

**Гр. ТУ(водії) Основи законодавства України.уроки5-8.**

**Тема: Законодавство по охороні природи.**

**1. Закони України:**

**«Про охорону навколишнього природного середовища»**

**«Про відходи»**

**«Про регулювання містобудівної діяльності»**

**«Про землеустрій»**

**«Про охорону земель»**

**«Про охорону атмосферного повітря»**

**«Про природно-заповідний фонд України»**

**«Про мисливське господарство та полювання»**

**«Про тваринний світ»**

**«Про рослинний світ»**

**«Про Червону книгу України»**

**«Про рибу, інші водні живі ресурси та харчові продукції з них»**

**«Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності»**

**«Про перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності».**

**Стаття 1. Завдання законодавства про охорону навколишнього природного середовища**

**Завданням законодавства про охорону навколишнього природного середовища є регулювання відносин у галузі охорони, використання і відтворення природних ресурсів, забезпечення екологічної безпеки, запобігання і ліквідації негативного впливу господарської та іншої діяльності на навколишнє природне середовище, збереження природних ресурсів, генетичного фонду живої природи, ландшафтів та інших природних комплексів, унікальних територій та природних об'єктів, пов'язаних з**

історико-культурною спадщиною. Кожний громадянин України має право на:

а) безпечне для його життя та здоров'я навколишнє природне середовище;

б) участь в обговоренні та внесення пропозицій до проектів нормативно-правових актів, матеріалів щодо розміщення, будівництва і реконструкції об'єктів, які можуть негативно впливати на стан навколишнього природного середовища, внесення пропозицій до органів державної влади та органів місцевого самоврядування, юридичних осіб, що беруть участь в прийнятті рішень з цих питань;

в) участь в розробці та здійсненні заходів щодо охорони навколишнього природного середовища, раціонального і комплексного використання природних ресурсів;

г) здійснення загального і спеціального використання природних ресурсів;

д) об'єднання в громадські природоохоронні формування;

е) вільний доступ до інформації про стан навколишнього природного середовища (екологічна інформація) та вільне отримання, використання, поширення та зберігання такої інформації, за винятком обмежень, встановлених законом;

є) участь у громадських обговореннях з питань впливу планованої діяльності на довкілля;

ж) одержання екологічної освіти;

з) подання до суду позовів до державних органів, підприємств, установ, організацій і громадян про відшкодування шкоди, заподіяної їх здоров'ю та майну внаслідок негативного впливу на навколишнє природне середовище;

и) оскарження у судовому порядку рішень, дій або бездіяльності органів державної влади, органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб щодо порушення екологічних прав громадян у порядку, передбаченому законом;

**і) участь у процесі здійснення стратегічної екологічної оцінки.**

**Обов'язки громадян у галузі охорони навколишнього природного середовища.**

**Громадяни України зобов'язані:**

**а) берегти природу, охороняти, раціонально використовувати її багатства відповідно до вимог законодавства про охорону навколишнього природного середовища;**

**б) здійснювати діяльність з додержанням вимог екологічної безпеки, інших екологічних нормативів та лімітів використання природних ресурсів;**

**в) не порушувати екологічні права і законні інтереси інших суб'єктів;**

**г) вносити штрафи за екологічні правопорушення;**

**д) компенсувати шкоду, заподіяну забрудненням та іншим негативним впливом на навколишнє природне середовище.**

**Громадяни України зобов'язані виконувати й інші обов'язки у галузі охорони навколишнього природного середовища відповідно до законів України.**

**До компетенції центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів, у сфері охорони навколишнього природного середовища належить:**

**и) виконання відбору проб та інструментально-лабораторні вимірювання показників складу та властивостей викидів стаціонарних джерел забруднення атмосферного повітря, вод лляльних, баластних, зворотних, поверхневих, морських, вимірювання показників складу та властивостей підземних вод у**

пробах із спостережувальних свердловин на об'єктах, що обстежуються; вимірювання показників складу та властивостей викидів пересувних джерел забруднення атмосферного повітря та екологічних показників нафтопродуктів (бензину автомобільного і дизельного палива), які реалізуються шляхом оптової та роздрібної торгівлі суб'єктами господарювання;

**ЗАКОН УКРАЇНИ «Про охорону атмосферного повітря».** Норматив вмісту забруднюючої речовини у відпрацьованих газах та впливу фізичних факторів пересувного джерела - гранично допустима кількість забруднюючої речовини у відпрацьованих газах пересувного джерела, що відводиться в атмосферне повітря; Виконання заходів щодо охорони атмосферного повітря не повинно призводити до забруднення ґрунтів, вод та інших природних об'єктів. Стаття 17. Заходи щодо відвернення і зменшення забруднення атмосферного повітря викидами транспортних та інших пересувних засобів і установок та впливу їх фізичних факторів

З метою відвернення і зменшення забруднення атмосферного повітря транспортними та іншими пересувними засобами і установками та впливу пов'язаних з ними фізичних факторів здійснюються:

розроблення та виконання комплексу заходів щодо зниження викидів, знешкодження шкідливих речовин і зменшення фізичного впливу під час проектування, виробництва, експлуатації та ремонту транспортних та інших пересувних засобів і установок;

переведення транспортних та інших пересувних засобів і установок на менш токсичні види палива;

раціональне планування та забудова населених пунктів з дотриманням нормативно визначеної відстані до транспортних шляхів;

виведення з густонаселених житлових кварталів за межі міста транспортних підприємств, вантажного транзитного автомобільного транспорту;

обмеження в'їзду автомобільного транспорту та інших транспортних засобів та установок у сельбищні, курортні, лікувально-оздоровчі, рекреаційні та природно-заповідні зони, місця масового відпочинку та туризму;

поліпшення стану утримання транспортних шляхів і вуличного покриття;

впровадження в містах автоматизованих систем регулювання дорожнього руху;

удосконалення технологій транспортування і зберігання палива, забезпечення постійного контролю за якістю палива на нафтопереробних підприємствах та автозаправних станціях;

впровадження та вдосконалення діяльності контрольо-регулювальних і діагностичних пунктів та комплексних систем перевірки нормативів екологічної безпеки транспортних та інших пересувних засобів і установок.

Проектування, виробництво та експлуатація транспортних та інших пересувних засобів і установок, вміст забруднюючих речовин у відпрацьованих газах яких перевищує нормативи або рівні впливу фізичних факторів, забороняються.

## **Стаття 21. Відвернення і зниження шуму**

З метою відвернення, зниження і досягнення безпечних рівнів виробничих та інших шумів повинні забезпечуватися:

створення і впровадження малошумних машин і механізмів;

удосконалення конструкцій транспортних та інших пересувних засобів і установок та умов їх експлуатації, а також утримання в належному стані залізничних і трамвайних колій, автомобільних шляхів, вуличного покриття;

розміщення підприємств, транспортних магістралей, аеродромів та інших об'єктів з джерелами шуму під час планування і забудови населених пунктів відповідно до встановлених законодавством санітарно-гігієнічних вимог, будівельних норм та карт шуму;

### **Стаття 33. Відповідальність за порушення законодавства в галузі охорони атмосферного повітря.**

**Особи, винні у:**

**-порушенні прав громадян на безпечне для життя і здоров'я навколишнє природне середовище;**

**-перевищенні нормативів допустимих викидів забруднюючих речовин стаціонарних джерел в атмосферне повітря та нормативів гранично допустимого впливу фізичних та біологічних факторів стаціонарних джерел;**

**-перевищенні нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах пересувних джерел; - несуть відповідальність згідно з законом. Шкода, завдана порушенням законодавства про охорону атмосферного повітря, підлягає відшкодуванню в повному обсязі.**

**Перша категорія видів планованої діяльності та об'єктів, які можуть мати значний вплив на довкілля і підлягають оцінці впливу на довкілля, включає будівництво: аеропортів і аеродромів з основною злітно-посадковою смугою довжиною 2100 метрів і більше; автомагістралей; автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення, що мають чотири чи більше смуги руху, або реконструкція та/або розширення наявних смуг руху до чотирьох і більше, за умови їхньої безперервної протяжності 10 кілометрів і більше; автомобільних доріг першої категорії; магістральних залізничних ліній загального користування; гідротехнічних споруд морських та річкових портів, які можуть приймати судна тоннажністю понад 1350 тонн; глибоководних суднових ходів, у тому числі у природних руслах річок, спеціальних каналів на суходолі та у мілководних морських акваторіях, придатних для проходження суден тоннажністю понад 1350 тонн.**

**У Києві до пандемії ковіду до 90% викидів шкідливих речовин були від транспорту. Суміш із кисню та продуктів згорання бензину і**

дизелю – одна з причин серцево-судинних та респіраторних захворювань. Крім забруднення повітря, транспорт є джерелом приблизно 12% викидів парникових газів в Україні, що спричиняють зміну клімату. У країнах із вищим ВВП на душу населення частка викидів від автотранспорту ще вища, тож з економічним розвитком Україна може очікувати подальшого збільшення викидів від авто. Якщо говорити про ЄС, то транспорт генерує чверть всіх викидів парникових газів, 71,7% з яких – дорожній транспорт (легкові автомобілі, фури, автобуси тощо). Проте транспорт у містах можна розглядати не лише як джерело викидів парникових газів, а і як рушій переходу до кліматичної нейтральності. Хоча цей сектор і не може стати повністю кліматично нейтральним, бо не поглинає викиди, а лише продукує їх, у нього є великий потенціал до скорочення викидів. Для цього потрібне відповідне законодавче підкріплення та державні цілі.

Коли в стратегіях розвитку ідеться про викиди, зокрема від транспорту, частіше за все мається на увазі викиди парникових газів, ніж про забруднюючі речовини. У них спільні джерела проте різні наслідки. У першому випадку (парникові гази) ці викиди впливають на зростання концентрації вуглекислого газу в атмосфері та накопичення в ній тепла, що є рушієм зміни клімату. Чим більше таких викидів, тим більше хвиль тепла, посух в одних місцях та надлишкових опадів в інших, також через зміну клімату піднімається рівень океану та затоплюються прибережні території.

Коли ж ми говоримо про забруднення повітря, то наслідки – це здоров'я людей та інших живих організмів: загострення серцево-судинних та респіраторних захворювань. Вже навіть є дослідження, що мешканці міст із забрудненим повітрям тяжче переносять захворювання на коронавірус та більше летальних випадків. За даними Світового Банку, на сектор транспорту в Україні припадає 40% забруднювачів повітря. У 2002 році забруднення повітря перевищило національні стандарти якості повітря в найбільш населених і промислово розвинених містах України. Незважаючи на те, що стандарти якості атмосферного повітря в Україні жорсткіші, ніж стандарти, рекомендовані

Рекомендаціями ВООЗ щодо якості повітря для Європи, майже всі великі українські міста їх перевищили.

Головними причинами підвищеного забруднення атмосферного повітря автомобільним транспортом є: незадовільна якість автомоторного палива; низькі техніко-експлуатаційні показники парку автотранспортних засобів. Обидва ці фактори впливають на забруднення атмосфери як безпосередньо (наприклад, через неефективне спалювання палива), так і побічно (наприклад, через невиправдано високу витрату палива). Основними проблемами, зв'язаними з якістю автомоторних палив, є: низьке октанове число в більшій частині реалізованих бензинів; малі обсяги виробництва зимових сортів дизельного палива. **Остерігайся автомобіля!!!** Автотранспорт, що використовує етильований бензин, - основне джерело свинцевого забруднення атмосфери. Під час згоряння 1 кг етильованого бензину в атмосферу викидається близько 1 г свинцю (його ГДК у повітрі не повинно перевищувати 0,0007 мг/м<sup>3</sup>). Ця кількість може отруїти на рівні ГДК близько 1400 тис. м<sup>3</sup> повітря. Долаючи відстань, яка дорівнює 1 км, автомобіль викидає в атмосферу 0.28 кг CO<sub>2</sub>. У вихлопних газах двигунів містяться оксиди карбону, нітрогену, альдегіди, сажа, свинець. На сьогоднішній день вчені визначили в цих газах більш як 200 компонентів. Лише 5 із них – не токсичні! Оксиди карбону гемоглобін кисневе голодування. Карбон оксид в організмі людини діє на еритроцити, порушується транспорт кисню. У результаті розвивається кисневе голодування, що відразу ж відображається на стані центральної нервової системи. Оксиди нітрогену в дихальних шляхах взаємодіють з водою і утворюють азотну кислоту, яка викликає не тільки подразнення слизових оболонок, але й тяжкі захворювання. Надзвичайно канцерогенним є бензапирен, який стимулює розвиток ракових пухлин. Дослідження умов праці водіїв та перевезення пасажирів у міжміських автобусах показало, що у пасажирів до кінця декількогадинної поїздки з концентраціями монооксиду вуглецю в повітрі салону в межах 20-50 мг/м<sup>3</sup> погіршується психофізіологічний статус, знижується активність на 18-41%, погіршується самопочуття у 16-31% випадків, погіршується



настрій у 18-32% пасажирів. Крім того, знижується виробнича здатність на 35-85%, точність переробки інформації - на 30-60%, збільшується величина латентного періоду зорової та слухової реакції на 20-40%. Токсичними є й вуглеводні - недогорілі хімічні складники палива. Викиди цих речовин на перехрестях і біля світлофорів у декілька разів більші, ніж під час руху на магістралі. Це причина багатьох хронічних захворювань. Найнебезпечнішим вважається бензопірен, у якого вкрай активні канцерогенні властивості. Характерно, що при низькій швидкості пересування на частому гальмуванні (такі умови руху характерні для міст) обсяг викидів автомобіля збільшується у 3-5 разів, ніж під час руху на великій швидкості. У зв'язку з цим забруднення повітря в містах суттєво залежить від ширини вулиць, числа перехресть, наявності підземних переходів тощо. Цікавим є той факт, що у німецьких нормах про охорону атмосферного повітря обумовлено безперервний контроль у містах за рівнем вихлопних газів у повітрі, навіть з'явився новий колір світлофора - синій, при якому водії зобов'язані вимкнути двигун на перехресті, коли перевищено норматив забруднення повітря вихлопними газами. Світлофор обладнано газоаналізатором, що здійснює постійний моніторинг повітря на цьому перехресті.

Крім хімічного забруднення навколишнього середовища автомобіль створює непридатне шумове та вібраційне забруднення. Шум порівнюється з таким самим повільним вбивцею як смог «шумове забруднення» охопило всю планету. Шум оточуючого природного середовища дорівнює 30-60 децибелам (д. Б). До цього природного фону за сучасних умов додаються виробничі і транспортні шуми, рівень яких нерідко перевищує 100 децибел. Здавна відомий благодійний вплив на організм людини шумів природного середовища (шум листя, дощу, річки і т. і.). Статистика свідчить, що люди, які працюють у лісі, поблизу річки, на морі, рідше ніж мешканці міст хворіють нервовими і серцево-судинними хворобами. Проблема шуму стала невід'ємною в комплексі проблем сучасного міста. 60-80% міського шуму створює автотранспорт. Проти ХІХ ст. рівень шуму в містах зріс у 10-10000 разів. Сто років тому шум на центральних

магістралях великих міст не перевищував 60 д. Б. Нині у великих містах є райони, де він перевищує 70 д. Б (санітарна норма для нічного часу - 40 д. Б). Інтенсивність шуму в розвинених країнах щорічно збільшується на 0,5-1 д. Б і це є одним з найнесприятливіших чинників, які призводять до захворювань. Дія шуму на організм людини багатогранна.

Великий обсяг викидів від автотранспорту пояснюється, насамперед, збільшенням кількості приватного автотранспорту, експлуатацією технічно-застарілого автомобільного парку використанням палива низької якості, аварійним станом доріг.

Транспортний податок -це різновид місцевого податку на майно, тобто обов'язковий, безумовний платіж до відповідного бюджету, що встановлюється в межах граничних розмірів ставок, визначених Податковим кодексом України, рішеннями сільських, селищних і міських рад у межах їх повноважень та справляється з платників податку відповідно до Податкового кодексу України. Платниками транспортного податку є фізичні та юридичні особи, в тому числі нерезиденти, які мають зареєстровані в Україні згідно з чинним законодавством власні легкові автомобілі, що є об'єктами оподаткування. Об'єктом оподаткування є легкові автомобілі, з року випуску яких минуло не більше п'яти років (включно) та середньоринкова вартість яких становить понад 375 розмірів мінімальної заробітної плати, встановленої законом на 1 січня податкового (звітного) року. Станом на 01.01.2023 р. – 2512500, 00 грн (МЗП – 6700 грн). Транспортний податок, також як і інші податки на майно, фіскали обчислюють самі. Роблять вони це на підставі інформації, отриманої від Мінекономіки. До 1 липня поточного року податківці надсилають фізособам за місцем реєстрації податкове повідомлення-рішення, в якому вказана сума та реквізити для оплати. за методикою., затвердженою КМУ, станом на 1 січня податкового (звітного) року. Обов'язковий технічний контроль транспортного засобу передбачає перевірку технічного стану транспортного засобу, а саме: системи гальмового і рульового керування, зовнішніх світлових приладів, пневматичних шин та коліс, світлопропускання скла, газобалонного обладнання (за наявності), інших елементів у частині, що безпосередньо

стосується безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього природного середовища (ч. 3 ст. 35 Закону України «Про дорожній рух»). Перевірка технічного стану транспортного засобу полягає у визначенні відповідності транспортного засобу встановленим до конструкції і технічного стану вимогам.

Згідно зі статтею 29 Закону України «Про дорожній рух» до участі у дорожньому русі допускаються транспортні засоби, конструкція і технічний стан яких відповідають вимогам діючих в Україні правил, нормативів і стандартів, що мають сертифікат на відповідність цим вимогам, укомплектовані у встановленому порядку, а у разі, якщо транспортний засіб згідно з цим Законом підлягає обов'язковому технічному контролю, пройшов такий контроль. Відповідно до статті 33 Закону України «Про дорожній рух» технічний стан транспортних засобів, що перебувають в експлуатації, у частині, що стосується безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, має відповідати правилам, нормативам і стандартам, затвердженим у встановленому порядку. Обов'язок щодо забезпечення належного технічного стану транспортних засобів покладається на їх власників або інших осіб, які їх експлуатують, згідно з чинним законодавством. Відповідно до ч.ч. 2, 3 ст. 19 Закону України «Про автомобільний транспорт» при державній реєстрації вантажних автомобілів у реєстраційних документах роблять відмітку щодо їх призначення згідно з документами виробника (вантажний автомобіль, причіп, напівпричіп з бортовою платформою відкритого або закритого типу, самоскид, цистерна, сідельний тягач, фургон, для аварійного ремонту, автокран, пожежний, автомобіль - мішалка, вишка розвідувальна чи бурова на автомобілі, для транспортування сміття та інших відходів, технічна допомога, автомобіль прибиральний, автомобіль-майстерня, радіологічна майстерня, автомобіль для пересувних телевізійних і звукових станцій тощо). Тип транспортного засобу (легковий або вантажний) зазначається в свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу (техпаспорт), полісі обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, у витягу з Єдиного державного реєстру транспортних засобів.

**!!! Звертаємо Вашу увагу, що категорія транспортного засобу «В» не визначає тип автомобіля, вона вказує на категорію водія, який має право керувати цим автомобілем. Тобто, по допустимому масу автомобілем може керувати водій з категорією «В», але сам автомобіль може бути призначений для перевезення вантажів і за зареєстрованими властивостями бути вантажним. Згідно ч. 7 ст. 35 Закону України «Про дорожній рух» періодичність проходження обов'язкового технічного контролю становить:**

**для легкових автомобілів, що використовуються для перевезення пасажирів або вантажів з метою отримання прибутку, вантажних автомобілів (незалежно від форми власності) вантажопідйомністю до 3,5 тонни, причепів до них із строком експлуатації більше двох років - кожні два роки;**

**для вантажних автомобілів вантажопідйомністю більше 3,5 тонни, причепів до них та таксі незалежно від строку експлуатації - щороку;**

**для автобусів та спеціалізованих транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, незалежно від строку експлуатації - двічі на рік.**

**Згідно з положенням пункту 31.3 Правил дорожнього руху, забороняється експлуатація транспортних засобів згідно із законодавством, зокрема, якщо вони не пройшли обов'язковий технічний контроль (для транспортних засобів, що підлягають такому контролю). Згідно ч. 3 ст. 121 Кодекс України про адміністративні правопорушення керування водієм транспортним засобом, що підлягає обов'язковому технічному контролю, але своєчасно його не пройшов, тягне за собою накладення штрафу в розмірі від двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (340 грн.). При цьому, повторне протягом року вчинення вищезазначеного правопорушення тягне за собою позбавлення права керування транспортними засобами на строк від трьох до шести місяців або адміністративний арешт на строк від п'яти до десяти діб. Віднесення автомобіля з кузовом, що є фургоном, за своїм типом до вантажного транспортного засобу, обумовлює**

**необхідність проведення обов'язкового технічного контролю такого автомобіля).**