

повною мірою застосовуватися і щодо розгляду фактів порушення прав чоловіків. Питання, пов'язані з участю чоловіків у догляді за дитиною, правом виховувати дитину самостійно після розлучення, альтернативною військовою службою тощо, неодмінно повинні входити у сферу гендерного аналізу.

Дослідники гендерних відносин підкреслюють невід'ємний зв'язок радикальних змін у соціально-правовій сфері суспільства з трансформаціями в гендерних відносинах, оскільки процеси демократизації і становлення ринкових відносин пов'язані з гендерними програмами соціальних перетворень, які потребують вивчення й правового регулювання. Досвід розвинутих держав свідчить про те, що з розвитком демократичних інститутів, формуванням громадянського суспільства невід'ємно пов'язані процеси утвердження гідного становища особи в суспільстві незалежно від її статевої належності. Прогресивна політика держави щодо ефективного вирішення «жіночого питання» повинна ґрунтуватися не на патріархальній стратегії залежності однієї статі від іншої, а на принципах нової стратегії рівних можливостей чоловіка і жінки, що забезпечує автономність і суверенність особистості.

*Надійшла до редколегії 15. 12. 06*

*В. Лозо, доцент НЮА України*

## **Регламентация виробництва «екологічно сприятливих» автомобілів і палива, що споживається ними, в історії законодавства ЄС про охорону атмосферного повітря**

Атмосферне повітря разом із землею і водою є одним з основних об'єктів екологічного права Європейського Союзу. В свою чергу законодавство ЄС про охорону атмосферного повітря включає декілька напрямів правового регулювання: боротьбу із забруднюючими повітря транспортними емісіями, трансмежне забруднення, емісії індустриальних та енергетичних об'єктів, охорону лісів від атмосферних поліцій і подолання парникового ефекту.

Поряд із цими напрямами законодавство ЄС активно сприяє виробництвуощадливих, «екологічно сприятливих» двигунів і зниженню

токсичності споживаного автомобілями палива. Проте у вітчизняній літературі цю тему практично не досліджено. Вивченню історичного досвіду ЄС цій сфері і присвячено цю статтю.

Базовою в цьому напрямку є Директива 70/156/ЕЕС, яка закріпила екологічні вимоги до транспортних засобів та їхніх компонентів, а також зазначила комп'ютеризацію супровідних інформаційних документів<sup>1</sup>. Директива Ради 70/220/ЕЕС<sup>2</sup> із змінами, внесеними Директивою 93/59/ЕЕС<sup>3</sup>, наказувала технічні й адміністративні заходи проти повітряного забруднення автомобільними емісіями. Директива Ради 80/1268/ЕЕС від 16 грудня 1980 р. була присвячена гармонізації законів держав — членів про споживання палива автомашинами<sup>4</sup> і стала одним з актів, що регламентують комунітарну процедуру техніко-екологічного схвалення транспорту, необхідного для допуску їхнього виробництва та експлуатації в країнах ЄС. В Директиві вказувалося, що технічні вимоги, котрим автомобілі повинні відповідати згідно з деякими національними законами, включають, крім іншого, методи виміру споживання палива даним типом транспортних засобів. Відмінності цих вимог у державах-членах створюють технічні бар'єри в торгівлі, що підлягають усуненню в умовах загального ринку. Для впровадження загальної для ЄС процедури схвалення<sup>5</sup> Директива наказувала встановити єдиний метод виміру споживання палива автомашинами і включити його до вимог ЄС. Цей єдиний метод повинен був гарантувати забезпечення клієнтів і користувачів цільовою і точною інформацією. Вимоги цієї Директиви стосувалися тільки категорії автомобілів міжнародної класифікації (Директива 70/156/ЕЕС).

Під «транспортним засобом» у даному акті розумівся будь-який, як мінімум чотирьохколесний, дорожній автомобіль із швидкістю прямування вище 25 км/год, за винятком транспортних засобів, що рухаються по рейках, а також сільськогосподарських тракторів і машин. Жодна держава — член не могла відмовляти в наданні комунітарного чи національного схвалення або забороняти продаж, реєстрацію або експлуатацію транспортного засобу на засадах, що стосуються його паливного споживання, якщо рівень споживання відповідав документально встановленим вимогам, які додаються до транспортного засобу під час його купівлі.

<sup>1</sup> Див.: OJ L 329 30. 12. 1993. – P. 39-53.

<sup>2</sup> OJ L 76, 6. 4. 1970. – P. 1.

<sup>3</sup> OJ L 186, 28. 7. 1993. – P. 21.

<sup>4</sup> OJ L 375 31. 12. 1980 р. 36-45 зі змінами: OJ L 238 15. 08. 1989 р. 43; OJ L 329 30. 12. 1993 р. 39; OJ L 334 28. 12. 1999. – P. 36.

<sup>5</sup> Див.: OJ L 42, 23. 2. 1970. – P. 1, 34.

Законодавство ЄС регулярно приводило встановлені для автомобілів екологічні вимоги відповідно із технічним прогресом. Так, Директива Комісії 93/116/ЄС від 17 грудня 1993 р. адаптувала до технічних новацій Директиву Ради 80/1268/ЄЕС<sup>1</sup>. Зазначалося, що через наростаюче занепокоєння про наслідки для довкілля емісії вуглеродистого диоксиду П'ята екологічна програма ЄС, прийнята Радою 16 грудня 1992 р., передбачила стабілізацію цієї емісії, що припускало внесення цього параметру в структуру союзного схвалення і визначення споживання палива на основі результатів цих вимірів. З 1997 р. держави — члени ЄС одержували право відмовляти в реєстрації, продажу і допуску в експлуатацію нових транспортних засобів, які не супроводжувалися свідченням про відповідність модифікованим екологічним вимогам. Директива Комісії 1999/100/ЄС від 15 грудня 1999 р. привела Директиву Ради 80/1268/ЄЕС у відповідність із технічним прогресом відносно вуглеродистої емісії диоксиду і споживання палива<sup>2</sup>. У Директиві Європарламенту і Ради 98/69/ЄС від 13 жовтня 1998 р. про заходи проти повітряного забруднення автомашинами<sup>3</sup> цикл виміру емісії був полагоджений і відзначалася необхідність оновити технічні вимоги до виміру CO<sub>2</sub> (Директива 80/1268/ЄЕС) відповідно до рішення № 101 Економічної комісії ООН для Європи<sup>4</sup>.

Директивою Європарламенту і Ради 1999/94/ЄС від 13 грудня 1999 р. встановлено порядок підтвердження достовірності інформації для споживача про паливну економію та емісію CO<sub>2</sub> при маркетингу нових легкових автомобілів<sup>5</sup>. З урахуванням ст. 174 ДЕС, яка потребувала розсудливого використання природних ресурсів, раціональне використання енергії рекомендувалося одним із основних засобів досягнення цієї мети і зменшення забруднення довкілля. Ця Директива виходила з того, що остаточна мета Рамкової конвенції ООН щодо зміни клімату полягає в стабілізації концентрацій парникових газів в атмосфері на рівні, що запобігає небезпечному антропогенному втручанням в кліматичну систему. Відповідно до Кіотського протоколу до цієї Конвенції, узгодженому в грудні 1997 р., Співтовариство намітило з 2008 по 2012 р. скоротити емісію парникових газів на 8 % щодо рівня 1990 р. З огляду на те, що легкові автомобілі залишалися одним із головних джерел емісії CO<sub>2</sub>, Комісія запропонувала стратегію Співтовариства щодо зменшення цих емісій і вдосконалення економії палива. Рада своєю резолюцією від 25 червня 1996 р. привітала підхід Комісії.

<sup>1</sup> Див.: OJ L 329 30. 12. 1993. – P. 39-53.

<sup>2</sup> Див.: OJ L 334, 28/12/1999. – P. 36–40.

<sup>3</sup> Див.: OJ L 350, 28. 12. 1998. – P. 1.

<sup>4</sup> Див.: UN/ECE № 101 (E/ECE324-E/ECE/TRANS/505/Rev. 2

<sup>5</sup> Див.: OJ L 012 18. 01. 2000. – P. 16-23.

Беручи до уваги ключову роль інформації в дії ринкових сил, точні і порівняні відомості про споживання легковими автомобілями палива й емісії CO<sub>2</sub> впливають на вибір споживача на користь тих автомобілів, що використовують меншу кількість палива й у такий спосіб випускають меншу кількість CO<sub>2</sub>, що заохочує виготовлювачів уживати заходів щодо зменшення паливного споживання автомобілями, котрі вони виробляють. Присутність на автомобілях ярликів про низьке споживання палива в пункті продажі може впливати на покупців і при перепродажі автомобілів, що розширює коло дії Директиви Комісії 93/116/ЄС від 17 грудня 1993 р.<sup>1</sup> і робить доцільним упровадження таких ярликів. Ярлик про економію палива має містити інформацію про паливне споживання й емісію CO<sub>2</sub>, які були визначені відповідно до узгоджених стандартів і методів, встановлених Директивою Ради 80/1268/ЄЕС<sup>2</sup>. Стандартизована інформація про ці параметри повинна бути доступна в пункті продажу в кожній державі — члені. Важливо, щоб потенційні клієнти були заздалегідь поінформовані про паливно-ефективні моделі автомобілів, доступних для придбання, за допомогою супутньої літератури й іншого рекламного матеріалу, використовуваного в маркетингу нових автомобілів.

Таким чином, мета цієї Директиви полягала в забезпеченні доступності інформації про паливну економію й емісію CO<sub>2</sub> новими легковими автомобілями, запропонованими для продажу або оренди в ЄС, аби дозволити споживачам здійснювати обґрунтований вибір.

Ініціативи ЄС у правовому сприянні виробництву й експлуатації «екологічно сприятливих» автомобілів виявились притягальними і для країн, які не входять до ЄС, у тому числі з розуміння підвищеної конкурентоздатності таких автомашин. Так, Рекомендації Комісії 2000/303/ЄС і 2000/304/ЄС від 13 квітня 2000 р. були присвячені скороченню емісії CO<sub>2</sub> від легкових автомобілів (КАМА)<sup>3</sup> і (ЈАМА)<sup>4</sup>. На основі ст. 211 ДЕС Комісія запропонувала стратегію Співтовариства щодо зменшення емісії CO<sub>2</sub> від легкових автомобілів і поліпшення економії палива<sup>5</sup>, і Рада на засіданні по довікллю своїм висновком від 25 червня 1996 р. закликала Комісію до здійснення головних елементів цієї стратегії. Прийнята відповідно до цієї стратегії Угода автомобільної промисловості по довікллю поставила за мету досягти з 2005 по 2010 р. рівня емісії в 120 р/км

<sup>1</sup> OJ L 329, 30. 12. 1993. – P. 39.

<sup>2</sup> OJ L 375, 31. 12. 1980. – P. 36.

<sup>3</sup> Див.: OJ L 100 20. 04. 2000. – P. 55.

<sup>4</sup> Див.: OJ L 100 20. 04. 2000. – P. 57.

<sup>5</sup> Див.: COM (95) 689. 20. 12. 1995.

CO<sub>2</sub>. Корейська (КАМА) і Японська (ЈАМА)<sup>1</sup> асоціації виробників автомобілів прийняли аналогічні зобов'язання. У зв'язку з цим Комісія ЄС висловила готовність до будь-якого необхідного узгодження своїх дій. Комісія ЄС, КАМА і ЈАМА домовилися спільно контролювати виконання прийнятих зобов'язань.

Певний результат у цьому напрямі правового регулювання підвело Рішення Європарламенту і Ради № 1753/2000/ЕС<sup>2</sup>, яке встановило загальну схему контролю середньої емісії CO<sub>2</sub> від нових легкових автомобілів.

Значна увага в ЄС приділяється також правовому забезпеченню «екологічності» палива, безпечним умовам його транспортування і збереження. Директива Європарламенту і Ради 94/63/ЕС від 20 грудня 1994 р. регламентувала режим контролю емісії мінливого органічного складу (VOCs), яка відбувається від збереження бензину і його розподілу від терміналів до станцій обслуговування<sup>3</sup>. Директива спиралася на статті 100а і 189б ДЕС в Маастрихтської редакції, які закріпили основу і процедуру правової охорони атмосферного повітря. Екологічні програми ЄС<sup>4</sup> підкреслювали важливість запобігання і скорочення повітряного забруднення. До початку 1990 рр. назріла проблема боротьби з емісією VOC від бензину і розчинників, яка у Співтоваристві доходила до 10 млн. тонн на рік. Підкреслювалося, що емісія VOCs бере участь у формуванні фотохімічних оксидантов типу озону, що у високих концентраціях може шкодити людському здоров'ю й ушкоджувати рослинність і матеріали. Крім того, деякі з емісій VOCs від бензину класифікувалися як отрутні, канцерогенні або тератогенні (teratogenic).

2 квітня 1992 р. Співтовариство підписало Протокол, що додається до Конвенції 1979 р. про широкий діапазон трансмежного повітряного забруднення, про контроль емісії VOCs або їхніх трансмежних потоків, який передбачав значне скорочення цієї емісії. Істотний крок у здійсненні стратегії повного скорочення емісії VOCs у Співтоваристві було зроблено відповідно до Директиви Ради 91/441/ЕЕС, яка доповнює Директиву 70/220/ЕЕС<sup>5</sup>, спрямовану на скорочення за період від 10 до 15 років на 90 % емісії VOC від вихлопних газів і емісії при випарюванні палива, які становлять близько 40 % всієї емісії штучних VOCs в

<sup>1</sup> Див.: ОJ L 40, 13. 2. 1999. – Р. 57.

<sup>2</sup> Див.: ОJ L 202 10. 08. 2000. – Р. 1.

<sup>3</sup> Див.: ОJ L 365 31. 12. 1994. – Р. 24-33.

<sup>4</sup> Див.: ОJ C 112, 20. 12. 1973. – Р. 1; ОJ C 139, 13. 6. 1977. – Р. 1; ОJ C 46, 17. 2. 1983. – Р. 1; ОJ C 328, 7. 12. 1987. – Р. 1.

<sup>5</sup> Див.: ОJ L 242, 30. 8. 1991. – Р. 1.

атмосфері. Під час прийняття цієї Директиви Комісія зробила пропозицію про заходи для зменшення втрат при випарюванні на кожній стадії в процесі збереження і розподілу моторних палив, що складали біля 500 тис. тонн на рік або 5 % загальної емісії штучних VOCs у Співтоваристві, які становили істотне джерело повітряного забруднення, особливо в містах.

Доступні в той час технології могли вже гарантувати значне скорочення витрат при випарюванні в системі розподілу бензину, в тому числі через відновлення парів. На основі міжнародної стандартизації і безпеки при навантаженні судів наказувалося визначити рівень ІМО для контролю за випарюванням і системою відновлення палива. Співтовариству слід було докласти зусиль, аби ці економічні й екологічні параметри були подані в Конвенції Marpol за допомогою її поточного перегляду в 1996 р. Крім того, визнавалося за можливе зменшення парової емісії під час заправки на станціях обслуговування, яка на той час складала біля 200 тис. тонн на рік, що дозволило б контролювати всю парову емісію при розподілі бензину.

Щоб уникнути порушення умов конкуренції і забезпечення діяльності внутрішнього ринку, було необхідно узгодити порядок розподілу бензину на основі високого рівня захисту довкілля. При цьому слід було враховувати переваги й складнощі, що є наслідком дії або бездіяльності в цій сфері. Для деяких держав-членів передбачалися особливі строки адаптації і пов'язані з ними різноманітні види природоохоронної діяльності. Євросоюзу наказувалося взяти до уваги стан довкілля в різноманітних регіонах Співтовариства, а державам — членам — бути готовими до здійснення більш суворих заходів проти парових витрат, якщо вони виявляться необхідними для захисту людського здоров'я або довкілля внаслідок особливих умов.

Директива Європарламенту і Ради 98/70/ЕС від 13 жовтня 1998 р. закріплювала вимоги до якості бензинового і дизельного видів палива і вносила зміни до Директиви Ради 93/12/ЕЕС<sup>1</sup>. Зазначалося, що нерівність між законами або адміністративними заходами держав — членів по специфікації звичайних і альтернативних палив, використовуваних транспортними засобами, створювало бар'єри для торгівлі в Співтоваристві і могло в такий спосіб торкатися функціонування внутрішнього ринку і міжнародної конкурентоздатності європейських транспортних засобів і галузей промисловості. Тому відповідно до ст. 3b ДЕС визна-

<sup>1</sup> Див.: OJ L 350 28. 12. 1998. – P. 58-68.

валося за необхідне узгодити закони в цій галузі<sup>1</sup>, а ст. 100а ДЕС передбачала ініціативи Комісії, спрямовані на високий рівень захисту довкілля.

У Директиві 98/70/ЕС також вказувалося, що первинні повітряні забруднювачі типу окисів азоту, неспалимих гідрокарбонів, фізичних часток, вуглецю монооксиду, бензолу та інших отрут породжували емісію, яка робить внесок у формування повторних забруднювачів типу озону, що випускаються автомобілями і створюють безпосередній і непрямий ризик людському здоров'ю та довкіллю.

Незважаючи на зростаючу строгість граничних показників емісії транспортних засобів, встановлених Директивами Ради 70/220/ЕЕС<sup>2</sup> і 88/77/ЕЕС<sup>3</sup> для досягнення задовільної якості повітря, були необхідні подальші заходи для зменшення атмосферного забруднення, що викликається транспортними засобами й іншими джерелами. Європарламент і Рада у ст. 4 Директиви 94/12/ЕС<sup>4</sup> запропонували новий підхід у рамках політики скорочення емісії до і після 2000 р. і закликали Комісію підтримувати подальші дослідження з удосконалювання якості бензинового, дизельного й інших видів палива для скорочення повітряного забруднення, створювати умови, аби промисловість могла робити необхідні інвестиції і корегувати плани виробництва.

Внесок у створення науково-технічних і економічних основ для впровадження нових екологічних вимог до палива зробила й Європейська автонафтова програма. Екологічні параметри палива ставали важливим елементом рентабельного пакету загальноєвропейських, національних, регіональних і місцевих заходів по зменшенню емісії транспортних засобів та у той же час частиною загальної стратегії Комісії зі зменшення повітряної емісії з пересувних і постійних джерел. Визнавалося, що скорочення транспортних емісій у містах можна негайно досягти за допомогою зміни складу палива.

Комісія висунула пропозицію про Директиву, що дозволяє державам — членам більш активно використовувати акцизне оподаткування та інші фінансові стимули для впровадження більш досконалих видів палива відповідно до національних пріоритетів, можливостей та вимог. З огляду на те, що забруднення атмосфери в результаті згорання насиченого свинцем бензину становить ризик для людського здоров'я і

<sup>1</sup> Див.: ОJ C 132, 28. 4. 1997. – Р. 170; ОJ C 351, 19. 11. 1997. – Р. 1; ОJ C 80, 16. 3. 1998. – Р. 92; ОJ C 313, 12. 10. 1998. – Р. 1.

<sup>2</sup> Див.: ОJ L 76, 6. 4. 1970. – Р. 1.

<sup>3</sup> Див.: ОJ L 36, 9. 2. 1988. – Р. 33 (зі змінами: ОJ L 40, 17. 2. 1996. – Р. 1).

<sup>4</sup> Див.: ОJ L 100, 19. 4. 1994. – Р. 42.

довкілля, перехід до 2000 р. транспорту на позбавлений свинцю бензин став би великим кроком уперед. До 2005 р. планувалося створити економіко-правові умови для заміни на ринку низькоякісного автомобільного палива бензином і дизельним паливом більш високої якості. Для захисту людського здоров'я і довкілля в густонаселених або екологічно чутливих областях з особливими проблемами повітряної якості держави — члени в установленому порядку могли потребувати, аби на ринок допускалося тільки паливо, що відповідає більш суворим екологічним вимогам, ніж ті, що закріплювалися в цій Директиві.

Щоб гарантувати додержання встановлених стандартів якості палива, державам — членам треба затвердити систему контролю, засновану на загальних процедурах здійснення вибірки й іспитів, а інформацію про якість палива повідомляти Комісії відповідно до загального формату. На основі всебічної оцінки цієї інформації Комісія повинна була представити пропозицію про доповнення специфікації бензинових і дизельних видів палива (природний і нафтовий газ, біологічне паливо і тощо). При цьому різноманітні масиви транспортних засобів (автобуси, таксі, комерційні транспортні засоби і т. д.), відповідальні за велику частку міського забруднення, могли б одержати користь з окремих специфікацій палива.

При розгляді прохань про пом'якшення установлених вимог Комісії наказувалося перевіряти, чи є пом'якшення сумісним із законодавством Співтовариства і правилами конкуренції в тому числі, з умовою гарантій наявності в Співтоваристві достатньої кількості палива задовільної якості.

В цілому ця Директива оптимізувала специфікації використовуваного транспортом палива відповідно до інтересів охорони здоров'я та екології.

Скороченню вмісту сірки в деяких видах рідкого палива було присвячено Директиву Ради 1999/32/ЄС від 26 квітня 1999 р. про зміну Директиви 93/12/ЄЕС<sup>1</sup>. Екологічні програми ЄС і особливо П'ята програма<sup>2</sup> на основі ст. 130г ДЕС закріплювали основні принципи і цілі політики Співтовариства в галузі довкілля, в тому числі забезпечення ефективного захисту людей від емісії діоксиду сірки і запобігання перевищення критичних для охорони здоров'я рівнів і навантажень на довкілля. У ст. 129 ДЕС зазначалося, що вимоги охорони здоров'я повинні формувати установчу частину інших напрямів політики Співтовариства. Відповідно до ст. 3 ДЕС дії Співтовариства повинні робити

<sup>1</sup> OJ L 121 11. 05. 1999. – P. 13-18.

<sup>2</sup> OJ C 138, 17. 5. 1993. – P. 5.



внесок у досягнення високого рівня захисту здоров'я. При цьому емісія диоксиду сірки залишалася однією із значних причин окислювання (acidification) у Співтоваристві і впливала на людське здоров'я і довкілля. Окислювання й атмосферний диоксид сірки пошкоджували чутливі екосистеми, зменшували біологічну розмаїтість і цінність пейзажів одночасно з негативним впливом на врожайність полів та ріст лісів. Кислотні дощі в містах істотно пошкоджували будинки й архітектурну спадщину. Забруднення диоксидом сірки справляло істотний вплив на людське здоров'я, особливо тієї частини населення, що страждає від хвороб дихання. Емісія диоксиду сірки призводила і до фізичного забруднення атмосфери. Проблема окислювання не тільки потребувала місцевих або національних рішень, а й мала трансмежні масштаби. Тому Співтовариство і його держави — члени стали учасниками Конвенції UN-ЕСЕ про трансмежне повітряне забруднення дальшої дії. Другий Протокол UN-ЕСЕ про трансмежне забруднення диоксидом сірки передбачив, що договірні сторони повинні зменшити емісію цієї речовини на 30 % більше, ніж вказувалося в першому Протоколі. Крім того, другий Протокол UN-ЕСЕ виходив із того, що критичні навантаження на довкілля і рівні впливу на нього залишалися перевищеними в деяких чутливих галузях. Для здійснення цілей, поставлених П'ятою програмою, було необхідне подальше зменшення емісії диоксиду сірки — однієї з головних причин «кислотних дощів» і повітряного забруднення, виробованого багатьма міськими й індустріальними регіонами.

Комісія до цього часу вже випустила повідомлення про рентабельну стратегію боротьби з окислюванням у Співтоваристві, одним із компонентів якої було визначено контроль за емісією диоксиду сірки, викликаного згоранням деяких рідких видів палива. Розроблялося питання про емісії, джерелом яких були інші види палива, а також про скорочення утримання в них сірки, що повинно було принести значну користь як для екології, так і для економіки.

Відповідно до принципів субсидіарності і пропорційності, закріплених у ст. 3b ДЕС, було визнано, що скорочення емісії диоксиду сірки внаслідок згорання деяких видів рідких палив не може бути досягнуто зусиллями окремих держав — членів. Неузгоджені дії не забезпечують досягнення бажаної мети, потенційно непродуктивні і чреваті значною непевністю на ринку палива. Через необхідність зменшення емісії диоксиду сірки у всьому Співтоваристві визнавалося за доцільне вжиття заходів на комунітарному рівні. Тому Директиву Ради 93/12/ЕЕС<sup>1</sup> було

<sup>1</sup> Див.: OJ L 74, 27. 3. 1993. – P. 81.

спрямовано на скорочення емісії диоксиду сірки при згоранні деяких типів рідкого палива з метою зменшення шкідливого впливу такої емісії на людину і довкілля. Скорочення цієї емісії повинно бути досягнуто за допомогою встановлення меж вмісту сірки в паливі як умови його використання в межах території держав — членів. Ще більш посилювала екологічні вимоги до автомобілів Директива Європарламенту і Ради 2004/3/ЄС, що змінює Директиву Ради 70/156/ЄЕС і Директиву Ради 80/1268/ЄЕС<sup>1</sup>.

У рамках Європейської політики сусідства 2005 р. <sup>2</sup> ЄС і Україна узгодили Спільну робочу програму, в рамках якої передбачено такі пріоритети досліджень і практики, як гармонізація екологічних стандартів, законодавства і процедур оцінки екологічного впливу; співробітництво в галузі екологічного моніторингу і звітності; скорочення викидів парникових газів у рамках Кіотського протоколу і підвищення поінформованості громадськості про екологічні проблеми Європи.

*Надійшла до редколегії 20. 08. 06*

<sup>1</sup> Див.: OJ 2004 L 49/36.

<sup>2</sup> Див.: [www.delukr.cec.eu.int](http://www.delukr.cec.eu.int)