

УДК 354.1:504.062:656

Г. Б. Марушевський,
к. філос. н., старший викладач кафедри освіти дорослих,
Інститут перепідготовки та підвищення кваліфікації,
Національний педагогічний університет імені М. П. Драгоманова, м. Київ

ІНТЕГРАЦІЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ ПОЛІТИКИ В ТРАНСПОРТНУ ПОЛІТИКУ В ЄС ТА УКРАЇНІ

G. Marushevskiy,
PhD in Philosophy, Senior Lecturer, Department of Adult Education,
Institute of Retraining and Advanced Training, National Pedagogical Dragomanov University, Kyiv

ENVIRONMENTAL POLICY INTEGRATION IN TRANSPORT POLICY IN EU AND UKRAINE

У статті досліджено практику інтеграції екологічної політики в транспортну політику ЄС і здійснено аналіз нормативно-правових основ екологізації транспортної політики України. В Європейському Союзі запроваджується модель збалансованого розвитку транспорту, яка базується на інтеграції екологічних вимог у транспортну політику. Значним у розвитку цієї моделі є внесок "Загальноєвропейської програми з транспорту, довкілля та охорони здоров'я", яка реалізується спільними зусиллями ЄЕК ООН і ВООЗ. В Україні чинні нормативно-правові акти не повною мірою відображають сучасні тенденції інтеграції екологічної політики в транспортну. Майбутнє транспортної галузі України залежить від успіхів у реалізації заходів, пріоритетних з точки зору європейської транспортної політики і спрямованих на збалансований розвиток транспорту.

The article deals with the practice of environmental policy integration (EPI) in the EU Transport Policy and the analysis of legal framework of EPI in the Ukraine's transport policy. The European Union develops a model of sustainable transport that is based on environmental policy integration in transport. The Pan-European Program on Transport, Environment and Health initiated by the UNECE and WHO significantly contributes to development of the model. In Ukraine, the current regulations do not fully reflect modern trends in EPI in transport. The future of the transport sector in Ukraine depends on progress in implementation of measures directed at sustainable transport in accordance with priorities of European Transport Policy.

Ключові слова: інтеграція, екологічна політика, транспортна політика, екологізація, збалансований розвиток.

Key words: integration, environmental policy, transport policy, greening, sustainable development.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Сучасний етап розвитку суспільства характеризується стрімким зростанням потреби у транспортуванні. Зі збільшенням кількості транспортних засобів зростає вплив транспортного комплексу на довкілля та здоров'я людей. Негативний вплив на довкілля зумовлюють викиди забруднюючих шкідливих речовин, значне споживання кисню, підвищений рівень шуму, теплове забруднення, фрагментація екосистем і середовищ існування видів.

У "Порядку денному на XXI століття", прийнятому на Конференції ООН з довкілля та розвитку в 1992 р., транспорт визначено однією з ключових галузей, в якій необхідно робити кроки у напрямі забезпечення збалансованого

(сталого) розвитку як на національному, так і на міжнародному рівнях. Для досягнення збалансованого розвитку необхідно забезпечити інтеграцію соціально-економічних та екологічних питань.

В Європейському Союзі принцип інтеграції екологічних питань у розроблення та запровадження інших політик ЄС був закріплений у 1997 р. "Договором про створення ЄС" (Амстердамський договір). Це означає, що екологічні питання мають враховуватися в процесі розроблення та застосування будь-якої політики ЄС, у тому числі і транспортної. Стратегія ЄС передбачає формування та реалізацію збалансованої транспортної політики, в якій довготермінові екологічні проблеми мають відігравати таку ж роль,

як і проблеми, пов'язані з впливом економічних і соціальних факторів.

В Україні інфраструктура залізничного, автомобільного, водного та авіаційного транспорту добре розвинута, проте рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів і вантажів, енергоефективності, динаміка техногенного навантаження на довкілля не відповідають сучасним вимогам. Зростає рівень забруднення атмосферного повітря, ґрунтів, водних об'єктів внаслідок використання застарілого обладнання та рухомого складу, незадовільного стану транспортної мережі (залізничних колій, автодоріг, технічних характеристик аеропортів, причалів), екологічно шкідливих паливних матеріалів. Розв'язання зазначених проблем потребує інтеграції екологічної складової в транспортну політику.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Принцип інтеграції екологічної політики в транспортну політику знайшов своє відображення в офіційних документах ЄС [1—4], а також у документах ЄЕК ООН і ВООЗ [5—7]. В Україні інтеграцію екологічної політики розглядають переважно як процес "екологізації". Екологічні аспекти транспортної політики України досліджували Т.П. Галушкіна [8], А.М. Новікова [9], В.П. Матейчик [10], М.К. Шапочка [11]. З огляду на необхідність імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС є потреба оцінити нормативно-правову базу інтеграції екологічної політики в транспортну політику України, зважаючи на досвід ЄС.

МЕТА СТАТТІ

Цілями статті є дослідження практики інтеграції екологічної політики в транспортну політику ЄС і здійснення аналізу нормативно-правових основ інтеграції екологічної політики в транспортну політику України.

ВИКЛАД ОСНОВНИХ РЕЗУЛЬТАТІВ ДОСЛІДЖЕННЯ

Концепція інтеграції екологічної політики використовується в західних країнах, починаючи з кінця 1980-х років. Її поява пов'язана з тим, що традиційна екологічна політика та законодавство у більшості випадків не можуть запобігти тиску на довкілля з боку різних галузей економіки.

На загальноєвропейському рівні інтеграція екологічних вимог в усї сфери політики ЄС вперше була озвучена на засіданні Європейської Ради в Кардіффі у 1998 р. Згодом в ЄС почали розробляти стратегії інтеграції екологічних питань у галузеві політики, які отримали назву Кардіффських стратегій. У першу чергу було розроблено стратегії інтеграції для сільського господарства, енергетики та транспорту. У жовтні 1999 р. у рамках Кардіффського процесу було прийнято "Стратегію інтеграції екологічних аспектів та збалансованого розвитку в транспортну політику" [1], яка визначила такі основні напрями діяльності у сфері інтеграції:

- запобігання та/або усунення негативних наслідків зростання перевезень, зокрема за допомогою заходів землекористування та справляння плати за інфраструктуру;
- розвиток громадського транспорту серед модальних і комбінованих перевезень, а також екологічно менш шкідливих видів транспорту (наприклад, залізниць і внутрішніх водних шляхів);
- подальші дослідження і технологічний розвиток, зокрема щодо скорочення викидів CO₂ і зниження рівня шуму;
- підвищення обізнаності громадськості, водіїв транспортних засобів і промисловості щодо зменшити впливу

транспорту на довкілля, наприклад, за допомогою системи показників і стандартизації транспортних засобів.

У 2001 р. значна увага питанням інтеграції транспорту в збалансований розвиток у світлі положень Кардіффського процесу була приділена у прийнятому Європейською комісією документі "Біла книга: Європейська транспортна політика до 2010 року: час вирішувати" [2]. Зазначалося, що окрім сприяння задоволенню потреб населення у транспорті сучасна транспортна система має бути збалансованою з економічної, соціальної та екологічної точок зору.

У 2011 р. концепція інтеграції екологічних міркувань у транспортну галузь була значно розширена в документі "Біла книга 2011: план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи" [3]. Біла книга включає 40 ініціатив, що мають на меті створення конкурентоспроможної транспортної системи, яка сприятиме підвищенню мобільності, усуненню основних перешкод у ключових сферах діяльності, стимулюватиме зростання та зайнятість. Визначені основні цільові показники транспортної політики ЄС на період до 2050 р.:

- повна заборона використання в містах автомобілів, які працюють на традиційному паливі;
- збільшення частки екологічного низьковуглецевого палива в авіації на 40%;
- скорочення шкідливих викидів морського транспорту принаймні на 40%;
- переведення 50% міжміських пасажирських і вантажних перевезень на середні відстані з автомобільного транспорту на залізничний і водний транспорт.

Досягнення цих цільових показників дасть можливість значно зменшити залежність Європи від імпорту нафти та скоротити на 60% викиди вуглекислого газу транспортом до 2050 р.

Для оцінки ефективності будь-якої політики необхідно здійснювати регулярний моніторинг законодавчих і стратегічних ініціатив. Одним з прикладів моніторингу прогресу у сфері інтеграції екологічної і транспортної політик є механізм транспортної та екологічної звітності (Transport and Environment Reporting Mechanism, TERM). Цей механізм був розроблений Європейським агентством з навколишнього середовища (ЕЕА) та Європейською комісією і введений в дію у 2000 р. Відтоді щорічно готуються доповіді щодо того, наскільки індикатори транспортної галузі сприяють прогресу у досягненні екологічних цілей ЄС [4].

Важливу роботу у напрямі екологізації європейської транспортної політики здійснює Європейська економічна комісія ООН та Всесвітня організація охорони здоров'я (ВООЗ).

Так, у 1997 р. на Регіональній конференції ЄЕК ООН з транспорту та довкілля у Відні міністри транспорту та охорони довкілля домовилися про спільну роботу, спрямовану на інтеграцію політики в галузі транспорту, довкілля та охорони здоров'я на місцевому, національному та міжнародному рівнях. На конференції була прийнята "Програма спільних дій у сфері транспорту та довкілля" (Programme of Joint Action on Transport and Environment).

У 1999 р. на Третій міністерській конференції ВООЗ з довкілля та охорони здоров'я у Лондоні була прийнята "Хартія ВООЗ з транспорту, довкілля та охорони здоров'я". В Хартії була підкреслена необхідність вирішення питання про формування інтегрованої політики та вказана термінова і нагальна необхідність зробити наступний крок у напрямі розширення зусиль щодо досягнення збалансованого розвитку транспорту шляхом створення повністю інтегрованих вимог до охорони здоров'я і залучення

органів, що відповідають за охорону довкілля та здоров'я, в процес прийняття рішень з питань транспорту, землекористування та інфраструктурної політики на транснаціональному, національному та місцевому рівнях.

У 2002 р. на Другій нараді високого рівня з транспорту, довкілля та охорони здоров'я у Женеві була прийнята "Загальноєвропейська програма з транспорту, довкілля та охорони здоров'я" (The Pan-European Programme on Transport, Health and Environment, THE PEP), яка поєднала в собі діяльність ЄЕК ООН та ВООЗ/Європа за трьома пріоритетними напрямками, визначеними в "Програмі спільних дій у сфері транспорту та довкілля" та "Хартії ВООЗ з транспорту, довкілля та охорони здоров'я", зокрема:

- інтеграція аспектів охорони довкілля та охорони здоров'я в транспортну політику;
- управління попитом і перерозподіл перевезень за видами транспорту;
- міський транспорт.

Ця програма створила унікальну стратегічну платформу для держав-членів ЄЕК ООН та Європейського регіону ВООЗ, які здійснюють спільну роботу з вирішення проблемних питань на транспорті, пов'язаних з впливом на довкілля та здоров'я населення.

У 2009 р. на Третій нараді високого рівня з транспорту, довкілля та охорони здоров'я в Амстердамі були визначені чотири пріоритетні цілі "Загальноєвропейської програми з транспорту, довкілля та охорони здоров'я" [5]. У 2014 р. на Четвертій нараді високого рівня з транспорту, довкілля та охорони здоров'я в Парижі до цих цілей була додана п'ята пріоритетна мета [6]. Отже, нині ця програма спрямована на досягнення таких пріоритетних цілей:

1) сприяти збалансованому економічному розвитку та створенню нових робочих місць шляхом інвестицій в транспорт, сприятливий для довкілля та здоров'я, спрямовуючи ресурси в такі сфери діяльності:

- транспортна інфраструктура, що сприяє безпеці, екологічній збалансованості та здоров'ю, а також має максимальний потенціал для створення робочих місць (у тому числі залізничний та рейковий міський транспорт);
- екологічно чистий і ефективний громадський транспорт зі зручною системою інтермодальних зв'язків;
- заходи щодо гарантування безпеки дорожнього руху;
- інфраструктура для фізично активних і екологічно безпечних форм пересування;

2) забезпечувати екологічно збалансовану мобільність і сприяти розвитку ефективніших транспортних систем шляхом здійснення діяльності за такими напрямками:

- сприяння розробленню схем управління мобільністю для підприємств і організацій, шкіл, у сфері відпочинку і розваг, у місцевих спільнотах і містах;
- підвищення рівня інформованості про різні варіанти забезпечення мобільності шляхом поліпшення координації між процесами територіального та транспортного планування;
- сприяння застосуванню інформаційних технологій;

3) зменшувати викиди парникових газів і атмосферних забруднювачів транспортного походження, а також рівні транспортного шуму шляхом сприяння таким процесам:

- зростання частки транспортних засобів з нульовим або низьким рівнем шкідливих викидів у довкілля, а також збільшення використання палива на основі відновлюваних джерел енергії;
- перехід на екологічно чисті види пересування, застосування електродвигунів, популяризація екологічного водіння;

4) сприяти впровадженню стратегій та реалізації заходів, спрямованих на забезпечення здорового і безпечного транспорту шляхом планування та модернізації міських зон і населених пунктів для створення сприятливіших умов для безпечного і фізично активного пересування, в тому числі розвиток інфраструктури для пішого ходіння та користування велосипедами, а також забезпечення ефективним і доступним громадським транспортом з особливою увагою до потреб уразливих груп населення, зокрема дітей та осіб з обмеженими можливостями пересування;

5) інтегрувати цілі в галузі транспорту, охорони здоров'я та довкілля в політику міського розвитку та територіально-просторового планування шляхом зміцнення потенціалу інтегрованого міського і територіально-просторового планування, щоб зменшити вплив транспорту на здоров'я людини, довкілля та землекористування, підвищити енергоефективність і підтримати сприятливу для довкілля та здоров'я систему транспорту. В процесі цієї діяльності буде заохочуватись адаптація міського середовища, а також транспортних систем до демографічних і екологічних змін.

В європейських країнах використовуються такі інституційні механізми, які сприяють інтеграції питань у сфері транспорту, довкілля та охорони здоров'я [7]:

1. Сприяння створенню системи спільних організаційних механізмів і спільної відповідальності та звітності. Горизонтальному та вертикальному співробітництву сприяють такі механізми, як міжвідомчі комітети й комісії та робочі групи, наявність яких може допомогти зібрати представників різних міністерств і відомств. Ті ж самі функції можуть виконувати міжгалузеві програми, які передбачають співпрацю різних міністерств і відомств. Наприклад, у Литві та Нідерландах діють міжгалузеві координаційні групи та робочі групи з реалізації "Загальноєвропейської програми з транспорту, довкілля та охорони здоров'я".

2. Зміцнення міжгалузевих взаємовідносин і підвищення поінформованості. Типовими способами створення можливостей для міжгалузевої співпраці є організація семінарів та інша освітня діяльність. Зміцнювати міжгалузеві взаємовідносини можна також за допомогою схем управління, відповідно до яких у межах деяких міністерств створюються структури, які відповідають за моніторинг та оцінку роботи щодо таких міжвідомчих питань, як екологічні проблеми та збалансований розвиток. Одним із важливих способів сприяння міжвідомчому діалогу та інформаційному обміну між галузями є екологічний моніторинг і звітність. Прикладом може бути механізм звітності з проблем транспорту та довкілля (TERM).

3. Зв'язок розроблення інтегрованої політики з її реалізацією. Нині інтегрованих стратегій, які стосуються виключно питань транспорту, довкілля та охорони здоров'я, розроблено мало. В багатьох країнах Європи ці питання включено до національних стратегій збалансованого розвитку. Деякі стратегії містять конкретні кількісні цілі у сфері транспорту, довкілля та охорони здоров'я (наприклад, стратегії збалансованого розвитку Німеччини, Литви та Сербії). Частіше застосовують механізми, які дають можливість передбачати, знаходити та врегульовувати суперечності між різними галузевими політиками або на різних рівнях прийняття рішень. Це такі механізми, як спільні конференції різних міністерств, спільні комітети і комісії, а також консультації.

4. Сприяння реалізації інтегрованої політики. Нині розподіл фінансових ресурсів має галузевий характер і політика реалізується на галузевому рівні. Інтеграції політики можуть сприяти системи розподілу фінансових ресурсів, коли об'єднані бюджети та спільні цілі пов'язують з процесом реалізації інтегрованої політики.

5. Сприяння проведенню оцінки інтегрованої політики. Такими механізмами є стратегічна екологічна оцінка та оцінка впливу на здоров'я. Для підвищення ефективності механізмів оцінки доцільно надавати можливість громадським організаціям здійснювати незалежну оцінку інтегрованої політики. Така практика більше розповсюджена в країнах з розвинутим і активним громадянським суспільством.

В Україні процес інтеграції екологічної політики розглядають переважно як процес "екологізації", під яким розуміють процес постійного і послідовного запровадження правових, економічних, технічних, технологічних і управлінських рішень, які дозволяють підвищувати ефективність використання природних ресурсів, поліпшувати чи зберігати якість довкілля.

Питання екологізації транспортної галузі в українському законодавстві представлені лише частково. Зокрема, Закон України "Про транспорт" (№ 233/94-ВР від 10.11.1994 р.) містить норми щодо захисту ґрунтів від експлуатації транспортних засобів. Відповідно до статті 11 підприємства транспорту зобов'язані раціонально використовувати надані їм земельні ділянки, не порушувати інтереси інших землекористувачів (у тому числі орендарів), не допускати заболочення, погіршення якості земель і забруднення їх промисловими та іншими відходами, неочищеними стоками, вживати заходів для захисту ґрунтів від ерозії, укріплювати яри, круті схили, піски, а також додержуватися інших вимог щодо охорони земель.

Відповідно до статті 5 Закону України "Про автомобільний транспорт" (№ 3492-15 від 23.02.2006 р.) одним із завдань державного регулювання та контролю діяльності автомобільного транспорту є охорона довкілля від шкідливого впливу автомобільного транспорту, проведення науково-технічної роботи, досліджень та розвиток системи статистики. Стаття 20 встановлює, що конструкція та технічний стан транспортних засобів, а також їхні частини мають відповідати вимогам, порядок визначення яких устанавлює Кабінет Міністрів України, та забезпечувати, зокрема, відповідність нормам щодо викидів забруднюючих речовин, парникових газів, електромагнітних завад, рівня шуму та інших чинників негативного впливу на людину та довкілля.

Закон України "Про основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2020 року" (№ 2818-VI від 21.12.2010 р.) передбачає для транспортно-дорожньої галузі лише кілька завдань:

- встановлення до 2015 р. протишумових споруд/екранів (у місцях, де населені пункти розташовані поблизу автомагістралей) у населених пунктах з кількістю населення не менш як 500 тис. осіб та до 2020 р. — у населених пунктах з кількістю населення не менш як 250 тис. осіб;

- створення до 2015 р. економічних умов для розвитку інфраструктури екологічно чистих видів транспорту, зокрема громадського, збільшення до 2020 р. частки громадського транспорту в загальній інфраструктурі на 25%;

- зменшення викидів пересувними джерелами шляхом встановлення нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах до 2015 р. відповідно до стандартів Євро-4, до 2020 р. — Євро-5 (зазначимо, що норми Євро-4 почали діяти в Україні з 1 січня 2014 р.).

Концептуальні засади формування та реалізації державної політики щодо забезпечення стабільного та ефективного функціонування галузі транспорту, створення умов для соціально-економічного розвитку країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і рівня життя населення передбачає "Транспортна стратегія України на період до 2020 року", схва-

лена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р. Одним з основних напрямів реалізації Транспортної стратегії є підвищення екологічності та енергоефективності транспортних засобів шляхом:

- застосування міжнародних екологічних норм для транспортних засобів і моторних палив;

- забезпечення використання енергоефективних, екологічно безпечних та альтернативних видів рідкого та газового палива;

- оптимізації строку експлуатації, технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів;

- удосконалення системи оподаткування залежно від екологічності та енергоефективності транспортних засобів;

- зменшення впливу шуму та вібрації на навколишнє природне середовище;

- використання в містах енергоефективних видів транспорту — електричного, залізничного, річкового;

- запровадження механізму стимулювання споживання альтернативних видів рідкого та газового моторного палива.

Транспортна стратегія лише частково враховує екологічну складову, звертаючи увагу переважно на підвищення енергоефективності і лише частково на розв'язання екологічних проблем. У ній немає напрямів екологізації авіаційного, залізничного, морського та річкового транспорту. Екологічні аспекти Транспортної стратегії прописані в загальному плані без необхідної конкретики, зокрема, не встановлено терміни реалізації завдань і заходів, їхню пріоритетність і етапність реалізації. Не враховано проблеми впливу транспорту на зміну клімату, а також не встановлені чіткі індикатори, в тому числі щодо екологічної складової. Стратегія не наголошує на необхідності переходу на модель збалансованого розвитку транспорту.

У "Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013—2018 роки", (розпорядження Кабінету Міністрів України від 3.09.2012 р. № 719-р) вказано на необхідність переходу на інноваційний шлях розвитку, запровадження нових технологій будівництва та реконструкції автомобільних доріг, зменшення енергомосткості робіт, запобігання шкідливому впливу дорожнього будівництва на довкілля (встановлення протишумових споруд, збереження шляхів міграції тварин, дотримання режиму охорони територій і об'єктів природно-заповідного фонду та іншого природоохоронного призначення). В концепції зазначено, що для розв'язання проблеми автомобільних доріг необхідно підвищити рівень екологічності та енергоефективності транспортних засобів.

Загалом можна зробити висновок, що в нормативно-правих актах України завдання екологізації транспортної галузі висвітлені недостатньо, а питання збереження біорізноманіття та адаптації до зміни клімату практично не розроблені. Незважаючи на значну кількість законів, стратегій та програм щодо транспортної галузі, в Україні немає програми з транспорту, довкілля та охорони здоров'я. Чинні нормативно-правові акти не в повній мірі відповідають нормам законодавства ЄС щодо інтеграції екологічної політики в транспортну. Нормативно-правова база транспортної політики потребує внесення або удосконалення деяких положень таких, як:

- необхідність переходу транспортної галузі на модель збалансованого розвитку;

- розроблення концепції інтеграції екологічної складової в транспортну політику;

- стимулювання розвитку громадського транспорту, в тому числі електротранспорту;

— запровадження екологічної оцінки програм розвитку транспорту в містах щодо їх відповідності принципам збалансованого розвитку;
 — розроблення стимулів для заохочення оновлення парку автомобілів, надаючи перевагу автомобілям, що відповідають екологічним стандартам;
 — впровадження заходів з обмеження та скорочення викидів парникових газів;
 — розроблення державних будівельних стандартів облаштування біопереходів на автомобільних дорогах і залізницях на основі врахування міграційних маршрутів тварин;
 — впровадження механізму звітності з питань транспорту та довкілля;
 — забезпечення підготовки та підвищення кваліфікації кадрів з питань екологізації транспортної галузі.

ВИСНОВКИ

1. В Європейському Союзі запроваджується модель збалансованого розвитку транспорту, яка базується на інтеграції екологічних вимог у транспортну політику. Значним у розвитку цієї моделі є внесок "Загальноєвропейської програми з транспорту, довкілля та охорони здоров'я", яка реалізується спільними зусиллями ЄЕК ООН і ВООЗ.
 2. В Україні чинні нормативно-правові акти не повною мірою відображають сучасні тенденції інтеграції екологічної політики в транспортну. Майбутнє транспортної галузі України залежить від успіхів у реалізації заходів, пріоритетних з точки зору європейської транспортної політики і спрямованих на збалансований розвиток транспорту.

Література:

1. EUR-Lex: Access to European Union law. Transport and the environment. — 1999 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=URISERV:I28165>
 2. White Paper: European Transport Policy for 2010: Time to Decide / COM(2001) 370 final [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf
 3. White paper: Roadmap to a Single European Transport Area — Towards a competitive and resource efficient transport system / COM(2011) 144 final. — 30 pp. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN>
 4. Evaluating 15 years of transport and environmental policy integration. TERM 2015: Transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe. — Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2015. — 79 pp.
 5. Amsterdam Declaration: Making THE Link: Transport choices for our health, environment and prosperity. — 2009 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0019/86500/E92356.pdf
 6. Paris Declaration. — 2014 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/documents/D%C3%A9claration_de_Paris_EN.pdf
 7. Практическое руководство по институциональной основе разработки интегрированной политики и принятия решений / ECE/AC.21/2006/7 — EUR/06/THEPEPST/7. — 22 марта 2006 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/documents/2006/ece/ac_21/ECE-AC.21-2006-7-integration_WHOtranslation_rus.pdf
 8. Галушкіна Т.П. "Зелена" економіка в секторальній моделі розвитку в Україні / Т.П. Галушкіна, К.О. Костець-

ка // Економічні інновації. — 2012. — Вип. 48. — С. 68—77.

9. Новікова А.М. Перспективи екологізації транспортної галузі / А.М. Новікова // *Перевізник* UA. — 2014. — № 13. — С. 24—27.

10. Матейчик В.П. Формування програм сталого розвитку міських транспортних систем / В.П. Матейчик, М. Смешек, В.О. Хрутьба, В.І. Зюзюн // *Вісник Національного транспортного університету*. — К.: НТУ, 2014. — Вип. 29. — С. 218—232.

11. Шапочка М.К. Мотивація екологізації автотранспорту в системі управління природоохороною діяльністю / М.К. Шапочка, О.М. Маценко, Ж.С. Пронікова // *Інноваційна економіка*. — 2013. — № 11. — С. 103—107.

References:

1. The official site of European Union (1999), "EUR-Lex: Access to European Union law. Transport and the environment", available at: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=URISERV:I28165> (Accessed 12 March 2016).

2. The official site of European Commission (2001), "White Paper: European Transport Policy for 2010: Time to Decide", COM(2001) 370 final, available at: http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf (Accessed 12 March 2016).

3. The official site of European Union (2011), "White paper: Roadmap to a Single European Transport Area — Towards a competitive and resource efficient transport system", COM(2011) 144 final, available at: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN> (Accessed 12 March 2016).

4. European Environment Agency (2015), "Evaluating 15 years of transport and environmental policy integration. TERM 2015: Transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe", Publications Office of the European Union, Luxembourg.

5. The official site of WHO, Regional Office for Europe (2009), "Amsterdam Declaration: Making THE Link: Transport choices for our health, environment and prosperity", available at: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0019/86500/E92356.pdf (Accessed 12 March 2016).

6. The official site of UNECE (2014), "Paris Declaration", available at: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/documents/D%C3%A9claration_de_Paris_EN.pdf (Accessed 12 March 2016).

7. The official site of UNECE (2006), "Practical guidance on institutional arrangements for integrated policy and decision-making", ECE/AC.21/2006/7 — EUR/06/THEPEPST/7, available at: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/documents/2006/ece/ac_21/ECE-AC.21-2006-7-institutional%20integration.pdf (Accessed 12 March 2016).

8. Galushkina, T.P. and Kostetska, K.O. (2012), "Green" economy in sector model development of Ukraine", *Economic Innovations*, vol. 48, pp. 68—77.

9. Novikova, A.M. (2014), "Prospects of transport sector greening", *Pereviznyk* UA, no. 13, pp. 24—27.

10. Mateichyk, V.P. Smieshek, M. Khrutba, V.O. and Ziuziun, V.I. (2014), "Creating of sustainable development programs for urban transport systems", *Visnyk Natsionalnogo transportnogo universytetu*, vol. 29, pp. 218—232.

11. Shapochka, M.K. Matsenko, O.M. and Pronikova, Zh.S. (2013), "The motivation of motor transport's ecologization in system of environmental activity management", *Innovatsiina ekonomika*, no. 11, pp. 103—107.

Стаття надійшла до редакції 14.03.2016 р.