запасні частини) тракторів колісних для перевезення напівпричепів (сідельних тягачів), автобусів, легкових автомобілів, вантажних автомобілів, автомобілів спеціального призначення та шасі з встановленими двигунами допускається за умови, що на момент переміщення через митний кордон України пройшло не більше 8 років з дати їх виготовлення.

2. Пропуск на митну територію України з метою вільного обігу та першу реєстрацію в Україні ввезених транспортних засобів нових і таких, що були в користуванні, або виготовлених в Україні здійснюють за умови їх відповідності екологічним нормам не нижче рівня “Євро-2” згідно з технічними регламентами та національними стандартами:

- для тракторів колісних для перевезення напівпричепів (сідельних тягачів), автобусів та легкових автомобілів - 1 січня 2006 року. Цю норму не поширюють до 1 липня 2006 року на зазначені транспортні засоби, переміщені на митну територію України або виготовлені в Україні до 31 грудня 2005 року включно, та транспортні засоби, на які до 3 грудня 2005 року включно видано сертифікати відповідності;

- для вантажних автомобілів та автомобілів спеціального призначення - з 1 січня 2007 року”.

Законом також доповнювався текст Закону України від 06.07.2005 року „Про деякі питання ввезення на митну територію України транспортних засобів” новими статтями, зокрема ст. 32 такого змісту: „ Дія ст.ст. 1 і 2 Закону не поширюється на транспортні засоби, які ввозяться на митну територію України тимчасово, з метою транзиту та при переселенні громадян на постійне місце проживання до України”.

З 05.03.2006 року набрали чинності Правила митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України, затвержені наказом Держмитслужби України від 17.11.2005 № 1118. Вони передбачають перелік документів, які необхідно пред'явити при переміщенні транспортного засобу через митний кордон України.

Пункт 7 Правил державної реєстрації й обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів всіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів і мотоколясок, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 р., визначено, що власники транспортних засобів або їх представники зобов'язані зареєструвати їх протягом 10 діб після придбання або митного оформлення, тимчасового ввозу на територію України, або виникнення обставин, які є підставою для внесення змін у реєстраційні документи. Строк реєстрації може бути продовжено у разі неможливості власника транспортного засобу (хвороба, відрадження, інші поважні причини) вчасно її здійснити. Експлуатація транспортних засобів, не зареєстрованих у підрозділах ДАІ, а також без номерного знака “Транзит” забороняється.

Але, не зважаючи на внесені до законодавства зміни, на територію України продовжують ввозити автомобілі, які заборонено або не вигідно експлуатувати в інших країнах через їх невідповідність екологічним показникам, що призводить до подальшого погіршення екологічної ситуації в Україні [8].

Обов'язковою умовою введення норм "Євро-2" є відповідність транспортних засобів екологічним вимогам, яка повинна визначатися сертифікатом виданим відповідно до законів України. Так як Росія ще в 2004 році перейшла на "Євро-2", то ВАЗи, які збираються в Україні не потребують адаптації. Сучасні моделі ВАЗу оснащуються двигунами, які відповідають вимогам "Євро-2", а на бажання замовника і "Євро-3"[5]. Виробники автобусів ("Богдан", "Еталон") та "КРАЗ" також використовують імпорتنі двигуни. Ситуація в цьому сегменті ринку дещо ускладнюється тим, що попит на автомобілі такого класу досить високий. За даними "Автоконсалтингу" в 2006 р. частка комерційної техніки російських марок ГАЗ, УАЗ, ІЖ на українському ринку становила близько

67%. Частка ж ринку вантажних автомобілів ГАЗ і ЗИЛ за даними за аналогічний період становила 30 %. Порівняно з 2005 роком імпорт вантажівок даної марки зріс на 22%. Після того як старі моделі зникнуть з ринку, їх місце займуть інжекторні автомобілі, що сприятиме покращенню екологічної ситуації [15].

Крім того, норми "Євро-2" посилюють вимоги до якості пального, що споживається автомобілями, і до вмісту шкідливих домішок у вихлопі. Зокрема, вміст бензолу у вихлопі за новими стандартами повинний складати не більше 5 % від об'єму, сірки - не більше 500 мг/л, СО - 4,0 г/л та СН - 1,1 г/л, що в кілька разів нижче колишніх гранично припустимих параметрів [7].

В Україні відсутнє пальне для експлуатації нових двигунів за вимогами сучасних екологічних норм, а чинні стандарти на нього не відповідають європейським вимогам. Хоча в Україні вже були спроби паралельно ввести і європейський стандарт на пальне, проте вони не завершилися успіхом. Якщо техніка і відповідає нормам "Євро-3" чи "Євро-4", то через невідповідність пального, пропонуваного на вітчизняному ринку, сучасним екологічним вимогам вона відповідати не буде. Крім забруднення повітря, низькоякісне пальне зменшує загальний термін експлуатації транспортного засобу [8].

Перехід України на нові стандарти пального "Євро-3", заплановано з 1 січня 2008 року, а з січня 2010 - на стандарти "Євро-4". Така домовленість була досягнута на засіданні експертно-аналітичної групи з питань функціонування ринку нафти, нафтопродуктів та розвитку нафтопереробної галузі в жовтні 2006 року.

З огляду на вказані обставини, низька якість пального вітчизняного виробництва призвела до значного зменшення транзитного потенціалу України, адже іноземним автомобілям вигідніше їхати через Білорусь, де пальне відповідає євростандартам і не впливає негативно на автомобілі.

З метою регулювання сфери контролю екології автомобіля при його експлуатації були зроблені відповідні доповнення: до Законів України "Про охорону навколишнього природного середовища", "Про дорожній рух", "Про охорону атмосферного повітря", "Про транспорт", "Про міліцію", "Про метрологію і метрологічну діяльність"; до Кодексу України про адміністративні правопорушення (КпАП); до постанови КМ "Про затвердження правил дорожнього руху (ПДР)". Проте, це не змінило ситуації в екологічній сфері на краще, оскільки ці нормативно – правові акти (крім ПДР) не мають прямої дії і нерідко суперечать один одному.

Чинними ст.ст.80 і 81 КпАП України передбачено:

- випуск в експлуатацію автомобілів, літаків, суден та інших пересувних засобів і установок, у яких вміст забруднюючих речовин у викидах, а також рівень шуму, утворюваного під час роботи, перевищує встановлені нормативи, тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб у

розмірі від двох до трьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

- експлуатація громадянами автотранспортних засобів й установок, у яких вміст забруднюючих речовин у викидах, а також рівень шуму, утворюваного ними під час роботи, перевищують установлені нормативи, тягне за собою накладення штрафу на громадян у розмірі від тягне за собою накладення штрафу від одного до трьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Державними стандартами (п.4.2 ДСТУ 4277 та п.4.1 ДСТУ 4276) визначено, що контроль вмісту оксиду вуглецю та вуглеводнів у відпрацьованих газах автомобілів здійснюють:

- а) на підприємствах, які експлуатують та обслуговують автомобілі: під час технічного обслуговування, після ремонту чи регулювання агрегатів, систем і вузлів, що впливають на вміст оксиду вуглецю і вуглеводнів у відпрацьованих газах, під час вибіркового перевірянь автомобілів, а також на вимогу водіїв;
- б) на підприємствах технічного обслуговування і ремонту автомобілів: під час технічного обслуговування автомобілів, після ремонту систем і вузлів, що впливають на вміст оксиду вуглецю і вуглеводнів у відпрацьованих газах, а також на вимогу власників автомобілів;
- в) на підприємствах, які виготовляють двигуни і автомобілі: під час випробовування готової продукції;
- г) під час сертифікаційних випробовувань та технічного нагляду за сертифікованою продукцією;
- д) під час державних технічних оглядів автомобілів;
- е) під час перевіряння автомобілів у дорожніх умовах.

З проблемою екологічної безпеки транспортних засобів тісно пов'язана проблема видачі дозволів ЄКТМ. Окремі країни ЄС (Німеччина, Франція, Голландія та інші) вимагають реформувати систему розподілу дозволів у бік більш екологічно чистих автомобілів. Вимоги мають ультимативний характер, тому що ці держави погрожують припинити свою участь у ЄКТМ, що приведе до зруйнування її системи. Для України, як і для більшості держав Східної Європи, такі вимоги є неприйнятними, адже за умови повного скасування бонусів для категорії Євро-2 та зниження для Євро-3 перевізники з цих країн будуть усунені з ринку перевезень. Оскільки оновити техніку на фоні скорочення об'єму перевезень неможливо, як наслідок обмеження кількості дозволів може призвести до дестабілізації ринку перевезень [11]. Тому на своєму засіданні в листопаді 2006 року Робоча група з автомобільного транспорту ЄКТМ затвердила компромісне рішення щодо системи встановлення коефіцієнтів і бонусів дозволів ЄКТМ для різних типів рухомого складу на 2007 рік та в перспективі до 2010 року. Це рішення дозволило встановити на 2007 р. "перехідний період" з метою надання транспортним організаціям

можливості проведення оновлення рухомого складу або переорієнтації його роботи на інші ринки, зокрема всередині СНД або Близького Сходу. Водночас для стимулювання транспортних організацій до оновлення рухомого складу було запропоновано погодитися з необхідністю скасування з 2008 року підвищуючого коефіцієнта при перерахунку дозволів категорії Євро - 2, а для дозволів Євро – 3 зберегти до 2009 року чинний коефіцієнт 6. Підвищуючий коефіцієнт, який застосовується сьогодні на автомобільні транспортні засоби Євро – 3, збережеться до 2009 року, а ФРН, Франція, Іспанія, Швейцарія, Бельгія, Люксембург не будуть вводити обмеження на пересування їх територіями з використанням дозволів ЄКМТ. Хоча перехід на “Євро” не дасть можливості негайно покращити ситуацію, проте поступове запровадження більш жорстких норм токсичності з часом принесе відчутний ефект.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ І ЛІТЕРАТУРИ

1. Закон України “Про міліцію” від 20 грудня 1990 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1991. - № 4. - С. 20.
2. Закон України “Про охорону навколишнього природного середовища” від 25 червня 1991р. // Відомості Верховної Ради України. – 1991. - № 41. - С. 546.
3. Закон України “Про охорону атмосферного повітря” від 16 жовтня 1992 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1992. - № 50. - С. 678 .
4. Закон України “Про дорожній рух” від 30 червня. 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. - № 31. - С. 338 .
5. Закон України “Про транспорт” від 10 листопада 1994 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1994. - № 51. - С. 446 .
6. Закон України “Про автомобільний транспорт ” від 05 квітня 2001 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2001. - № 22. - С. 105.
7. Вплив екологічних нормативів “Євро-2” на автомобільний ринок України <http://kiev.kp.ru/>
8. Осьмак А. Чисте “Євро” // Агросектор. – 2006.- №4.
9. Приміський В. Автомобіль. Екологія. Суспільство. // Дзеркало тижня. - 2001. - № 51.
10. Пояснювальна записка до проекту Закону України. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України (щодо реєстрації транспортних засобів) // www.rada.gov.ua
11. Торчинская Ж. Праздник - это когда тебя понимают // Автопрофи. - 2006.- №30.
12. Торчинская Ж. EURO 4 в Украине — уже реальность // Автопрофи. - 2006. - №14.
13. Ходовий П. Дайте подихати! // Дзеркало тижня. – 2005. - №43.
14. Шляховой В. Минует Euro 1... // Автопрофи. - 2006. - № 6.
15. Юхимов В. Импорт грузовиков в Украину. Итоги 2006 года: объем растет, темп падает // Автопрофи.

Наукове видання

ПАНОРАМА ПОЛІТОЛОГІЧНИХ СТУДІЙ

НАУКОВИЙ ВІСНИК РДГУ

Випуск 1

Відповідальний редактор – *Черній А.Л.*
Комп'ютерна верстка – Третяк О.Ю.

УДК 32
ББК 66.0
П 16

Панорама політологічних студій: науковий вісник Рівненського державного гуманітарного університету. – Вип. 1. – Рівне: РДГУ, 2008. – 217 с.

Підписано до друку 28.12.2007 р. Формат 60x84 1/16.
Гарнітура Times New Roman. Папір офсетний.
Друк різнографічний. Умовн. друк. арк. 13,9.
Наклад 100 прим.

Адреса редакції: кафедра політичних наук, Рівненський державний гуманітарний університет,
вул. Остафова, 29, м. Рівне, 33027.

Віддруковано засобами оперативної поліграфії
редакційно-видавничого відділу
Рівненського державного гуманітарного університету