

<https://doi.org/10.15407/econlaw.2023.04.045>

УДК 341.217

В.Г. ОЛЮХА, д-р юрид. наук, доц., провідний науковий співробітник  
відділу господарсько-правових досліджень проблем економічної безпеки  
Державна установа «Інститут економіко-правових досліджень  
імені В.К. Макутова Національної академії наук України», м. Київ, Україна  
([orcid.org/0000-0002-3339-1154](https://orcid.org/0000-0002-3339-1154))

О.В. МАРАСІН, аспірант  
Державна установа «Інститут економіко-правових досліджень  
імені В.К. Макутова Національної академії наук України», м. Київ, Україна  
([orcid.org/0009-0003-7579-5178](https://orcid.org/0009-0003-7579-5178))

## ПРАВОВІ ЗАСАДИ ДЕКАРБОНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ МІСТА НА ОСНОВІ РОЗВИТКУ ЕЛЕКТРОМОБІЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

**Ключові слова:** сталий розвиток, декарбонізація, правове забезпечення, екологізація транспортної системи міста, електротранспортна інфраструктура, електромобіль.

*Проаналізовано правове забезпечення переведення міських пасажирських перевезень з автомобільного на електромобільний транспорт, що є необхідним для декарбонізації транспорту і сталого розвитку населеного пункту, покращення його екології загалом. Обґрунтовано, що автомобільний громадський транспорт входить одночасно до транспортної системи України та до системи інфраструктури міста, а тому правове забезпечення його екологізації має відбуватись на комплексній основі. Зроблено висновок, що нормативно-правові акти, які забезпечують застосування електромобільного транспорту для міських пасажирських перевезень, можна поділити на ті, що: 1) закладають загальні засади екологізації господарської діяльності та сфери транспорту; 2) забезпечують стимулювання розвитку екологічних автотранспортних засобів та розвитку електромобільної інфраструктури. Такий господарсько-правовий засіб — державна програма з екологізації транспорту, має стати основою для системного запровадження електротранспортної інфраструктури в межах міста та й країни загалом. Це буде відповідати європейському вектору розвитку нашої держави.*

**Вступ.** Розвиток міст не можливий без існування надійної системи міського транспорту, адже саме транспортна інфраструктура є основою для об'єднання різних районів населеного пункту, формуючи з нього агломерацію. Автомобільний транспорт виконує важливу роль із за-

Цитування: Олюха В.Г., Марасін О.В. Правові засади декарбонізації транспортної системи міста на основі розвитку електромобільної інфраструктури. *Економіка та право*. 2023. № 4. С. 45—56. <https://doi.org/10.15407/econlaw.2023.04.045>

безпечення перевезення мешканців населеного пункту, вантажів у межах міста. Широкомасштабна військова агресія проти України за свідчила, що надійна робота транспорту є одним із елементів національної безпеки та оборони.

Водночас неможливо не визнати і «оборотний бік медалі»: негативний вплив автомобільного транспорту на довкілля, який у всьому світі визнається глобальною проблемою. Негативними наслідками використання автомобільного транспорту є: «автомобіль викидає в атмосферу (кг/рік): чадного газу — 700, діоксиду азоту — 40, незгорілих вуглеводнів — 230 і твердих дрібнодисперсних часток (РМ) — 2—5. Крім цього, транспорт є однією з основних причин утворення парникового ефекту за рахунок емісій діоксиду вуглецю (СО<sub>2</sub>) внаслідок спалювання пального» [1]. Звідси однією з нагальних екологічних проблем є необхідність істотного зниження рівня викидів СО<sub>2</sub> у атмосферне повітря, спричиненого роботою автомобільного транспорту, а в перспективі — зведення таких негативних наслідків нанівець. Особливо гостро постала проблема викидів у атмосферне повітря для великих міст та міських агломерацій.

Для сталого розвитку міського транспорту необхідно запроваджувати таку державну транспортну політику, яка б забезпечувала розвиток автомобільної транспортної системи з урахуванням сучасних європейських тенденцій стосовно підвищення рівня її екологічності, що дозволить зберегти позитивні якості та здолати або істотно знизити негативні наслідки використання автомобілів.

Указом Президента України від 30.09.2019 №722/2019 «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року» серед стратегічних напрямів розвитку країни було визначено і такі напрями як забезпечення переходу до раціональних моделей споживання і виробництва, створення стійкої інфраструктури, забезпечення екологічної стійкості міст, інших населених пунктів нашої країни. Хоча цей нормативно-правовий акт ухвалювався до початку широкомасштабної агресії російської федерації, він не втратив актуальності і дотепер, адже екологічна стійкість сучасного міста є однією з ознак практичної реалізації європейського вектору руху нашої країни.

Внаслідок бойових дій, що відбуваються в Україні, істотно підвищився рівень викидів

СО<sub>2</sub> у повітря і, за оцінками міжнародних експертів, за рік становив приблизно 33 млн т, а оскільки війна триває, то можна припустити, що цей рівень зростатиме.

Декарбонізація має активно стимулюватись державою також і з огляду на те, що Україна прагне отримати статус повноцінного члена Європейського Союзу (далі ЄС), що зі свого боку вимагає запровадження європейських політик і напрямів розвитку, зокрема і в сфері транспорту. Відомо, що ЄС обрано курс на досягнення вже до 2050 р. вуглецевої нейтральності, що також спонукає Україну до необхідності широкомасштабної декарбонізації вітчизняної економіки і, зокрема, транспортної системи міста.

Серед заходів, що можуть сприяти декарбонізації транспортної системи міста, є перехід від використання карбюраторних автомобілів до електромобілів, що є особливо актуальним для суб'єктів господарювання, які здійснюють громадські пасажирські перевезення. Завдяки використанню електромобілів відбуватиметься декарбонізація транспортної системи міських пасажирських перевезень і, як наслідок, буде підвищуватись екологічна сталість населеного пункту загалом.

Для розуміння напрямів правового забезпечення державної економічної політики декарбонізації автомобільної транспортної системи міста необхідним є вивчення сучасного стану вітчизняного законодавства у цій сфері.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання правового забезпечення залізничних перевезень досліджувала І.В. Булгакова. Правове регулювання перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні у різні роки вивчали В.В. Кадала та С.М. Павлюк. Господарсько-правове регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту розкрила у своєму дослідженні В.В. Родіна. Проблеми правового регулювання авіаційних перевезень вивчала В.С. Пузікова. Господарсько-правовий статус підприємств залізничного транспорту розкрив Р.Є Прокоп'єв. На рівні доктринальних досліджень теоретичні проблеми правової організації транспортної системи України, господарської діяльності у сфері транспорту розкрили О.В. Клепікова, Е.М. Деркач. Проблеми вдосконалення правового регулювання транспортної системи України дослідили Б.В. Деревянко та В.В. Міщук. Напрями госпо-

дарсько-правового забезпечення сталого розвитку досліджено у працях А.Г. Бобкової, Р.А. Джабраїлова, В.А. Устименка та О.В. Шаповалової. Однак поза увагою вказаних науковців залишились питання правових основ запровадження декарбонізації автомобільного транспорту загального користування транспортної системи міста, шляхом стимулювання до використання електромобілів.

**Метою статті** є дослідження нормативно-правового забезпечення стимулювання декарбонізації автомобільної системи міського транспорту на основі широкого використання електромобілів для перевезення пасажирів та багажу у межах населеного пункту.

**Результати дослідження.** Відправним для дослідження питанням про правове забезпечення декарбонізації міської транспортної системи, запровадження електромобільної інфраструктури є визначення транспортної системи України, яке обґрунтувала О.В. Клепікова. На думку вченої, транспортна система України — це функціональне та структурно визначене господарське утворення, що відповідає певній галузі економіки, характеризує національний рівень правової організації, для якого характерними є законодавче визначення мети, завдань і напрямків галузевого функціонування, консолідація суб'єктів, які забезпечують її функціонування, використання відповідної інфраструктури, спеціальна функціональність внутрігалузевих систем (підсистем, підгалузей) відповідно до видів господарської діяльності, що здійснюються на різних видах транспорту і забезпечують галузеву цілісність [2, с. 6].

З огляду на наведене вище визначення транспортна система України є непростим господарським утворенням, яке складається з відносно самостійних підсистем. Наприклад, у навчальній юридичній літературі виділяють у транспортній системі України водний (морський та річковий), повітряний (авіаційний), автомобільний, залізничний, трубопровідний транспорт, міський електротранспорт і метрополітен [3, с. 223]. Не важко побачити, що всі перелічені підсистеми є настільки автономними та складними, що можуть бути визнані самостійними господарськими системами.

Аналіз змісту ст. 21 та 30 Закону України від 10.11.1994 № 233/94-ВР «Про транспорт» дає можливість дійти висновку, що автомобільний транспорт визнається законодавцем складовою

єдиної транспортної системи України, а до складу автомобільної транспортної системи входять, зокрема, і суб'єкти господарювання, що безпосередньо здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, і ті, які забезпечують надання цих послуг. Водночас вказаним нормативно-правовим актом до системи міського транспорту відносять лише міський електротранспорт (ст. 34), а автомобільний транспорт, що здійснює міські пасажирські перевезення як складова системи міського транспорту, у ньому відсутній.

Натомість на теоретичному рівні автомобільний транспорт визнається складовою міської транспортної системи. Так, В.П. Власова зазначає: міська транспортна система містить різноманітні види транспорту, зокрема вантажний, спеціальний та пасажирський. «...Система міського пасажирського транспорту — сукупність взаємопов'язаних різних видів міського пасажирського транспорту, які повинні максимально задовольняти потреби всіх учасників транспортного процесу» [4]. Навчальна література з транспорту серед інших видів міського транспорту, призначеного для перевезення пасажирів, виділяє автомобільний транспорт і вирізняє такі види автомобільного транспорту як автобуси та легкові автомобілі [5, с. 120—121; 6, с. 89; 7, с. 17—18]. Отже, автомобільний транспорт є частиною міської транспортної системи.

Зі змісту ст. 17 та 18 Закону України від 21.05.1997 № 280/97-ВР «Про місцеве самоврядування» виходить, що транспортні підприємства, які здійснюють громадські перевезення, можуть бути як у комунальній, так і у приватній власності, адже вказані норми унормовують відносини органів місцевого самоврядування з тими підприємствами, які перебувають у комунальній власності відповідних територіальних громад, і тими, що не перебувають у такій власності.

Оскільки автомобільний транспорт входить до міської транспортної системи, на нього мають поширюватись як загальні норми, що регулюють питання декарбонізації всієї транспортної системи, її складових, так і норми щодо декарбонізації автомобільного транспорту, який здійснює громадські перевезення у населених пунктах України.

Варто зазначити, що міська транспортна система пасажирських перевезень також вхо-

дить і до системи інфраструктури міста, яка становить «саме той набір умов та комплекс установ і підприємств, що забезпечує комфортні умови проживання його населення та розвитку і функціонування економіки міського рівня. Саме високий розвиток інфраструктури в місті є одним із найвагоміших показників для залучення інвестицій та ведення бізнесу» [8, с. 81]. Погоджуючись з наведеним вище, вважаємо за доцільне додати, що має відбуватись не просто розвиток інфраструктури міста, а сталий розвиток його інфраструктури. Тільки такий підхід допоможе запровадити стійкий і сучасний розвиток міста і на цій основі створити комфортні умови проживання для містян, забезпечити залучення інвестицій у розвиток населеного пункту.

Одним із заходів, необхідних для сталого розвитку міста, є декарбонізація, яка в сучасних умовах стає одним із пріоритетів на шляху до екологічно орієнтованого розвитку. Щоб досягти глибокої декарбонізації, потрібно переосмислити те, як ми виробляємо та споживаємо енергію, і радикально перейти на відновлювані джерела енергії та джерела з низьким вмістом вуглецю [9].

Промислово розвинене місто має багато напрямів для запровадження декарбонізації (комунальна, житлова, промислова системи тощо). Транспортна система міста також є важливою для забезпечення сталого розвитку міста, адже тут є істотні можливості для зниження рівня шкідливих викидів CO<sub>2</sub>.

Згідно з Керівними принципами сталого просторового розвитку Європейського континенту, ухваленими 7—8 вересня 2000 р. в Ганновері на 12-й Сесії Європейської конференції міністрів, відповідальних за регіональне планування (CEMAT), для сталого розвитку міста серед інших напрямів зазначено необхідність забезпечувати розвиток громадського транспорту, водночас ефективного й екологічно безпечного, орієнтованого на досягнення сталої мобільності (див. п. 51).

Н.В. Трушкіна справедливо наголошує на тому, що забезпечення сталого розвитку транспортно-логістичної системи потребує впровадження інноваційних моделей, організаційно-управлінських і екологічних технологій, які відповідатимуть сучасним трансформаційним перетворенням національної економіки та сприятимуть скороченню негативного

впливу транспорту на довкілля [10, с. 151]. Екологічна складова сталого розвитку транспортної системи, на думку М.Ф. Аверкіної та О.М. Артюха, передбачає серед інших заходів також упровадження екологічно чистих видів транспорту [11]. Серед доцільних напрямів декарбонізації автомобільного транспорту є технічні рішення, до яких можна віднести заміни автомобіля з двигуна внутрішнього згоряння електромобілем [12, с. 47].

Дослідник сучасних перспективних технологій Д. Олтрейд вказує, що електромобіль пройшов шлях від посміховиська до дорогої мрії для багатих, а згодом став поширеним [13, с. 335]. Дійсно, процес поширення використання електромобілів можна спостерігати на прикладі України. За статистичними даними, попит на електрокари в Україні зростає. Так, 2020 р. у нашій країні було зареєстровано 7455 електромобілів проти 8,8 тис. 2021 р. До того ж українці починають усе більше купувати нові електрокари замість вживаних. Їхня частка зросла у понад 1,5 рази — з 8,9 % 2020 р. до 14,2 % 2022 р. Також стійкою тенденцією є розширення кола виробників електромобілів. Наприклад, окрім компанії *Tesla*, електромобілі виробляють компанії *BMW*, *Ford*, *Nissan*, *Chevrolet* тощо.

До речі, в Україні є велика кількість нерозроблених літєвих родовищ, що може бути основою розвитку вітчизняного виробництва комплектуючих для електромобілів, і це є доцільним під час повоєнного відновлення України. Також високий вітчизняний науковий потенціал у сфері інноваційних технологій екологічних автотранспортних засобів може бути використаний для розробки нових технологій у цій сфері.

Отже, запровадження електромобілів у міську транспортну систему є можливим і доцільним для екологізації міських пасажирських перевезень. Декарбонізація є лише одним із напрямів екологізації транспортної системи, а запровадження електромобільного транспорту лише одним із видів заходів, що допомагають досягти усунення проблеми викидів вуглецю в атмосферу. Тому, безперечно, створення та поширення електромобільної інфраструктури має відбуватись комплексно з іншими організаційно-технічними заходами, що потребує належного господарсько-правового забезпечення. Складність декарбонізації



міського транспорту зумовлена тим, що транспорт міських пасажирських перевезень одночасно входить до транспортної системи України та до системи інфраструктури міста, що необхідно враховувати під час запровадження вдосконалення правового забезпечення екологізації міського транспорту і широкого використання електромобільного транспорту для міських пасажирських перевезень.

Запровадження декарбонізації міської транспортної системи пасажирських перевезень призведе до екологічного напрямку сталого розвитку міста, адже екологічно безпечна та стала мобільність громадської транспортної системи міста забезпечує збереження довкілля. Також це призведе до розвитку сфери надання послуг з пасажирського перевезення на принципах екологічного підприємництва. Критерії віднесення певної господарської діяльності до екологічного підприємництва запропонували у своїй науковій статті А.Г. Бобкова й Ю.М. Павлюченко. Вони зазначають, що критерієм віднесення певної конкретної господарської діяльності до екологічного підприємництва і суб'єктів її здійснення — до суб'єктів екологічного підприємництва можна запропонувати виробництво продукції (товарів, робіт, послуг), що відповідає належним вимогам екологічності. Зі свого боку під екологічною продукцією пропонується розуміти товари, роботи, послуги, які сукупно задовольняють такі вимоги: а) вони забезпечують екологічну безпеку життєдіяльності людини; б) їх виробництво і використання зменшує негативний вплив на природне середовище та зберігає, відновлює природні ресурси; в) вони мають не менший рівень якості задоволення потреб споживачів (покупців) за іншу аналогічну продукцію, вироблену традиційним способом [14, с. 58].

Запровадження електромобільного транспорту у міську транспортну систему буде відповідати всім вищенаведеним критеріям, а тому може вважатись екологічним підприємництвом. Дійсно, підприємницька діяльність з перевезення пасажирів електромобільним транспортом буде забезпечувати екологічну безпеку життєдіяльності людини; використання цього транспорту усуває такий негативний вплив на природне середовище, як викиди CO<sub>2</sub> у атмосферу; вони будуть мати не менший рівень якості задоволення потреб споживачів,

ніж інша аналогічна продукція, вироблена традиційним способом.

Унаслідок це має призвести до збільшення рівня інвестицій у сталу транспортну інфраструктуру, оскільки такий напрям відповідатиме сучасним європейським практикам.

Для визначення шляхів розвитку правового забезпечення стимулювання застосування електромобілів у міську транспортну систему необхідно зупинитись на сучасному стані правового регулювання екологізації транспортної системи України.

Б.В. Деревянко вважає транспортне право комплексною галуззю права з великою кількістю правових інститутів [15]. О.В. Клепікова вказує, що у широкому розумінні транспортне законодавство можна визначити як сукупність нормативно-правових актів, які регулюють не тільки транспортні відносини, а й усі відносини, що виникають у сфері транспорту [16, с. 324]. Е.М. Деркач зазначає, що транспортне законодавство є комплексним та містить норми різної галузевої належності [17, с. 48]. З огляду на вищевикладене, правове забезпечення декарбонізації міської транспортної системи автомобільного транспорту, шляхом стимулювання до застосування електромобільного транспорту, може відбуватись нормами різної галузевої спрямованості. Водночас усі нормативно-правові акти в цій сфері можна поділити на ті, що закладають:

1) загальні засади екологізації господарської діяльності та вітчизняного транспорту;

2) стимулювання розвитку екологічних автотранспортних засобів та розвитку електромобільної інфраструктури.

Перша група нормативно-правових актів — Господарський кодекс України від 16.01.2003 (далі ГК України) та нормативно правові акти різної юридичної сили (закони та підзаконні акти), якими закладаються напрями розвитку щодо розвитку транспортної системи на засадах сталості. Відповідно до ч. 2 ст. 5 ГК України однією із конституційних основ правового господарського порядку в Україні є забезпечення державою екологічної безпеки та підтримання екологічної рівноваги на території України. Згідно зі ст. 152 ГК України суб'єкти господарювання мають право одержувати пільгові короткострокові та довгострокові кредити для реалізації заходів щодо ефективного використання, відтворення та охорони природ-

них ресурсів, а також користуватися податковими пільгами під час здійснення зазначених заходів.

На слушну думку О.В. Шаповалової, вітчизняне господарське законодавство внаслідок його кодифікації стало сприйматись вченими як індикатор супроводу сталого розвитку [18, с. 35]. Проте для забезпечення завдань екологізації господарської діяльності необхідно внесення до ГК України відповідних змін. В.А. Устименко та Р.А. Джабраїлов справедливо вказують на необхідності закріплення у ГК України принципів сталого розвитку, які у триєдиному взаємозв'язку екологічного, соціального та економічного компонентів мають справити вирішальний вплив на формування та реалізацію основних напрямів державної політики [19, с. 184]. Підтримуючи зазначений підхід, вважаємо, що ГК України має бути також доповнений і ознаками екологічного підприємництва.

Закон України від 28.02.2019 № 2697-VIII «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року» визначає транспорт нарівні з промисловістю та енергетикою серед основних джерел викидів парникових газів в Україні, а автотранспорт не тільки серед основних забруднювачів атмосферного повітря, але і серед основних джерел викидів парникових газів в Україні. Визначено необхідність 2030 р. досягнення переходу більшості транспорту на екологічно безпечніші джерела пального, тож цей нормативно-правовий акт встановлює граничний термін здійснення екологізації вітчизняної транспортної системи.

Закон України від 10.11.1994 № 233/94-ВР «Про транспорт» містить ст. 10, якою встановлено, що транспортні засоби мають відповідати вимогам екології. Проте конкретних показників та об'єктивних критеріїв щодо визначення таких екологічних вимог, наприклад за видами транспортних засобів, вказаний нормативно-правовий акт не містить.

У вересні 2015 р. на Саміті ООН зі сталого розвитку було ухвалено підсумковий документ «Перетворення нашого світу: порядок денний у сфері сталого розвитку до 2030 року». Цим документом визначено 17 Цілей сталого розвитку. З метою адаптації вказаних цілей до реалій нашої держави 15.09.2017 Уряд України представив Національну доповідь «Цілі

сталого розвитку: Україна». У рамках Цілі 9 «Промисловість, інновації та інфраструктура» для сфери транспорту було визначено необхідність розвивати якісну, надійну, сталу та доступну інфраструктуру, яка базується на використанні інноваційних технологій, зокрема екологічно чистих видів транспорту (п. 9.1), забезпечити розширення використання електротранспорту та відповідної мережі інфраструктури (п. 9.2), а також у межах Цілі 11 «Забезпечення відкритості, безпеки, життєстійкості й екологічної стійкості міст і населених пунктів» вказано ціль 11.2 — до 2030 р. забезпечити всім можливість користуватися безпечними, недорогими, доступними та екологічно стійкими транспортними системами на основі підвищення безпеки дорожнього руху. Отже, цей програмний документ визначив необхідність розвитку в Україні екологічно чистих видів транспорту.

Друга група нормативно-правових актів складається із законів, які визначають параметри та окреслюють правові засоби стимулювання розвитку електротранспортної інфраструктури. Конкретні норми щодо екологізації автомобільного транспорту вміщено у Законі України від 23.02.2006 № 3492-IV «Про автомобільний транспорт». Позитивним є те, що у ст. 1 надається визначення електротранспорту та наводяться його види. Відповідно до ст. 5 вказаного нормативно-правового акта 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. Також у ст. 4—7 визначено організаційно-господарські повноваження та відповідну компетенцію органів державної влади й місцевого самоврядування щодо стимулювання використання екологічних видів транспорту.

Ст. 20 встановлює загальні вимоги до конструкції та технічного стану транспортних засобів, а також їхніх частин, які мають відповідати вимогам, порядок визначення яких встановлює Кабінет Міністрів України, та забезпечувати відповідність нормам стосовно викидів забруднювальних речовин, парникових газів, електромагнітних завад, рівню шуму та інших чинників негативного впливу на людину та довкілля.

Нормою, що спрямована на стимулювання використання електромобільного транспорту для пасажирських перевезень у міській транспортній системі, є ст. 44 вказаного вище Закону. На міських автобусних маршрутах загального користування у містах із загальною чисельністю населення понад 250 тис. осіб кількість електробусів та/або автобусів, оснащених двигунами внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням, що працюють винятково на стисненому природному газі метані, зрідженому природному газі метані або біогазі, та/або автобусів з водневим паливним елементом (коміркою) у відсотковій частці серед парку автобусів повинна становити не менше 25 % на 01.01.2030, не менше за 50 % на 01.01.2033, якщо рішення щодо інших часток та/або інших термінів не було ухвалено органами місцевого самоврядування відповідних міст (ч. 3 ст. 44).

Органи місцевого самоврядування міст із загальною чисельністю населення понад 250 тис. осіб можуть ухвалити рішення щодо зміни часток, передбачених ч. 3 цієї статті, але не більше ніж наполовину (ч. 4 ст. 44). Також органи місцевого самоврядування міст із загальною чисельністю населення понад 250 тис. осіб можуть ухвалити рішення щодо зміни термінів, передбачених ч. 3 цієї статті, але не більше ніж на два роки (ч. 4 ст. 44).

Стаття 49 вказаного нормативно-правового акта встановлює, що міністерства, інші центральні органи виконавчої влади та об'єднання, що здійснюють проектування, виробництво та експлуатацію механічних транспортних засобів, зобов'язані вживати заходів щодо запобігання та зменшення викидів вказаними засобами забруднювальних речовин у навколишнє природне середовище, а також шуму і вібрації. Не допускається виробництво та експлуатація автотранспортних засобів, у викидах яких вміст забруднювальних речовин перевищує встановлені нормативи. Встановлена персональна відповідальність керівників транспортних організацій, власників автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та транспортних засобів за додержання гранично допустимих нормативів викидів і скидів забруднювальних речовин, гранично допустимих рівнів фізичних впливів на навколишнє природне середовище, визначених для відповідного типу транспорту.

Закон України від 11.07.2019 № 2754-VIII «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення доступу до інфраструктури зарядних станцій для електромобілів» у п. 3 прикінцевих положень покладає обов'язок на МВС, Мінекономрозвитку, Мінрегіон, Міністерство охорони здоров'я, Державну службу з надзвичайних ситуацій протягом шести місяців з дня опублікування Закону ввести спеціальні зелені номери для електромобілів, встановити чіткі вимоги до паркомісць для електрокарів (їхня кількість на парковках, прибудинкових територіях, виділення таких знаками і розміткою тощо), ввести нові дорожні знаки — «Для електромобілів», «Крім електромобілів», «Станція зарядки електромобілів». Вказаним законом передбачено захист прав власників електромобілів на безперешкодний доступ до зарядних станцій, зокрема запроваджено штрафи у розмірі 340—510 грн для водіїв бензинових і дизельних машин за зупинку або стоянку, а також паркування на місцях для електрокарів або створення інших перешкод водіям таких авто, що не дає їм змоги зарядити свій транспорт.

Революційним є Закон України від 24.02.2023 № 2956-IX «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів». Цим Законом передбачено, що забезпечення розвитку електромобілів та інфраструктури станцій зарядки електромобілів визначається пріоритетом формування державної політики у сфері автомобільного транспорту, зокрема спрощені земельні вимоги щодо розміщення електрозарядних станцій; спрощення і здешевлення приєднання автозарядок до електромереж (без плати за потужність у разі приєднання до кінця 2024 р.); передбачена можливість встановлення автозарядних станцій ОСББ у межах наявної потужності; передбачається пільгове (без плати за потужність) приєднання до мереж НЕК «Укренерго» *energy storage* до кінця 2024 р. Дозволено будівництво, розміщення та експлуатація електрозарядних станцій та установок зберігання енергії може здійснюватися на земельних ділянках будь-якої категорії земель та/або виду цільового призначення.

Згідно з ч. 9 ст. 5 вказаного Закону до перевезень пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування в режимі регулярних пасажирських перевезень у містах районного та обласного значення з 01.01.2036 мають допускатися винятково електробуси та/або автобуси, оснащені двигунами внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням, що працюють винятково на стисненому природному газі метані, зрідженому природному газі метані або біогазі, та/або автобуси з водневим паливним елементом (коміркою), якщо рішення щодо інших термінів не було ухвалено органами місцевого самоврядування відповідних міст.

Законом України від 21.06.2022 № 2325-IX «Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо перегляду окремих пільг з оподаткування» передбачено, що під час купівлі електромобіля не потрібно сплачувати збір до пенсійного фонду.

Що стосується Закону України від 15.07.2021 № 1660-IX «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо стимулювання розвитку галузі екологічного транспорту в Україні» та Закону України від 15.07.2021 № 1661-IX «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо стимулювання розвитку галузі електричного транспорту в Україні», мета вищезазначених нормативно-правових актів щодо змін у Податковий кодекс України від 02.12.2010 та Митний кодекс України від 13.03.2012 — стимулювання розвитку виробництва в Україні електромобілів, зарядних пристроїв, комплектувальних виробів до них, що дасть змогу через включення до ланцюгів доданої вартості світових автовиробників створити нові робочі місця і збільшити частку автовиробництва і суміжних галузей у ВВП країни.

Постановою Кабінету Міністрів України від 03.03.2021 № 179 затверджена Національна економічна стратегія на період до 2030 року, якою окреслено напрям 13 «Транспорт та інфраструктура». Серед іншого визначено необхідність декарбонізації галузі з метою досягнення цілей кліматичної нейтральності не пізніше 2060 р. Серед стратегічних напрямів розвитку автотранспортної галузі визначено необхідність забезпечення екологічної безпеки на автотранспорті та розвитку мережі електро-

зарядних станцій для електромобілів, а у сфері міського транспорту — забезпечення оновлення рухомого складу громадського транспорту зі збільшенням кількості електричного громадського транспорту.

Безумовно, доречним є те, що цей нормативно-правовий акт комплексно закладає основи екологізації різних видів господарської діяльності і транспорту зокрема, але його недоліком є те, що ним окреслено такий граничний термін досягнення кліматичної нейтральності та декарбонізації вітчизняного транспорту, який не відповідає європейським підходам у цьому питанні. Наприклад, Європейською Радою 28.03.2011 було ухвалено концептуальний документ: «Біла книга 2011: план розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи». У сфері міського транспорту цим програмним документом визначено таку амбітну ціль — до 2050 р. повністю заборонити використання у містах автомобілів, які працюють на традиційному паливі (бензин, дизельне паливо та інші вуглецеві види палива). Європейська Зелена Угода (*EU Green Deal*), презентована у грудні 2019 р. Європейською Комісією, визначає завдання декарбонізації та створення у ЄС вуглецево-нейтрального простору до 2050 р. Тобто в Україні наперед закладено відставання у питанні строків декарбонізації міської транспортної системи на десять років.

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, що затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2021 № 430-р, — системний програмний документ, який визначає цілі і завдання для розвитку транспортної галузі та враховує інтеграцію з європейською транспортною системою і акцентує, що світові тенденції розвитку транспортних систем свідчать про необхідність стрімкого об'єднання транспортних технологій і регіональних проєктів мобільності. Транспорт стає все більш енергоощадливим та «зеленим», безпечним і дружнім до споживача та навколишнього природного середовища. Багато країн світу планують до 2030 р. замінити більшу частину легкових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння на електромобілі.

Національна транспортна стратегія України окреслює чотири пріоритети, зокрема третім



пріоритетом визначено безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт. Цим третім пріоритетом передбачені й заходи з удосконалення державного управління безпекою на транспорті відповідно до міжнародних стандартів та зміцнення інституціональної спроможності органів виконавчої влади, що прямо або опосередковано здійснюють регулювання ринку транспортних послуг та заходи державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті.

Національна транспортна стратегія України передбачає до 2030 р. впровадження системи дорожніх зборів з користувачів автомобільних доріг залежно від екологічного класу автомобіля; упровадження економічних та інших заходів стимулювання використання в містах екологічно чистіших видів транспорту, зокрема електромобілів, міського електричного транспорту — метрополітенів, трамваїв, тролейбусів, електробусів, а також велосипедного (систем громадського прокату велосипедів) транспорту; упровадження механізму економічного стимулювання перевізників для зменшення викидів забруднювальних речовин та парникових газів, зниження рівня шумів від транспортних засобів; стимулювання використання альтернативних джерел енергії, а також екологічних видів транспорту та спецтехніки.

В Україні ухвалено декілька національних програм, які фрагментарно закладають основи для декарбонізації транспортної сфери. Такий господарсько-правовий засіб, як державна програма з екологізації транспорту, має стати основою для системного запровадження електротранспортної інфраструктури не тільки в межах міста, а й в Україні загалом, що буде відповідати європейському вектору розвитку нашої держави.

**Висновки.** Складність нормативно-правового забезпечення декарбонізації автомобільного громадського транспорту полягає в тому, що автомобільний громадський транспорт входить одночасно до транспортної системи України та до системи інфраструктури міста. Це вимагає застосування комплексного підходу

під час ухвалення відповідних державних програм декарбонізації автомобільного транспорту міських пасажирських перевезень, зокрема на основі заміни карбюраторних автомобілів на електромобілі.

Правове забезпечення декарбонізації міської транспортної системи автомобільного транспорту шляхом стимулювання до застосування електромобільного транспорту відбувається нормами різного рівня (закони та підзаконні акти) та різної галузевої спрямованості. Водночас усі нормативно-правові акти в цій сфері можна поділити на ті, що закладають: 1) загальні засади екологізації господарської діяльності та вітчизняного транспорту; 2) стимулювання розвитку екологічних автотранспортних засобів та розвитку електромобільної інфраструктури.

ГК України є кодифікованим актом, що має закладати основи екологізації господарської діяльності, а тому доцільно закріпити в ньому принципи сталого розвитку та ознаки екологічної підприємницької діяльності.

Зміни, що запроваджені до чинного законодавства зі стимулювання до використання електромобільного транспорту у 2021—2023 рр., у питанні визначення строків повної декарбонізації міського транспорту, не зовсім відповідають вимогам Європейського Союзу та є такими, що будуть стимулювати розвиток електромобільної інфраструктури міста. Проте для забезпечення комплексності та системності нормативно-правового регулювання необхідно ухвалити державну програму з екологізації транспорту, окремим напрямом якої має бути розвиток електромобільного транспорту міських пасажирських перевезень. З цією програмою мають бути узгоджені інші нормативно-правові акти у транспортній сфері. До того ж у нормативно-правовому забезпеченні екологізації транспортної інфраструктури міста мають бути закладені підходи, що будуть повністю відповідати стандартам ЄС.

Напрямом подальших наукових досліджень є вивчення досвіду ЄС та країн ЄС у нормативно-правовому забезпеченні стимулювання переходу до екологічного міського транспорту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Забруднення атмосферного повітря викидами від транспорту. *Портал споживача*. URL: <https://www.gpp.in.ua/transport/zabrudnennya-atmosfernogo-povitrya-vikidami-vid-transportu.html> (дата звернення: 10.08.2023).
2. Клепікова О.В. Теоретичні проблеми правової організації транспортної системи України: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. Київ. 2020. 34 с.
3. Актуальні проблеми господарського права (Особлива частина): підручник. За ред. В.С. Щербини, В.В. Рєзнікової. Київ: Видавництво Ліра-К, 2018. 672 с.
4. Власова В.П. Особливості формування та функціонування системи пасажирського транспорту міста Києва. *Київська державна академія водного транспорту*. 4 с. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/11335276.pdf> (дата звернення: 10.08.2023).
5. Семко В.О., Сідей В.М., Дарієнко В.В. Планування міст і транспорт: Конспект лекцій для здобувачів вищої освіти всіх форм навчання за освітньо-професійною програмою «Будівництво та цивільна інженерія» галузі знань 19 — «Архітектура та будівництво». Кропивницький: ЦНТУ, 2020. 134 с.
6. Безлюбченко О.С., Гордієнко С.М., Завальний О.В. Планування міст і транспорт: навчальний посібник. Харків: ХНАМГ, 2008. 156 с.
7. Соловійова О.О., Висоцька І.І., Герасименко І.М. Загальний курс транспорту: навч. посібник. Київ: НАУ, 2019. 244 с.
8. Редін В.І., Суптело О.С., Байназаров А.М., Немець Л.М. Інфраструктура як фактор розвитку міст України в контексті концепції глобальних міст. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2018. Вип. 9. С. 79—85.
9. Rich E. What is decarbonisation, and why do we urgently need it? *Virta.global*. 11.08.2022. URL: <https://www.virta.global/blog/decarbonisation> (дата звернення: 10.08.2023).
10. Трушкіна Н.В. Трансформація транспортно-логістичної системи в Україні на засадах зеленої логістики. *Економічний вісник Донбасу*. 2019. № 2 (56). С. 151—161. [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2019-2\(56\)-151-161](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2019-2(56)-151-161)
11. Аверкіна М.Ф., Артюх О.М. Оцінювання стійкості транспортної системи міста. *Ефективна економіка*. 2018. № 12. <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2018.12.10>
12. Гуренкова О.В. Можливі шляхи вирішення екологічних проблем міського транспорту. *Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*. 2018. № 1 (242). С. 45—49.
13. Олтрейд Д. Нове мислення. Від Айнштайна до штучного інтелекту: наука і технології, що змінили наш світ. Пер. з англ. І. Возняка. Харків: Віват, 2021. 368 с.
14. Бобкова А.Г., Павлюченко Ю.М. Учасники відносин у сфері екологічного підприємництва. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 9. С. 56—61.
15. Дерев'янка Б.В. Правове регулювання у сфері використання засобів транспорту як основа ефективного функціонування інфраструктури держави. *Правове регулювання суспільних відносин в умовах сталого розвитку*: матеріали X Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 10 груд. 2021 р.). Упоряд.: Бевз С.І., Бирса Н.О., Серебрякова Ю.О. Київ: КПІ ім. Ігоря Сікорського, 2021. С. 48—52.
16. Клепікова О.В. Правова організація транспортної системи України. Київ: Видавництво Ліра-К, 2018. 444 с.
17. Деркач Е.М. Концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності. Вінниця: ТВОРИ, 2021. 376 с.
18. Шаповалова О.В. Адаптація господарського законодавства до вимог ЄС щодо сталого розвитку. *Актуальні проблеми права: теорія і практика*. 2016. № 32. С. 25—40.
19. Устименко В.А., Джабраїлов Р.А. Концептуальні аспекти рекодифікації (оновлення) господарського законодавства України. *Правове забезпечення соціально-економічного розвитку: стан та перспективи*: Матеріали Всеукр. наук.-практич. конф., присвяченої 35-річчю кафедри господарського права Донецького нац. ун-ту імені Василя Стуса (м. Вінниця, 11—12 жовт. 2019 р.). Вінниця, 2019. С. 183—185.

Надійшла 24.09.2023

REFERENCES

1. Zabrudnennia atmosferneho povitria vykydamy vid transportu. *Portal spozhyvacha*. URL: <https://www.gpp.in.ua/transport/zabrudnennya-atmosfernogo-povitrya-vikidami-vid-transportu.html> [in Ukrainian].
2. Klepikova O.V. Teoretychni problemy pravovoi orhanizatsii transportnoi systemy Ukrainy: avtoref. dys. ... d-ra yuryd. nauk: 12.00.04. Kyiv. nats. un-t im. Tarasa Shevchenka. Kyiv. 2020. 34 p. [in Ukrainian].
3. Aktualni problemy hospodarskoho prava (Osoblyva chastyna): pidruchnyk. Za red. V.S. Shcherbyny, V.V. Rieznikovoii. Kyiv: Vydavnytstvo Lira-K, 2018. 672 p. [in Ukrainian].
4. Vlasova V.P. Osoblyvosti formuvannia ta funktsionuvannia systemy pasazhyrskoho transportu mista Kyieva. *Kyivska derzhavna akademiia vodnoho transportu*. 4 p. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/11335276.pdf> [in Ukrainian].

5. Semko V.O., Sidei V.M., Dariienko V.V. Planuvannia mist i transport: Konspekt leksii dlia zdobuvachiv vyshchoi osvity vsikh form navchannia za osvitno-profesiinoiu prohramoiu “Budivnytstvo ta tsyvilna inzheneriia” haluzi znan 19 — “Arkhitektura ta budivnytstvo”. Kropyvnytskyi: TsNTU, 2020. 134 p. [in Ukrainian].
6. Bezliubchenko O.S., Hordiienko S.M., Zavalnyi O.V. Planuvannia mist i transport: navchalnyi posibnyk. Kharkiv: KhNAMH, 2008. 156 p. [in Ukrainian].
7. Soloviova O.O., Vysotska I.I., Herasymenko I.M. Zahalnyi kurs transportu: navch. posibnyk. Kyiv: NAU, 2019. 244 p. [in Ukrainian].
8. Redin V.I., Suptelo O.S., Bainazarov A.M., Niemets L.M. Infrastruktura yak faktor rozvytku mist Ukrainy v konteksti kontseptsii hlobalnykh mist. Naukovyi visnyk Khersonskoho derzhavnogo universytetu. 2018. Iss. 9. P. 79-85 [in Ukrainian].
9. Rich E. What is decarbonisation, and why do we urgently need it? *Virta.global*. 11.08.2022. URL: <https://www.virta.global/blog/decarbonisation> [in Ukrainian].
10. Trushkina N.V. Transformatsiia transportno-lohystychnoi systemy v Ukraini na zasadakh zelenoi lohistyky. *Ekonomichnyi visnyk Donbasu*. 2019. No. 2 (56). P. 151-161. [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2019-2\(56\)-151-161](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2019-2(56)-151-161) [in Ukrainian].
11. Averkina M.F., Artiukh O.M. Otsiniuvannia stiikosti transportnoi systemy mista. *Efektivna ekonomika*. 2018. No. 12. <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2018.12.10> [in Ukrainian].
12. Hurenkova O.V. Mozhyly shliakhy vyrishennia ekolohichnykh problem miskoho transportu. *Visnyk Skhidnoukrainskoho natsionalnoho universytetu imeni Volodymyra Dalia*. 2018. No. 1 (242). P. 45-49 [in Ukrainian].
13. Oltreid D. Nove myslennia. Vid Ainshtaina do shtuchnoho intelektu: nauka i tekhnolohii, shcho zminyly nash svit. Per. z anh. I. Vozniaka. Kharkiv: Vivat, 2021. 368 p. [in Ukrainian].
14. Bobkova A.H., Pavliuchenko Yu.M. Uchasnyky vidnosyn u sferi ekolohichnoho pidprijemnytstva. *Pidprijemnytstvo, hospodarstvo i pravo*. 2017. No. 9. P. 56-61 [in Ukrainian].
15. Derevianko B.V. Pravove rehuliuвання u sferi vykorystannia zasobiv transportu yak osnova efektyvnoho funktsionuvannia infrastruktury derzhavy. Pravove rehuliuвання suspilnykh vidnosyn v umovakh staloho rozvytku: materialy X Mizhnar. nauk.-prakt. konf. (m. Kyiv, 10 hrud. 2021 r.). Uporiad: Bezv S.I., Byrsa N.O., Serebriakova Yu.O. Kyiv: KPI im. Ihoria Sikorskoho, 2021. P. 4852 [in Ukrainian].
16. Klepikova O.V. Pravova orhanizatsiia transportnoi systemy Ukrainy: monohrafiia. Kyiv: Vydavnytstvo Lira-K, 2018. 444 p. [in Ukrainian].
17. Derkach E.M. Kontseptualni zasady hospodarsko-pravovoho rehuliuвання transportnoi diialnosti. Vinnytsia: TVORY, 2021. 376 p. [in Ukrainian].
18. Shapovalova O.V. Adaptatsiia hospodarskoho zakonodavstva do vymoh YeS shchodo staloho rozvytku. *Aktualni problemy prava: teoriia i praktyka*. 2016. No. 32. P. 25-40 [in Ukrainian].
19. Ustyenko V.A., Dzhabrailov R.A. Kontseptualni aspekty rekodyfikatsii (onovlennia) hospodarskoho zakonodavstva Ukrainy. *Pravove zabezpechennia sotsialno-ekonomichnoho rozvytku: stan ta perspektyvy*: Materialy Vseukr. nauk.-prakt. konf., prysviachenoї 35-rychchii kafedry hospodarskoho prava Donetskoho natsionalnoho universytetu imeni Vasylia Stusa (m. Vinnytsia, 11—12 zhovt. 2019 r.). Vinnytsia, 2019. P. 183-185 [in Ukrainian].

Received 24.09.2023

V.H. Oliukha

State Organization “V. Mamutov Institute of Economic and Legal Research of NAS of Ukraine”, Kyiv, Ukraine  
[orcid.org/0000-0002-3339-1154](https://orcid.org/0000-0002-3339-1154)

O.V. Marasin

State Organization “V. Mamutov Institute of Economic and Legal Research of NAS of Ukraine”, Kyiv, Ukraine  
[orcid.org/0009-0003-7579-5178](https://orcid.org/0009-0003-7579-5178)

LEGAL BASIS OF DECARBONIZATION  
OF THE CITY TRANSPORT SYSTEM  
BASED ON THE DEVELOPMENT  
OF THE ELECTRIC MOBILE INFRASTRUCTURE

The article is devoted to the analysis of the legal support for the transfer of urban passenger transport from automobile to electric vehicle transport, which is necessary for the decarbonization of transport and the sustainable development of the settlement. It is well-founded that road public transport is part of the transport system of Ukraine and the city infrastructure system, and therefore the legal provision of its environmental protection should be implemented on a comprehensive basis. Legal support for the decarbonization of the urban transport system of road transport

by encouraging the use of electric vehicles is carried out by norms of different levels (laws and by-laws) and different sectoral orientations. Regulatory and legal acts, that ensure the use of electric vehicles for urban passenger transportation, can be divided into those that: 1) lay the general principles of greening of economic activity and the field of transport; 2) provide stimulation of the development of ecological motor vehicles and the development of electric mobility infrastructure. The Economic Code of Ukraine is a codified act that should lay the foundations for ecologization of economic activity, and therefore it is advisable to enshrine in it the principles of sustainable development and signs of ecological business activity. The business activity of transporting passengers by electric vehicle can be recognized as an ecological business activity, because it will ensure the environmental safety of human life; the use of such transport eliminates such a negative impact on the natural environment as CO<sub>2</sub> emissions into the atmosphere; they will have a level of satisfaction of consumer needs no lower than other similar services provided by traditional modes of transport. The changes made to the current legislation in 2021-2023 regarding the stimulation of the use of electric vehicles, although they do not fully meet the requirements of the European Union in the matter of determining the terms of the complete decarbonization of urban transport, are such that will stimulate the development of the electric vehicle infrastructure of the city in the future. Such an economic and legal instrument as the state program on greening transport should become the basis for the systematic introduction of electric transport infrastructure not only within the city, but in Ukraine as a whole. This will correspond to the European development vector of our state. At the same time, approaches that will fully meet the standards of the European Union should be laid down in the regulatory and legal provision of greening of the city's transport infrastructure.

**Keywords:** sustainable development, decarbonization, legal support, greening of the city's transport system, electric transport infrastructure, electric car.