



**Европейская экономическая комиссия**

Совещание Сторон Конвенции о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды

**Комитет по вопросам соблюдения**

**Сороковое совещание**

Женева, 25–28 марта 2013 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

**Сообщения представителей общественности**

**Выводы и рекомендации по сообщению  
АССС/С/2010/53 относительно соблюдения Конвенции  
Соединенным Королевством Великобритании  
и Северной Ирландии**

**Подготовлены Комитетом по вопросам соблюдения и приняты  
28 сентября 2012 года**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение .....	1–14	2
II. Краткое изложение фактов, сведений и проблем .....	15–69	3
A. Нормативно-правовая база .....	15–16	3
B. Факты .....	17–38	4
C. Вопросы существа .....	39–66	7
D. Внутренние средства правовой защиты .....	67–69	13
III. Рассмотрение и оценка Комитетом .....	70–88	14
IV. Выводы и рекомендации .....	89–91	18
A. Основные выводы относительно несоблюдения .....	90	18
B. Рекомендации .....	91	18

## I. Введение

1. 26 ноября 2010 года Подкомитет по вопросам дорожного движения района Лорд Морэй-Фью (автор сообщения), представляющий интересы жителей района Морэй-Фью, направил в Комитет по вопросам соблюдения в рамках Конвенции о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды (Орхусская конвенция), сообщение, в котором утверждалось, что Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии не соблюдало свои обязательства в соответствии с Конвенцией.
2. Автор сообщения утверждает, что его права, предусмотренные всеми тремя основными компонентами Конвенции, в частности статьями 1, 3, 4, 5, 6, 7 и 9, были нарушены. Во-первых, автор сообщения утверждает, что Городской совет Эдинбурга не собрал соответствующую экологическую информацию и не представил в ответ на соответствующий запрос экологическую информацию, уже имеющуюся в его распоряжении. Во-вторых, автор сообщения утверждает, что ему было отказано в возможности полноценного участия в процессе долгосрочного перепланирования движения транспорта через жилой район Морэй-Фью в Эдинбурге в целях освобождения территории для создания сети легко-рельсового транспорта – Эдинбургской трамвайной системы. В-третьих, автор сообщения заявляет, что вследствие использования частного Закона парламента об утверждении трамвайной системы жители района Морэй-Фью были лишены доступа к правосудию в связи с серьезным изменением состояния окружающей их среды.
3. На своем тридцать первом совещании (22–25 февраля 2011 года) Комитет в предварительном порядке признал данное сообщение приемлемым.
4. В соответствии с пунктом 22 приложения к решению I/7 Совещания Сторон Конвенции это сообщение было препровождено соответствующей Стороне 29 марта 2011 года. В тот же день, исходя из того, что жалоба по этому вопросу была направлена также автором сообщения Государственному омбудсмену Шотландии (Омбудсмен)<sup>1</sup>, Комитет постановил отложить дальнейшее обсуждение этого сообщения до тех пор, пока не будет получена дополнительная информация о ходе рассмотрения жалобы Омбудсменом.
5. 29 июня 2011 года автор сообщения направил в Комитет решение Омбудсмена вместе с письмом автора сообщения Омбудсмену, содержащим его замечания по этому решению.
6. 12 июля 2011 года автор сообщения направил в Комитет материалы переписки по электронной почте между ним самим и Городским советом Эдинбурга.
7. В письме от 23 августа 2011 года соответствующая Сторона ответила на утверждения автора сообщения.
8. На своем тридцать четвертом совещании (20–23 сентября 2011 года) Комитет решил обсудить содержание сообщения на своем тридцать пятом совещании (13–16 декабря 2011 года).
9. В ответ на просьбу Комитета, содержащуюся в письме от 29 ноября 2011 года, автор сообщения перечислил различные положения Конвенции, которые, по его мнению, были нарушены соответствующей Стороной.

---

<sup>1</sup> В переписке с Комитетом именуется ГОШ.

10. Комитет обсудил сообщение на своем тридцать пятом совещании при участии представителей автора сообщения и соответствующей Стороны. На том же совещании Комитет подтвердил приемлемость этого сообщения.

11. Во исполнение просьбы Комитета о разъяснении некоторых вопросов автор сообщения представил дополнительную информацию 9, 11, 15 и 16 февраля 2012 года, а соответствующая Сторона представила дополнительную информацию 17 февраля 2012 года.

12. Комитет подготовил проект выводов на своем тридцать седьмом совещании (26–29 июня 2012 года), и в соответствии с пунктом 34 приложения к решению I/7 проект выводов был затем препровожден для представления замечаний соответствующей Стороне и автору сообщения 13 августа 2012 года. Им было предложено представить замечания до 10 сентября 2012 года.

13. Соответствующая Сторона и автор сообщения представили замечания 10 сентября 2012 года.

14. На своем тридцать восьмом совещании (25–28 сентября 2012 года) Комитет принял свои выводы и постановил опубликовать их в качестве официального предсессионного документа своего сорокового совещания. Он предложил секретариату направить выводы соответствующей Стороне и автору сообщения.

## **II. Краткое изложение фактов, сведений и проблем<sup>2</sup>**

### **A. Нормативно-правовая база**

15. В феврале 2008 года шотландское правительство внесло поправки в Правила в отношении распоряжений местных органов власти по вопросам транспорта (процедурные вопросы) (Шотландия) 1999 года (SSI 2008/03). В этих Правилах устанавливается процедура, которой местные органы власти должны придерживаться до принятия постановления организации дорожного движения аналогично тем, которые использовались для обеспечения возможности для функционирования Эдинбургской трамвайной системы на территории общественной улично-дорожной сети. Эта поправка была предназначена для обеспечения ускорения применения таких постановлений к проектам, которые уже были в полном объеме рассмотрены в парламенте и утверждены актом парламента, предусматривающим дискреционное, а не обязательное рассмотрение возражений.

16. Комитет по вопросам транспорта, инфраструктуры и окружающей среды (Комитет ТИОС) (ранее Комитет по вопросам транспорта) является Исполнительным комитетом Городского совета Эдинбурга. Комитет ТИОС является основным органом, занимающимся от имени Городского совета реализацией правил, касающихся организации движения транспорта, и осуществлением проекта создания трамвайной сети, о чем кратко говорится ниже.

---

<sup>2</sup> В настоящем разделе кратко описываются только те основные факты, сведения и проблемы, сочтенные имеющими отношение к вопросу о соблюдении, которые были представлены Комитету и рассмотрены им.

## В. Факты

17. Морэй-Фью является жилым районом в Новом городе в центре Эдинбурга, который был объявлен в 1995 году объектом всемирного наследия Организацией Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО). Рассматриваемое сообщение касается возражений жителей района Морэй-Фью против постоянного перераспределения транспортных потоков, проходящих через район Морэй-Фью из главного торгового квартала в городском центре (улица Принсес и площадь Шандвик), которые расположены несколько к югу. Изменения в транспортных потоках начали производиться в середине 1990-х годов. Однако создание трамвайной сети Эдинбурга (проект, который начал осуществляться в 2004 году и должен был осуществляться в городском центре) оказало дополнительное воздействие на конфигурацию транспортных потоков. В последующих пунктах излагаются основные факты, касающиеся разработки соответствующих норм для транспорта и проекта создания трамвайной сети<sup>3</sup>.

18. В 1995–1996 годах был предложен экспериментальный проект (этап I) постановления организации движения транспорта – План управления транспортными потоками в центре Эдинбурга (СЕТМ), – в соответствии с которым было ликвидировано движение транспорта в западном направлении от улицы Принсес – главного торгового района Эдинбурга. В период с 1997 по 2003 год осуществлялся контроль за выполнением плана: были подготовлены выводы, и по различным этапам осуществления проекта проводились официальные консультации с широким кругом участников, в том числе с органами государственной власти, бизнес-сообществами и организациями и лицами, находящимися в этом районе, что привело к внесению поправок и принятию дополнительных мер. После утверждения правил 1999 года (см. пункт 15) в консультациях принимали участие также независимые корреспонденты.

19. Этап II Плана (постоянно действующие правила организации движения транспорта) был доработан и осуществлен в 2005/06 году. В План были включены рекомендации и замечания, поступившие после консультаций и оказавшие воздействие на район Морэй-Фью, среди прочего: а) вследствие того, что основная часть транспортных потоков в восточном и западном направлениях проходила через площадь Шандвик, увеличение движения транспорта через Морэй-Фью будет минимальным; б) "альтернативным и более предпочтительным вариантом было бы применение более радикального подхода, в результате которого движение транспорта [в Морэй-Фью] было бы полностью исключено; в) запрет на движение в западном направлении по улице Принсес не следует применять в вечернее или ночное время (см. приложение 10 к сообщению).

20. В 2004 году Городской совет Эдинбурга внес в Шотландский парламент два законопроекта, касающихся строительства трамвайной системы: линии 1 и линии 2. Эти линии будут пролегать по улице Принсес и площади Шандвик, и, согласно прилагаемым планам, по этим улицам будет запрещено движение транспорта. За период с 2004 по 2006 год Парламентским комитетом было про-

---

<sup>3</sup> Подробное изложение событий см. в проекте хронологии, событий подготовленном секретариатом 20 января 2012 года, изменения в проекте хронологии, предложенные автором сообщения 15 февраля 2012 года, а также хронологию, предоставленную соответствующей Стороной 17 февраля 2012 года. Эти и другие относящиеся к сообщению документы, которые были представлены на рассмотрение, имеются по следующему адресу: <http://www.unece.org/env/pp/compliance/Compliancecommittee/53TableUK.html>.

ведено расследование, которое включало в себя предварительный этап, этап рассмотрения и окончательный этап.

21. В этом контексте в 2005 году жители района Морэй-Фью начали подавать в Совет заявления, в которых излагались их опасения относительно экологических последствий создания трамвайной сети в районе Морэй-Фью. В частности, Комитет жителей района Лорд Морэй-Фью представил через Общественный совет районов Новый город, Броутон и Пилриг возражение в связи с отсутствием положения, которое предотвращало бы возникновение крупных транспортных потоков через район Морэй-Фью, что прямо противоречило рекомендации общественных слушаний 2003 года. Это возражение не было отмечено в докладе Парламентского комитета<sup>4</sup>. На этапе рассмотрения Комитет заслушал возражения Совета, включая возражения жителей района Морэй-Фью, но не поддержал ни одно из них.

22. В апреле 2006 года два частных закона Шотландского парламента, утверждающих строительство и эксплуатацию Эдинбургской трамвайной системы, получили королевскую санкцию<sup>5</sup>. В дальнейшем было начато детальное моделирование транспортных потоков.

23. В марте 2008 года площадь Шандвик была закрыта для движения транспорта в соответствии с Распоряжением о временном регулировании транспортных потоков в целях проведения инфраструктурных работ по созданию трамвайной сети (прокладывание трамвайных рельсов и т.д.). Один из альтернативных маршрутов для транспортных потоков был направлен через район Морэй-Фью. Временное асфальтовое покрытие было уложено на некоторых участках проезжей части из брусчатки. В настоящее время площадь Шандвик остается закрытой для движения транспорта.

24. Осенью 2008 года в ряде мест в Эдинбурге были устроены экспозиции, на которых демонстрировались новые проекты организации дорожного движения для ознакомления общественности с первым проектом мер по организации транспортных потоков, разработанных в ходе подготовки проектов. В этих предложениях отражены ограничения в отношении движения транспорта через площадь Шандвик как заданные характеристики постоянной организации движения. По мнению автора сообщения, эти экспозиции имели скорее информативный, чем интерактивный характер.

25. В 2008 году жители района Морэй-Фью начали подавать в Совет индивидуальные заявления по вопросу о принятии мер для ограничения объема и характера движения транспорта через район Морэй-Фью. На этом этапе жители Морэй-Фью сочли, что Совет не будет принимать каких-либо мер, и сформировали Подкомитет по вопросам организации движения транспорта в районе Морэй-Фью (автор сообщения) в рамках Комитета жителей района Лорд Морэй-Фью.

26. Главным аргументом этих заявлений было то, что воздействие движения транспорта на район Морэй-Фью является неконтролируемым. После отказа Совета провести исследования для измерения роста объема движения транспорта Комитет жителей района Лорд Морэй-Фью провел свои собственные обзоры, которые показали приблизительное увеличение объема транспортных по-

<sup>4</sup> Подробная информация о трех этапах прохождения обоих законопроектов имеется по адресу: <http://www.scottish.parliament.uk/parliamentarybusiness/Bills/25121.aspx> и по адресу: <http://www.scottish.parliament.uk/parliamentarybusiness/Bills/25156.aspx>.

<sup>5</sup> Закон 2006 года об Эдинбургской трамвайной системе (линия 1) и Закон 2006 года об Эдинбургской трамвайной системе (линия 2).

токов на 45% (движение возросло в ночной период, в том числе за счет автобусов и большегрузных автомобилей). В других заявлениях указывалось, что транспортные потоки следует разделить между районом Морэй-Фью и улицей Принсес (по которой движение следует организовать особенно в вечерний и ночной период), рассмотрев при этом возможность открытия параллельного маршрута через площадь Шарлот, не принадлежащей к числу жилых районов; одновременно следует рассмотреть объем движения и виды транспортных средств, проезжающих через район Морэй-Фью; следует учесть, что район Морэй-Фью не был включен в число районов регулирования качества воздуха и уровня шума; что не производилась оценка уровня безопасности для пешеходов и оценка воздействия; и что движение транспорта нанесет ущерб объекту всемирного наследия ЮНЕСКО и т.д.<sup>6</sup>

27. После подачи заявлений в 2009 году на улице Грейт-Стюарт начался дополнительный мониторинг качества воздуха. Кроме того, была вынесена рекомендация о том, чтобы по улице Хоуп было разрешено одностороннее движение в восточном направлении в целях поощрения использования транспортом площади Шарлот вместо района Морэй-Фью. Соответственно, были внесены изменения в нормативные документы и в проект трамвайного движения.

28. По мере расширения трамвайной сети потребовалось внести изменения в соответствующие распоряжения по вопросам регулирования транспортных потоков, с тем чтобы обеспечить возможность для функционирования трамвайной сети. В 2009 году началось проведение консультаций по правовым вопросам для содействия продвижению новых распоряжений, и законопроекты были направлены основным заинтересованным участникам и размещены для информации в Интернете.

29. В январе 2010 года автор сообщения подал официальную жалобу в Городской совет Эдинбурга, и затем последовал обмен письмами. После этого, в июне 2010 года, была подана жалоба Омбудсмену, который 22 июня 2011 года принял решение, где не была поддержана ни одна из жалоб автора сообщения (см. пункт 68 ниже).

30. В феврале 2010 года по результатам процесса консультаций по правовым вопросам члены Совета в качестве местного органа власти, регулирующего вопросы транспорта, одобрили начало проведения правового процесса по разработке двух распоряжений по вопросам распределения транспортных потоков в связи с созданием трамвайной сети города Эдинбурга<sup>7</sup>. Распоряжения о регулировании транспортных потоков (PPT1)<sup>8</sup> были обнародованы 22 февраля 2010 года с выделением периода до 20 марта 2010 года для представления замечаний/возражений.

<sup>6</sup> См. первоначальное сообщение с перечислением утверждений автора сообщения, стр. 7–8 англ. текста.

<sup>7</sup> Этими распоряжениями являлись: а) Распоряжение по вопросам транспорта 201(-) TRO/09/60A Городского совета Эдинбурга (Эдинбургский трамвай) (запрещение въезда, движения транспортных средств и разворотов, односторонние дороги, полосы приоритетного движения для автобусов/трамваев и ограничение веса транспортных средств); и б) Распоряжение 201(-) TRO/09/60B Городского совета Эдинбурга по вопросам организации регулирования движения транспорта (Эдинбургский трамвай) (регулирование движения транспорта; ограничения на стоянку, погрузку и разгрузку и мест стоянки).

<sup>8</sup> PPT1 является акронимом, используемым соответствующей Стороной для обозначения двух распоряжений по вопросам регулирования транспорта, относящихся к введению в действие трамвайной линии.

31. В сентябре 2010 года в докладе о замечаниях и возражениях по РРТ1 было отмечено, что большинство полученных замечаний и возражений было связано с обеспокоенностью по поводу воздействия ограничений на движение транспорта по площади Шандвик и опасениями относительно предложенных запретов на маневрирование транспорта на площади Бленхейм.
32. 23 ноября 2010 года Комитет ТИОС рассмотрел доклад и рекомендации, а именно: а) предложение согласно РРТ1 о создании трамвайной сети (согласно автору сообщения, не предусматривалось ограничение движения транспорта через район Морэй-Фью); б) рекомендацию о проведении "рабочих совещаний" для рассмотрения возражений; и с) рекомендацию о сохранении запрета на движение транспорта по площади Шандвик.
33. В январе 2011 года было проведено первоначальное совещание со всеми сторонами, выразившими возражения в отношении РРТ1, включая жителей района Морэй-Фью, на котором была согласована тематика предстоящих трех рабочих совещаний и избраны их председатели. Один из представителей автора сообщения был избран председателем двух рабочих совещаний.
34. В марте 2011 года вопросы качества воздуха были рассмотрены Подкомитетом по трамвайному движению Комитета ТИОС при участии представителей района Морэй-Фью, также были заслушаны эксперты, привлеченные официальной стороной. Подкомитет сделал вывод о том, что мониторинг проводится правильно и что не существует серьезных доказательств усугубления проблем с дыхательными системами у жителей района Морэй-Фью, а также отметил, что эксперты поставили под вопрос уровни содержания диоксида азота (NO<sub>2</sub>) и твердых частиц в атмосфере, приводившиеся в исследовании, подготовленном по инициативе жителей Морэй-Фью.
35. Исследование, завершённое в апреле 2011 года, показало, что воздействие изменённых транспортных потоков на район Морэй-Фью скорее всего окажется меньшим, чем сообщалось в 2008 году. Результаты исследования были доведены до сведения жителей района Морэй-Фью.
36. Тем временем были предприняты также шаги для введения зоны с ограничением скорости движения на уровне 20 миль в час в районе к северу от Хеймаркета.
37. В сентябре 2011 года Совет Эдинбурга принял решение о поэтапном осуществлении проекта прокладки трамвайных линий и одобрил законодательный процесс для изменения РРТ1 в случае возникновения такой необходимости.
38. В феврале 2012 года Комитет ТИОС рассмотрел доклад рабочего совещания и его рекомендации по решению выявленных проблем.

## **С. Вопросы существва**

### **Доступ к информации – статьи 4 и 5**

39. Автор сообщения утверждает, что Совет не собрал надлежащие экологические данные и не представил по запросу данные, которыми он уже располагает, что является нарушением статей 4 и 5 Конвенции. Не было опубликовано исследование по конкретному воздействию на окружающую среду жилого района Морэй-Фью возможного увеличения транспортных потоков. Автор сообщения неоднократно запрашивал у Совета данные по проекту организации трамвайного движения, включая: расчеты объемов движения до и после временного

изменения транспортных потоков в марте 2008 года; и результаты измерений качества воздуха (отмечая, что качество воздуха было одним из аргументов для обоснования решений Совета от 1996 и 2005 годов о запрещении движения транспорта на улице Принсес). После заявления Совета о том, что он не проводил и не намеревается проводить такие измерения, автор сообщения распорядился о проведении обследования положения как в период до изменения транспортных потоков, так и после него. И наконец, в октябре 2010 года Совет также установил автоматический счетчик для регистрации транспортных потоков.

40. В отношении загрязнения выхлопными газами автор сообщения утверждает, что, несмотря на его просьбы, Совет отказался проводить мониторинг такого загрязнения на том основании, что район Морэй-Фью находится за пределами районов регулирования уровня шума и качества воздуха. Автор сообщения считает такое оправдание весьма уязвимым, поскольку район регулирования качества воздуха в центре Эдинбурга создавался таким образом, чтобы охватывать маршрут от улицы Принсес до площади Шандвик.

41. Поэтому автор сообщения установил собственный пункт мониторинга и регистрации уровней  $\text{NO}_2$  и шума в подвальном помещении на Рэндолф-Крессент. Позднее, как сообщается, Совет, не проинформировав автора сообщения, установил пассивную диффузионную трубку на одной из улиц района Морэй-Фью на высоте приблизительно 2 м от уровня поверхности улицы. Запрошенные автором сообщения данные, полученные с помощью этого устройства, показывают, что эта улица вместо одной из наименее загрязненных улиц Эдинбурга стала второй наиболее загрязненной улицей по состоянию на декабрь 2009 года среди тех, на которых контроль за состоянием проводился в рамках части мониторинга района регулирования качества воздуха Совета, и является единственной жилой улицей из пяти таких улиц. Жители высказали обеспокоенность по поводу размещения пассивной трубки выше уровня улицы, так как многие жители проживают в квартирах, которые расположены на 5 м ниже уровня расположения диффузионной трубки. Проводившийся жителями мониторинг показывал, что на подвальном уровне регистрируются более высокие концентрации загрязнителей.

42. Автор сообщения ставит также под сомнение допустимость поправок, применявшихся Советом в его первоначальных измерениях  $\text{NO}_2$ , поскольку они, согласно автору сообщения, значительно уменьшили значение показателей, приведенных Советом. Автор сообщения утверждает, что эксперт Министерства охраны окружающей среды, продовольствия и сельскохозяйственного развития (МОСПСР) подтвердил, что применение Советом поправки к диффузионной кривой является неправомерным, но Совет отказывается признать этот факт. Кроме того, автор сообщения утверждает, что Совет отказывается обнародовать данные, которые он использовал в качестве средства исправления показателей, предоставленного МОСПСР. На основе использования этого неизвестного средства внесения поправок Совет утверждает, что данные, собранные автором сообщения, являются недействительными (приложение 12 к сообщению, приложение 5 к ответу Стороны).

43. Автор сообщения утверждает, что, несмотря на направленное им Совету соответствующее приглашение, должностные лица Совета не сотрудничали с автором сообщения в ходе запоздалой установки диффузионных трубок для забора проб  $\text{NO}_2$  и отказывались установить такие трубки параллельно с существующими датчиками, установленными автором сообщения в целях проведения сравнения.



44. В отношении шума от дорожного движения автор сообщения утверждает, что им были зарегистрированы чрезвычайно высокие уровни шума и в дневное и ночное время, однако они не были приняты во внимание Советом (приложение 14 к сообщению). Насколько известно жителям, Совет не проводил измерений уровней шума в районе Морэй-Фью.

45. Соответствующая Сторона отмечает, что план прокладки трамвайных линий подвергался в полном объеме оценке в соответствии с Шотландским руководством по оценке движения транспорта, которая была рассмотрена парламентом при вынесении им решения об осуществлении этого плана.

46. В более общем плане Совет имеет закрепленную законом обязанность проводить мониторинг качества воздуха и оценивать и разрабатывать меры по повышению качества воздуха<sup>9</sup>. Совет производит сбор и калибровку данных о качестве воздуха в соответствии с национальными руководящими принципами для Соединенного Королевства, а именно с техническим руководством по регулированию качества воздуха на местах МОСПСР (09). Эти данные и калибровка проверяются независимой лабораторией. Данные публикуются ежегодно, как это требуется от всех местных органов власти Шотландии, после их проверки и формального утверждения шотландским правительством и Шотландским агентством по охране окружающей среды.

47. Соответствующая Сторона согласна с автором сообщения в том, что район Морэй-Фью находится за пределами нынешнего района регулирования качества воздуха в центре города. Соответствующая Сторона утверждает, что это произошло вследствие того, что зарегистрированные уровни содержания азота не требуют включения района Морэй-Фью в район регулирования. Несмотря на это, с июля 2009 года в районе Морэй-Фью (ул. Грейт-Стюарт) производится дополнительный мониторинг качества воздуха<sup>10</sup>.

48. В отношении утверждений автора сообщения о том, что Совет не предоставил по запросу исходные данные, соответствующая Сторона утверждает, что такая информация на деле была представлена вместе с уведомлением о том, что это "необработанные данные" и поэтому они не подвергались калибровке и, следовательно, из указанных данных на этом этапе не следует делать выводы.

49. Соответствующая Сторона предлагает Комитету учесть, что Омбудсмен не поддержал жалобу автора сообщения на то, что Совет не провел надлежащего и комплексного исследования воздействия на окружающую среду (выводы Омбудсмана от 22 июня 2011 года, пункты 34–36).

50. Соответствующая Сторона заявляет, что на заседании Комитета ТИОС 27 января 2011 года автор сообщения утверждал, что данные, представленные Комитету ТИОС, являлись недостоверными и что должностные лица "в значительной степени недооценили" уровни загрязнения. В ответ на эти утверждения Комитет ТИОС поручил должностным лицам подготовить еще один доклад по: техническим данным, представленным возражающей стороной; мониторингу содержания NO<sub>2</sub>/загрязнителей на фасадах зданий и на уровне подвального этажа; и медицинскую информацию о каком-либо увеличении числа жалоб на респираторные заболевания.

<sup>9</sup> Эти меры подробно описываются в докладе, представленном Подкомитету по трамвайному сообщению 28 февраля 2011 года (см. приложение 7 к ответу Стороны, размещенному на вебсайте для сообщений или полученному секретариатом 23 августа 2011 года).

<sup>10</sup> Там же, пункт 2.6.

51. Соответствующая Сторона утверждает также, что по просьбе Комитета ТИОС должностные лица Совета провели необходимое рассмотрение вышеуказанных трех вопросов, включая консультации с экспертами в данной области, и подготовили затребованный доклад. Этот доклад был рассмотрен на специально созванном совещании Подкомитета по трамвайному сообщению 28 февраля 2011 года. Подкомитет заслушал также сообщения экспертов, занимавшихся данной проблемой, а также заявления автора сообщения с целью лучше понять рассматриваемые вопросы<sup>11</sup>.

52. Соответствующая Сторона утверждает, что, хотя по свидетельству экспертов данные, представленные автором сообщения, являются неверными, Подкомитет поручил должностным лицам провести в исключительном порядке мониторинг качества воздуха в районе Морэй-Фью, в том числе мониторинг на подвальном уровне, для проверки опасений автора сообщения. В результате этого в июне 2011 года на ряде дополнительных объектов был начат мониторинг в подвалах и на фасадах зданий. На основе дополнительного мониторинга Совет определит годовые оценочные средние показатели в первом квартале 2012 года, т.е. к сроку, к которому будут рассчитаны применимый корректировочный коэффициент и фоновые концентрации за весь 2011 календарный год. Это позволит представить общественности дополнительную экологическую информацию по данному вопросу, запрошенную Подкомитетом.

#### **Участие общественности – статьи 6 и 7**

53. Автор сообщения заявляет о наличии недостатков в процессе участия общественности. Автор указывает, что доклад в соответствии с Руководством по вопросам оценки в области транспорта в Шотландии<sup>12</sup>, подготовленный на этапе парламентского утверждения, не учитывает воздействия плана прокладки трамвайных путей на район Морэй-Фью. Фактически он был подготовлен за два года до проведения парламентских слушаний, на которых Совет отрицал какое-либо воздействие на район Морэй-Фью. Автор сообщения утверждает, что представляется неверным вывод о том, что доклад отвечает требованиям о проведении исследования для оценки воздействия на окружающую среду района Морэй-Фью в связи с изменением транспортных потоков, поскольку единственное упоминание об изменениях в движении транспорта существует в приложении В к докладу<sup>13</sup>.

54. В ответ на утверждения о том, что Совет предоставил возможности для участия общественности, которые более чем отвечали его установленным обязательствам, автор сообщения заявляет, что необходимо лишь изучить возражения общественности и ответ Совета на них, для того чтобы понять, насколько

<sup>11</sup> См. доклад Комитета, заявления свидетелей и отчет об этом совещании (приложения 7–10 к ответу Стороны).

<sup>12</sup> Доклад Подкомитету по трамвайному сообщению от 28 февраля 2011 года, пункт 2.6 (приложение 7 к ответу Стороны).

<sup>13</sup> «Единственное упоминание об изменениях в распределении транспортных потоков содержится в добавлении В на стр. 70. В разделе "Этап осуществления" содержится утверждение "... существующие транспортные потоки будут отведены с трамвайного маршрута в ряде мест. Произойдет незначительное изменение обстановки в ряде районов в связи с возрастанием интенсивности транспортных потоков, однако поскольку степень изменений в организации движения не была полностью смоделирована, это не может быть оценено в полной мере"». (Ответ автора сообщения, размещенный на вебсайте для сообщений или полученный секретариатом 30 сентября 2011 года, стр. 3, пункт 2; ознакомиться с самим докладом на вебсайте Городского совета Эдинбурга более не представляется возможным).

неудовлетворительным это участие оказалось для жителей (подробнее см. в приложении 5 к ответу Стороны).

55. Кроме того, автор сообщения утверждает, что в связи с отсутствием установленной процедуры, предусмотренной для проведения общественных слушаний, Совету удалось отвергнуть неудобную для него критику, используя непроверенную аргументацию. По мнению автора сообщения, уступки, такие как возобновление одностороннего движения на площади Шарлот, были сделаны только под сильным давлением со стороны жителей и в конечном итоге при содействии со стороны членов районного совета.

56. Соответствующая Сторона утверждает, что, поскольку предложение о прокладке трамвайной линии и изменении транспортных потоков было утверждено актами парламента в апреле 2006 года, эти планы подверглись полномасштабной парламентской проверке и в ходе этого процесса существовали возможности для участия общественности. Сторона отмечает, что пункты 3.4–3.7 изложения оснований для распоряжений по регулированию транспортных потоков содержат описание этих возможностей (приложение 2 к ответу Стороны). На этапе парламентского одобрения был подготовлен комплексный доклад в соответствии с Руководством по вопросам проведения оценки транспортной системы Шотландии, и парламентский процесс способствовал дальнейшему уточнению проекта в ответ на различные возражения, полученные в то время (в частности, были опубликованы две поправки к законопроектам, в отношении которых был предусмотрен период для представления возражений). Информация для сторон, желающих высказать возражения в отношении частных законопроектов, имеется на вебсайте парламента Шотландии<sup>14</sup>.

57. Соответствующая Сторона добавляет, что, хотя Совет при осуществлении своих дискреционных полномочий в соответствии с Правилами 1999 года в итоге не принял решения о проведении слушаний по возражениям в отношении распоряжений по вопросам регулирования транспорта, он провел широкие неофициальные консультации в ходе подготовки этих распоряжений. Соответствующая Сторона утверждает, что отсутствие публичных слушаний не означает отсутствия возможностей для участия в процессе принятия решений, поскольку основная часть консультаций, как неофициальных, так и официальных, предшествует любому слушанию, если таковое проводится. Подробное описание шагов, предпринятых для проведения консультаций с представителями общественности, содержится в изложении оснований для распоряжений по регулированию транспортных потоков, которое содержит описание хода разработки проекта создания трамвайной сети и обзор того, как он отвечает соответствующим законодательным требованиям в отношении участия общественности (см. раздел 6 в частности). Описание детальных консультаций с общественностью по вопросу о распоряжениях по регулированию транспортных потоков и трамвайных линий содержится также в ответе Омбудсмену (приложение 1 к ответу Стороны). Кроме того, в сентябре 2008 года были устроены экспозиции, поясняющие распоряжения о регулировании транспортных потоков, "с тем чтобы предоставить общественности возможность ознакомиться с ними и сделать замечания по подготовленным предложениям [распоряжениям по распределению транспортных потоков]", а "замечания по этому процессу будут рассмотрены и, при возможности, включены в окончательный вариант проекта" (приложение 3 к ответу Стороны).

<sup>14</sup> <http://www.scottish.parliament.uk/business/bills/billguidance/ifotpb.htm>.

58. Соответствующая Сторона заявляет, что примером того, как учитывались опасения жителей, могут служить изменения в распоряжениях по вопросам регулирования транспорта, сделанные после высказывания опасений в отношении увеличения объемов транспортных потоков на площади Шандвик (см. пункт 32 выше). Соответствующая Сторона утверждает, что был внесен ряд других изменений в ответ на замечания, полученные в ходе проведения вышеупомянутых экспозиций.

59. Соответствующая Сторона сообщает, что, после того как автор представил свое сообщение в Комитет, произошел целый ряд относящихся к делу событий, в частности обзор РРТ1 (приложение 6 к ответу Стороны), по итогам которого были приняты меры для урегулирования вопросов, связанных с возражениями, касающимися распоряжений по вопросам транспорта в отношении трамвайной линии. Одна из рекомендаций заключалась в том, чтобы провести рабочие совещания с привлечением представителей местных общин для рассмотрения положения и выработки возможных мер для смягчения последствий и введения требующихся ограничений транспортных потоков на площади Шандвик. Проведение этих рабочих совещаний (всего три рабочих совещания, на двух из которых председательствовал представитель автора сообщения) началось в январе 2011 года.

60. Соответствующая Сторона предлагает Комитету принять к сведению, что Омбудсмен не поддержал жалобу на то, что жителям этого района не была предоставлена возможность принять эффективное участие в процессе принятия решений (выводы Омбудсмана от 22 июня 2011 года, пункты 27–29). Омбудсмен сделал конкретные выводы о том, что жители высказались по соответствующим законопроектам и были заслушаны на предмет выраженного им беспокойства и что они уже имели и будут впредь иметь возможность делать заявления об осуществлении распоряжений по вопросам регулирования транспортных потоков.

#### **Доступ к правосудию – статья 9**

61. Автор сообщения утверждает, что использование частного закона парламента для утверждения плана прокладки трамвайных линий воспрепятствовало выполнению требований в отношении слушаний независимо от количества возражений по данному плану, полученных от общественности. Автор сообщения заявляет, что использование для этой цели акта парламента, а также заявления Совета, сделанного для парламентских слушаний до принятия соответствующего акта о том, что предложения о трамвайных линиях не окажут воздействия на транспортные потоки, проходящие через район Морэй-Фью, привело к лишению жителей района Морэй-Фью доступа к правосудию в соответствии со статьей 9 Конвенции.

62. Автор сообщения отмечает, что поправка 2008 года к правилам 1999 года, предусматривающая дискреционное, а не обязательное заслушивание возражений в целях ускорения осуществления проектов, таких как распоряжения по регулированию транспортных потоков, которые подлежат полномасштабному парламентскому рассмотрению, уменьшает доступ к правосудию и была введена лишь через три года после того, как соответствующая Сторона ратифицировала Орхусскую конвенцию<sup>15</sup>. В этой связи автор сообщения утверждает, что,

---

<sup>15</sup> В приложении 10 к сообщению приведены выдержки из предыдущего доклада о слушаниях по вопросу об изменении транспортных потоков, проходящих через район Морэй-Фью.

вопреки утверждению Стороны, перераспределение транспортных потоков, проходящих через район Морэй-Фью, не подвергалось подробному рассмотрению в парламенте. На деле в ходе парламентского слушания в 2005 году представитель Совета в ответ на заявления председателей подгрупп от общин конкретно утверждал, что жилой район Морэй-Фью не будет затронут планами прокладки трамвайных линий (приложения 2 и 3 к сообщению). В этой связи автор сообщения отмечает утверждение Совета о том, что необходимость в постоянном изменении всех транспортных потоков, проходящих через район Морэй-Фью, не была выявлена до 2008 года (когда это стало общеизвестным после проведения экспозиций в сентябре 2008 года), после чего в предложении от 22 сентября 2009 года в отношении распоряжения по регулированию транспортных потоков изменение схемы движения было обозначено как вопрос, касающийся "более широкого плана", который должен быть решен после ввода в действие трамвайной линии.

63. В отношении проведения рабочих совещаний на местах вместо независимого общественного слушания автор сообщения отмечает, что по всем подготовленным рекомендациям решения были вынесены теми же членами Совета, которым авторы сообщения подавали петиции в период с 2008 года. Кроме того, было указано, что должностные лица, присутствовавшие на совещании, играли вспомогательную роль, а не ставили перед собой цель выработки решений.

64. Соответствующая Сторона отвергает утверждение автора сообщения о том, что общественность не имела доступа к правосудию для оспаривания решений по распоряжениям в области регулирования транспорта, касавшимся трамвайных линий. Сторона утверждает, что автор сообщения имел возможность принять участие в процессе принятия решения через посредство описанного процесса консультаций с общественностью. Кроме того, по поводу доступа к правосудию в уведомлениях относительно распоряжений о регулировании движения транспорта, опубликованных в газете *Скотсман*, говорится, что любое лицо, желающее поставить под вопрос юридическую силу распоряжения о регулировании движения транспорта, может в течение шести недель после принятия распоряжения подать с этой целью заявление в Высший суд по гражданским делам.

65. И наконец, авторы сообщения имели возможность подать заявление о проведении судебного пересмотра решения Совета о принятии распоряжений по вопросам регулирования движения транспорта в случае, если они имели основание сделать это.

66. В отношении возможности судебного пересмотра автор сообщения утверждает, что расходы на это составили бы для него минимум 60 000 фунтов стерлингов при возможности присуждения дальнейших неограниченных издержек. Автор сообщения утверждает, что эта сумма находится за пределами возможностей жителей района Морэй-Фью, в том что касается доступа к правосудию.

#### **D. Внутренние средства правовой защиты**

67. В январе 2010 года автор сообщения подал официальную жалобу в Городской совет Эдинбурга (приложение 8 к сообщению) по ряду оснований, включая утверждение о том, что общественность была исключена из подлинного участия в разработке СЕТМ и проектов по прокладке трамвайных линий, а оба из них оказали значительное воздействие на район Морэй-Фью. Жалоба привела к обмену рядом объемных писем между автором сообщения и Советом

в период с февраля по апрель 2010 года. В своем окончательном ответе Совет не согласился с жалобой и указал, что автор сообщения имеет право подать Омбудсмену апелляцию на это решение.

68. В июне 2010 года автор сообщения подал жалобу Омбудсмену, в которой утверждал, что: а) меры Совета по управлению транспортными потоками после принятия решения о создании трамвайной сети привели к увеличению движения транспорта в районе Морэй-Фью (жалоба не удовлетворена); б) жителям района Морэй-Фью не была предоставлена возможность для конструктивного участия в процессе (жалоба не удовлетворена); в) Совет не провел надлежащего комплексного исследования воздействия на окружающую среду по параметрам шума, загрязнения воздуха, безопасности и транзита транспорта через в основном жилой район в качестве предлагаемого постоянного решения (жалоба не удовлетворена); и д) Совет неоднократно делал вводящие в заблуждение заявления как жителям района Морэй-Фью, так и другим участвующим сторонам, причем, что наиболее важно, в ходе парламентских слушаний по вопросу о воздействии на район Морэй-Фью (жалоба не удовлетворена). Омбудсмен поднял ряд вопросов перед Советом в августе 2010 года. В резюме расследования от 22 июня 2011 года Омбудсмен пришел к заключению, что у него нет рекомендаций по этому вопросу.

69. Никакая другая внутренняя или международная процедура для рассмотрения вопросов, упомянутых в сообщении, не инициировалась.

### **III. Рассмотрение и оценка Комитетом**

70. Соединенное Королевство ратифицировало Конвенцию 23 февраля 2005 года. Для Соединенного Королевства Конвенция вступила в силу 24 мая 2005 года.

71. Комитет принимает решение не рассматривать утверждения автора сообщения относительно доступа к правосудию, поскольку эти утверждения – в отношении как его доступа к информации, так и прав на участие общественности – не были достаточно обоснованы ни в письменной, ни в устной форме. Вопрос о доступе к информации автор сообщения имел возможность рассмотреть совместно с Уполномоченным по вопросам информации Шотландии, а что касается вопроса об участии общественности, то в распоряжении представителей общественности, включая авторов сообщения, имелись процессуальные возможности для опротестования законности распоряжения о регулировании движения транспорта в течение шести недель после принятия распоряжения, а также для подачи заявления о проведении судебного пересмотра решения Совета о принятии распоряжения о регулировании движения транспорта.

72. Кроме того, Комитет отмечает, что в сфере его полномочий не входит оценка надежности полученных/представленных технических данных или использованного Советом и автором сообщения оборудования.

#### **Доступ к информации**

73. Не вступая в дискуссию по вопросу о надежности собранных данных и/или оборудования, использованного Стороной и автором сообщения, Комитет считает уместным рассмотреть вопрос о характере "исходных данных" и о том, может ли быть отказано в доступе к таким исходным данным.

74. Определение и охват понятия "экологическая информация" в соответствии с Конвенцией являются широкими. В пункте 3 статьи 2 содержится примерный перечень того, что может являться экологической информацией, и отмечается, что "экологическая информация" означает *любую* информацию без определения формы такой информации или указания того, может ли такая информация иметь форму "исходных" или "обработанных" данных.

75. Комитет считает, что исходные данные о состоянии воздуха и атмосферы представляют собой экологическую информацию согласно пункту 3 а) статьи 2 Конвенции. Следовательно, органам власти следует обеспечивать доступ к запрошенной информации в соответствии с требованиями статьи 4 Конвенции.

76. Комитет рассматривает вопрос о том, могут ли государственные органы отказывать в доступе к исходным экологическим данным на основе исключения, указанного в пунктах 3 и 4 статьи 4. Конвенция не содержит четкого определения "материалов, находящихся в стадии обработки". Внутреннее законодательство может содержать конкретные указания относительно того, как следует производить сбор данных о качестве воздуха, их регистрацию и обработку, прежде чем переходить к их дальнейшему рассмотрению и изучению. Такие указания были разработаны в целях уменьшения воздействия различных факторов, которые могут оказать влияние на собранные данные, а также для того, чтобы обеспечить возможность для расчета репрезентативных средних значений на основе множества значений, которые собраны в различное время на протяжении продолжительного периода времени и которые могут значительно колебаться вследствие наличия различных условий и факторов (температура, давление и т.д.).

77. Относительно запрошенных данных Комитет делает вывод о том, что соответствующая Сторона, не раскрыв исходных данных по просьбе автора сообщения, не обеспечила соблюдения пункта 1 статьи 4 Конвенции. Если у соответствующего учреждения имеются сомнения в отношении раскрытия данных, то оно должно предоставить исходные данные и уведомить о том, что эти данные не были обработаны в соответствии с согласованной и регулируемой системой обработки исходных экологических данных. То же самое относится к обработанным данным, причем в этом случае соответствующий орган должен также пояснить, как эти данные обрабатывались и что они собой представляют.

78. Комитет отмечает, что Сторона проинформировала его письмом от 10 сентября 2012 года об обнародовании запрошенных исходных данных Городским советом Эдинбурга. В контексте обнародования данных Комитет также принимает к сведению тот факт, что автор сообщения не использовал бесплатную административную процедуру подачи жалобы Комиссару по вопросам информации Шотландии.

#### **Участие общественности**

79. Для того чтобы произвести оценку возможности нарушения прав заинтересованной общественности на участие в процедуре принятия решения, необходимо определить, о каком решении идет речь. Сообщение относится к созданию трамвайной сети в городе Эдинбург. Согласно пониманию Комитета, автор сообщения не ставит под вопрос процесс участия общественности в контексте принятия решения по этому проекту (частные законы Шотландского парламента "Эдинбургский трамвай" (линия 1) и "Эдинбургский трамвай" (линия 2), получившие королевскую санкцию в апреле 2006 года), но оспаривает процесс участия общественности в рамках принятия соответствующих распоряжений по регулированию транспорта.

80. Распоряжения об организации дорожного движения, оказавшие воздействие на район Морэй-Фью, включают в себя: СЕТМ, разработанный в середине 1990-х годов, заверченный в 2003 году и введенный в действие в период с мая по октябрь 2005 года; и РРТ1, который был сочтен необходимым в 2009 году для надлежащего осуществления проекта прокладки трамвайных линий.

81. Комитет не будет рассматривать процесс, приведший к принятию СЕТМ, поскольку этот процесс фактически был завершен в 2003 году до вступления в силу Конвенции для соответствующей Стороны.

82. Конвенция предусматривает в определенной степени дифференцированные требования в отношении участия общественности в принятии решений по конкретным видам деятельности (статья 6), планов, программ (статья 7) и политики (статья 7) или нормативных положений, имеющих непосредственную исполнительную силу, и общеприменимых юридически обязательных правовых актов (статья 8). Вопрос о том, подпадают ли распоряжения о регулировании дорожного движения под сферу действия статьи 6, статьи 7 или статьи 8 Конвенции, должен решаться на контекстуальной основе с учетом юридической силы распоряжения (см. выводы по сообщению АССС/С/2006/16 в отношении Литвы (ECE/MP.PP/2008/5/Add.6), пункт 57).

83. РРТ1 предоставляет собой руководство в отношении организации дорожного движения в определенном районе. РРТ1 не является актом, разрешающим какой-либо конкретный вид деятельности, но в целом применяется ко всем лицам, находящимся в аналогичном положении, и, в отличие от плана или программы, создает юридически связывающие обязательства. Как таковой он не является актом по смыслу статьи 8 Конвенции.

84. Конвенция предусматривает механизмы участия общественности в подготовке юридически обязательных нормативных актов общего применения в целом, указывая на некоторые из основных принципов и минимальных требований в отношении участия общественности, закрепленных в Конвенции (например, эффективное участие общественности на раннем этапе, когда открыты все возможности; достаточно заблаговременное опубликование проекта; достаточные временные рамки для общественности, необходимые для ознакомления с проектом и представления замечаний). Затем сторонам предоставляется возможность определения по собственному усмотрению конкретных деталей организации участия общественности. В данном случае общественности неоднократно давалась возможность представления замечаний (см. также доклад Омбудсмана, в частности пункты 22–29). Комитет считает, что соответствующая Сторона предоставила возможности для участия общественности в той степени, в какой это удовлетворяет требованиям статьи 8.

85. В частности, Комитет отмечает, что: а) воздействие РРТ1 по сути является таким же, как и воздействие СЕТМ, а именно: перенаправление транспортных потоков из торгового района города через район Морэй-Фью, и, хотя Комитет не рассматривает вопрос о том, находился ли процесс принятия СЕТМ в соответствии с Конвенцией, жители района Морэй-Фью по сути имели возможность представить замечания/возражения/заявления в отношении СЕТМ начиная с 1997 года; б) и, что представляется важным, РРТ1 еще не является окончательно доработанным и, по рекомендации Комитета ТИОС, продолжается проведение рабочих совещаний для принятия последующих мер в целях урегулирования воздействия ограничения дорожного движения по площади Шандвик в более широком плане.



86. Комитет также рассматривает вопрос о том, учитывались ли результаты участия общественности в максимально возможной степени. Это является обязательным в соответствии со статьей 8 и на практике означает, что окончательный вариант нормативного акта (здесь это – распоряжения о регулировании дорожного движения) должен сопровождаться пояснением относительно процесса участия общественности и того, как результаты участия общественности были приняты во внимание.

87. С этой целью Комитет рассмотрел доклады Комитета ТИОС: "Эдинбургский трамвай – распоряжение о регулировании дорожного движения"; и "Эдинбургский трамвай – распоряжение о регулировании дорожного движения: обзор РРТ1", оба датированы 21 сентября 2010 года (приложения 5 и 6 к ответу Стороны от 23 августа 2011 года). Комитет считает, что замечания в отношении воздействия на район Морэй-Фью были учтены. Хотя замечания и вспомогательная документация по качеству воздуха и уровням шума были отвергнуты, была предоставлена подробная аргументация и были рекомендованы конкретные действия. Среди действий, которые предстоит предпринять, указаны продолжение мониторинга качества воздуха и организация рабочих совещаний с жителями для обсуждения мер по смягчению воздействия. Меры по смягчению воздействия были сочтены необходимыми, поскольку было признано, что наличие воздействия на качество воздуха и уровень шума, хотя официальные измерения показали, что качество воздуха и уровни шума соответствуют стандартам, существующим в Соединенном Королевстве и Европейском союзе. Кроме того, было рекомендовано принять к сведению альтернативные изменения транспортных потоков (например, открытие для движения в восточном направлении улицы Хоуп) для содействия перераспределению движения транспорта в этом районе<sup>16</sup>.

88. По этим причинам Комитет не усматривает, что соответствующая Сторона не приняла во внимание в максимально возможной степени возражения/замечания автора сообщения. В то же время Комитет отмечает, что процесс участия общественности пока еще не завершен. Соответствующая Сторона, возможно, и приняла меры для поощрения участия общественности, однако Комитет отмечает, что такое участие было бы более эффективным, если бы общественности были должным образом предоставлены исходные данные, которые являются частью основания для принятия решения. Хотя Комитет уже сделал вывод о том, что отказ в доступе к исходным данным представляет собой несоблюдение статьи 4, Комитет не считает, что это равносильно несоблюдению также статьи 8. Отмечая, что процедура принятия решения не завершена, Комитет подчеркивает, что исходные данные следует предоставлять общественности в ходе процесса принятия решения.

<sup>16</sup> См., в частности, пункты 3.24–3.40, подраздел 2.1 в добавлении 1 и разделы 14–18 в добавлении 2 доклада "Распоряжения о регулировании дорожного движения – Эдинбургской трамвай" (см. приложение 5 к ответу Стороны).

## **IV. Выводы и рекомендации**

89. Рассмотрев вышеизложенное, Комитет принимает выводы и рекомендации, приведенные в нижеследующих пунктах.

### **A. Основные выводы в отношении несоблюдения**

90. Комитет делает вывод о том, что соответствующая Сторона, не предоставляя общественности запрошенные исходные данные, не обеспечивала соблюдение пункта 1 статьи 4 Конвенции в течение некоторого периода времени (пункт 77). В то же время Комитет отмечает, что в настоящее время исходные данные предоставляются общественности. Поэтому соответствующая Сторона более не является не соблюдающей пункт 1 статьи 4 Конвенции.

### **B. Рекомендации**

91. Комитет, действуя в соответствии с пунктом 35 приложения к решению I/7 и учитывая причины и степень несоблюдения Конвенции, рекомендует Совещанию Сторон в соответствии с пунктом 37 b) приложения к решению I/7 рекомендовать соответствующей Стороне продолжать применение практики предоставления исходных данных в ходе процессов принятия решений.

---