

**ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕХОДУ  
НА ЕКОЛОГІЧНО БЕЗПЕЧНИЙ ТРАНСПОРТ****PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF THE TRANSITION  
TO ENVIRONMENTALLY SAFE TRANSPORT**

**Таранов М.А., студент III курсу факультету адвокатури  
Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого**

Статтю присвячено висвітленню актуальної проблеми сучасної екологічної політики багатьох розвинутих країн – правовому регулюванню переходу на екологічно безпечний транспорт. Встановлено, що в сучасних умовах дефіциту бензину, який став наслідком російсько-української війни, відмова від автомобілів із двигунами внутрішнього згорання (ДВЗ) є необхідною для забезпечення як екологічної безпеки, так і політичної. Проаналізовано «Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року» та виокремлено головні положення програми для переходу України на екологічно безпечний транспорт. Визначено, що вжитих на сьогодні заходів недостатньо для ефективного стимулювання населення відмовитися від автомобілів із ДВЗ, про що свідчить статистика імпорту нових екологічно безпечних автомобілів в Україну.

З метою визначення напрямку подальшого формування національного законодавства України в галузі екологічного транспорту, здійснено аналіз транспортних стратегій та досвіду правового регулювання переходу на екологічний транспорт Норвегії, Великої Британії, Швеції, Німеччини та Бельгії. Виокремлені головні проблеми, пов'язані з переходом на екологічно безпечний транспорт, а саме: здійснення контролю за використанням екологічно шкідливого транспорту, переведення населення на альтернативному виді палива, утилізація виведених з обігу автомобілів із ДВЗ, а також майже повна відсутність екологічно безпечного комерційного транспорту на сьогодні. Особливу увагу приділено ефективності запровадженої у Швеції системи «Бонус-Малус», відповідно до якої покупцям електричних та водневих автомобілів компенсується частина витрачених коштів та встановлюються додаткові податки на автомобілі з ДВЗ, залежно від їх рівня викидів чадного газу.

Зроблено висновок, що задля подолання проблем переходу на екологічно безпечний транспорт необхідними є запровадження спеціальних програм підтримки осіб, що відмовляються від автомобілів із ДВЗ, розроблення програми підтримки автовиробників екологічно безпечних автомобілів та розвитку необхідної транспортної інфраструктури, а також врахування особливостей стану ринку екологічного транспорту при формуванні правового регулювання.

**Ключові слова:** транспортна стратегія, екологічний транспорт, охорона довкілля, екологічна безпека, правове регулювання, екологізація.

The article is devoted to identifying of the current problem of modern environmental policy in developed countries – legal regulation of the transition to environmentally safe transport. It is established that in modern conditions of fuel shortage, which became a consequence of the Russian-Ukrainian war, rejection of internal combustion engine vehicles is necessary to ensure both environmental security and political security. «National Transport Plan of Ukraine until 2030» analyzed and highlighted the main provisions of the program for the transition of Ukraine to environmentally safe transport. It is established that the measures taken to date are not enough to effectively encourage the population to abandon internal combustion engine vehicles, as evidenced by the statistics of imports of new environmentally safe transport to Ukraine.

In order to determine the direction of further formation of national legislation of Ukraine in the field of environmentally safe transport, an analysis of transport strategies and experience of legal regulation of the transition to environmentally safe transport in Norway, Great Britain, Sweden, Germany and Belgium. The main problems related to the transition to environmentally safe transport are highlighted, namely: control over the use of environmentally harmful transport, transfer of the population to cars on an alternative type of fuel, utilization of withdrawn from circulation internal combustion engine vehicles and the almost complete lack of environmentally safe commercial transport today. Particular attention is paid to the effectiveness of the Bonus-Malus system introduced in Sweden according to which buyers of electric and hydrogen cars are compensated for part of the money spent and additional taxes are set on internal combustion engine vehicles depending on their carbon monoxide emissions.

The conclusion is made that in order to overcome the problems of transition to environmentally safe transport it is necessary to introduce special support programs for persons who refuse to internal combustion engine vehicles, develop programs to support automakers of environmentally safe cars and development of the necessary transport infrastructure, also it is necessary to take into account the peculiarities of the state of the environmental transport market in the formation of legal regulation.

**Key words:** transport plan, environmentally safe transport, environmental protection, environmental safety, legal regulation, greening.

Проблема забруднення повітря викидами від автомобілів є достатньо гострою останні 40 років. І хоча на забруднення навколишнього середовища впливає багато побічних ефектів використання автомобіля, до яких, зокрема, відноситься зношування коліс, утилізація деталей тощо, однак найбільшу шкоду завдають саме викиди вихлопних газів від ДВЗ. Так, у середньому частка автотранспорту в об'ємі викидів забруднюючих речовин в атмосферу на території України становить 40–45 %, а в багатомільйонних містах ця частка може досягати 85 % [1, с. 163]. У свою чергу, забруднене повітря може призводити до таких хвороб, як ішемічне захворювання серця, інсульт, хронічне обструктивне захворювання легень та навіть рак легень, не говорячи про вплив на довкілля [2, с. 356]. Отже, викиди вихлопних газів від автомобілів становлять досить серйозну загрозу для екологічної безпеки.

Відмова від автомобілів із ДВЗ є необхідною не тільки для екологічної безпеки, а й для політичної безпеки. Аналізуючи історію та останні події, можна побачити, що

поклади природного палива надають відповідній державі, на території якої вони зберігаються, суттєві важелі впливу. Так, до яскравих прикладів масштабу впливу нафтових держав можна віднести нафтову кризу 1973 р., коли створена в 1960 р. Організація країн – експортерів нафти (ОПЕК), що включала в себе дванадцять нафтовидобувних країн, запровадила нафтове ембарго проти країн, що підтримують Ізраїль у рамках Війни Судного дня. Цю подію можна вважати першою в історії енергетичною кризою, і хоча тоді ціна на нафту збільшилась у чотири рази, що звичайно призвело до збагачення країн ОПЕК, все ж головною метою ембарго було створення саме політичного тиску на країни, що підтримували Ізраїль у війні [3].

Схожа ситуація відбувається і сьогодні, однак тепер вона пов'язана з російсько-українською війною. Незважаючи на заяви та плани країн ЄС накласти повне ембарго на нафту і газ з російської федерації, фінансова звітність вказує на те, що дохід РФ від нафти навпаки зростає, водночас країни ЄС зіткнулись із дефіцитом бензину та подо-

рожданням цін на продукти [4]. Отже, навіть маючи намір відмовитися від природного палива, що продається країною-агресором, все ж уникнути певного тиску з боку останньої проблематично, оскільки паливо використовується в усіх без винятку галузях та є необхідним для стабільного функціонування держави.

У «Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року» передбачено запровадження механізмів переходу на екологічно безпечний транспорт, проте фактично вжитих на сьогодні заходів недостатньо для збільшення частки автомобілів на альтернативному паливі.

Вивченню питань правового регулювання забезпечення екологічної безпеки транспорту присвятили свої праці багато вітчизняних учених, зокрема: І. В. Бригадир, О. С. Токмиленко, Д. О. Власенко, У. В. Антонюк та інші.

Разом із тим питання правового регулювання саме переходу на екологічно безпечний автомобільний транспорт та аналізу проблем, що впливають унаслідок такого переходу, присвячено недостатню кількість робіт.

Метою даної статті є аналіз досвіду європейських країн щодо правового регулювання переходу на екологічно безпечний транспорт, виокремлення головних проблем відмови від бензинового та дизельного транспорту та пошук шляхів їх вирішення.

Національне законодавство України у сфері екологічного транспорту тільки починає формуватися. Так, 15 липня 2021 р. було ухвалено два основоположні закони для стимулювання розвитку галузі екологічного транспорту України: Закон «Про внесення змін до розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку галузі екологічного транспорту в Україні» № 1660-IX та Закон «Про внесення зміни до пункту 4 розділу XXI «Прикінцеві та перехідні положення» Митного кодексу України щодо стимулювання розвитку галузі екологічного транспорту в Україні» № 1661-IX [5; 6]. Відповідно до Закону № 1660-IX, до 1 січня 2026 р. від оподаткування ПДВ звільняються операції із ввезення та з постачання на митній території України нових транспортних засобів, оснащених виключно електричними двигунами, а також нових транспортних засобів, оснащених ДВЗ, що працюють виключно на стисненому чи зрідженому метані або біогазі. Також цим Законом встановлено, що до 31 грудня 2035 р. від оподаткування звільняється прибуток суб'єктів господарювання, що провадять діяльність з виробництва електродвигунів, літєвих батарей та інших деталей для виробництва електромобілів [5]. У свою чергу, Законом № 1661-IX встановлюється, що до 1 січня 2031 р. від оподаткування ввізним митом звільняються товари, що ввозяться на митну територію України підприємствами, що створюють або модернізують виробничі потужності для промислового виробництва екологічно безпечного транспорту [6].

Звільнення від оподаткування, встановлене вищезазначеними законами, має на меті збільшити частку екологічного транспорту, завдяки підвищенню рівня його доступності для населення, а також стимулювати розвиток промисловості у галузі виробництва екологічно безпечного транспорту, що в свою чергу сприятиме зниженню рівня забрудненості довкілля.

Загальні положення переходу до екологічно безпечного транспорту викладені в «Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року», відповідно до якої планується збільшення частки використання електромобілів до 75 % у 2030 р. Задля досягнення цієї мети, Стратегією передбачено здійснення комплексу регуляторних і фінансових заходів, а саме – запровадження міжнародних екологічних норм для транспортних засобів, удосконалення механізму використання альтернативних палив, впровадження економічних стимулів під час введення в експлуатацію екологічно безпечних транспорт-

них засобів. Крім того, згідно зі Стратегією, планується впровадження системи дорожніх зборів за користування автомобільними дорогами залежно від класу екологічної безпеки автомобіля [7]. Таким чином, дана Стратегія слідує за світовими тенденціями використання екологічних транспортних засобів та альтернативних видів палива, та метою імплементації її положень є посилення екологічного контролю транспорту та, як наслідок, створення високотехнологічної транспортної системи.

Однак, незважаючи на встановлені у Стратегії екологічно орієнтовані завдання розвитку транспортної системи, фактично, на сьогодні вжито недостатньо заходів для стимулювання населення переходити на екологічно безпечні автомобілі. Попри встановлення Законами № 1660-IX та № 1661-IX звільнення від оподаткування електромобілів, їх вартість залишається суттєво дорожчою порівняно з аналогами на ДВЗ, що вказує на необхідності впровадження в Україні спеціальних програм підтримки для придбання автомобілів на альтернативному паливі. Про це також свідчить статистика придбання електромобілів в Україні, оскільки за 1 квартал 2021 року в Україну було імпортовано всього 1 306 нових електромобілів, що становить лише 5,1 % від загальної кількості імпортованих нових легкових авто за цей період [8]. Крім того, у вищезазначених законах мова йде про електромобілі, хоча задля забезпечення екологічної безпеки важливим також є стимулювання придбання водневих автомобілів. Проектів щодо розвитку необхідної інфраструктури з боку Уряду на сьогодні також не має. Враховуючи недоліки існуючої моделі переходу України на екологічно безпечний транспорт, варто проаналізувати досвід європейських країн у цій галузі.

Питання поступової відмови від автомобілів із ДВЗ є дуже актуальним в умовах сучасної політики декарбонізації в розвинутих країнах. Водночас строки відмови від ДВЗ постійно змінюються, і якщо ще в 2017 р. Велика Британія планувала заборонити дизельні та бензинові авто до 2040 р., то вже в 2021 р. цей термін зменшився до 2030 р. [9]. Однак, найбільш амбітні плани щодо відмови від авто з ДВЗ у Норвегії. Відповідно до її «Національного транспортного плану на 2018–2029 рр.» вже у 2025 р. Норвегія планує повністю відмовитися від бензинових та дизельних авто [10]. Наразі казати про реалістичність планів Норвегії ще зарано, однак навіть за умови, якщо повної заборони на авто з ДВЗ не відбудеться, загальна тенденція екологічної політики держави на перехід до автомобілів на альтернативних видах палива буде сформована. Такий перехід буде фактично означати повне реформування транспортної системи, і дуже важливо в таких умовах зосереджуватися не тільки на екологічній безпеці, а також враховувати й певний перелік проблем, що виникають унаслідок відмови від бензинового транспорту, та забезпечити їх належне правове регулювання.

Виходячи з аналізу Національного транспортного плану Норвегії на 2018–2029 рр., можна підсумувати, що до головних завдань цього плану відноситься створення безпечної транспортної системи, що буде сприяти розвитку «низьковуглецевого суспільства», забезпечення мобільності для полегшення повсякденного життя населення, розвиток міжнародного співробітництва у галузі проектування транспортної системи, а також розвиток інфраструктури з урахуванням змін клімату в майбутньому. Безпосередньо щодо переходу на екологічно безпечні транспортні засоби, то Уряд Норвегії планує акцентувати увагу на розвитку електронних комунікаційних мереж та захисті їх від відключень і атак, запровадженні спеціальних програм стимулювання населення для підвищення частки автомобілів з низькими та нульовими викидами, а також запровадженні зон з низьким рівнем викидів [10]. Варто зазначити, що таке комплексне реформування системи потребує не тільки багато часу,

а й значного вкладення коштів, а саме 42 млрд доларів у випадку Норвегії.

Започаткована у Великій Британії в 2018 р. стратегія «Road to Zero», яка знайшла свою деталізацію у програмі «Декарбонізація транспорту» в 2021 р., на відміну від проаналізованого вище «Національного транспортного плану Норвегії» не така комплексна та зосереджена насамперед на переведенні населення на автомобілі на альтернативному паливі. Так, стратегія «Road to Zero» встановлює, що головною метою даної стратегії є розвиток виробництва екологічно безпечного транспорту та лідирування Великої Британії у цій галузі, а також поступова відмова від автомобілів із ДВЗ для забезпечення екологічної безпеки в країні [11]. Задля досягнення поставленої мети Уряд Великої Британії планує розвивати програму субсидій на легкові автомобілі та фургони на альтернативному паливі, розробити програму підтримки національних автовиробників та підтримки ринку вживаних автомобілів з низьким рівнем викидів, суттєво збільшити постачання низьковуглецевого палива, а також запустити дослідницький проект «Highways England» для розвитку екологічно безпечних технологій [12]. Головною перевагою стратегії Великої Британії є акцент на розвитку національного виробництва екологічно безпечних автомобілів, оскільки такий підхід дозволить як забезпечити низьку ціну автомобілів на альтернативному паливі для населення, так і підвищити дохід країни.

Однією з основних проблем відмови від автомобілів із ДВЗ є майже повна відсутність існуючих комерційних автомобілів на альтернативному паливі. Так, амбіційний проект «Semi» компанії Tesla, який являє собою електричну вантажівку, що була презентована Ілоном Маском ще в 2017 р., досі не була допущена до серійного виробництва [13]. Схожа ситуація відбулась і з моделями «FL/FE Electric» компанії Volvo, серійне виробництво яких планували розпочати ще в 2019 р., однак, наразі вони виробляються лише у рамках договорів виробника з компаніями-партнерами в тих країнах, де діють спеціальні програми підтримки власників екологічно чистих автомобілів [14].

З проблемою відсутності екологічно безпечного комерційного транспорту вже стикалась Німеччина у 2019 р., коли внаслідок заборони використання дизельних авто в Берліні виникли певні проблеми в роботі автобусних компаній та служб збору сміття, які використовують переважно дизельні транспортні засоби [15]. Дана ситуація на ринку комерційних автомобілів на альтернативному паливі безумовно потребує додаткового правового регулювання при формуванні стратегії екологічної політики.

Цікавим є досвід правового регулювання ринку комерційних автомобілів Великої Британією, яка після виходу з ЄС продовжила розвивати власну стратегію «Road to Zero», незважаючи на внесення певних змін до національного законодавства, закріплених у «Стандартах експлуатаційних характеристик дорожніх транспортних засобів» від 2019 р. [16]. Починаючи з 2020-го року норма викидів для легкових автомобілів становить 95 г CO<sub>2</sub>/км, у свою чергу норма викидів для furgonів становить 147 г CO<sub>2</sub>/км. Даний показник має бути знижено на 15 % для легкових автомобілів до 2025 р., водночас аналогічних планів щодо вантажівок на 2025 р. немає, натомість до 2030 р. показник викидів furgonів має бути знижено на 31 % [17]. Як можна побачити, при регулюванні питання норми викидів для вантажівок Стандарти є більш лояльними, і хоча за загальним планом Велика Британія планує до 2030 р. заборонити дизельні та бензинові авто, однак щодо вантажівок мова йде лише про зменшення норми викидів. Зміни в нормах викидів обумовлені не тільки станом ринку комерційних автомобілів на альтернативному паливі, а й запровадженням стандарту «Євро-6» та оснащенням вантажівок системами селективного каталітичного відновлення.

Аналізуючи Національний транспортний план Норвегії на 2018–2029 рр., можна побачити, що з 2030 р. 50 % нових вантажівок мають бути з нульовими викидами [10]. Це положення свідчить про неможливість повного переходу на повністю екологічні комерційні авто на даному етапі, і хоча загалом Норвегія планує відмовитися від бензинових та дизельних авто до 2025 р., для вантажівок в Національному транспортному плані зроблено виключення. Крім того, планується переведення вантажівок повністю або частково на біопаливо, а також в Норвегії запроваджені спеціальні програми для співробітництва із Volvo та закупівлею в неї електричних вантажівок, про які зазначалося вище [18]. Виходячи з аналізу наукових робіт, можна стверджувати, що біопаливо є ефективною заміною звичайному бензину та дизелю, за допомогою якої можна суттєво зменшити викиди чадного газу в атмосферу, і хоча за такої стратегії досягнути повної відмови від ДВЗ до 2025 р. все ж неможливо, однак, враховуючи стан науково-технічного прогресу, це є найбільш оптимальним рішенням з боку влади [19, с. 64].

Не менш важливою є проблема виведення бензинових та дизельних автомобілів з обігу. Так, в Україні станом на 2021 р. зареєстровано понад 12,1 млн автомобілів, а загалом за різними підрахунками у світі налічується 1,2–1,45 млрд автомобілів [20; 21]. Визначити точну частку електромобілів на сьогодні досить складно, однак приблизна їх кількість становить 25 млн, що порівняно із загальною кількістю автомобілів є незначною [22]. Отже, при введенні заборони на автомобілі з ДВЗ постає, по-перше, питання переведення населення на автомобілі на альтернативному паливі та, по-друге, питання утилізації автомобілів із ДВЗ. При вирішенні цих питань головний нюанс полягає у кількості автомобілів, адже для переходу населення на автомобілі на альтернативному паливі кількість таких автомобілів недостатня, а для утилізації автомобілів із ДВЗ кількість таких автомобілів дуже велика. Ситуація із утилізацією ускладнюється ще й тим, що, як вже зазначалося, більшість розвинутих країн планують відмовитися від бензинових та дизельних авто протягом 2030–2040 рр., тобто приблизно одночасно, а отже питання утилізації автомобілів стане глобальною проблемою.

Якщо казати про переведення населення на екологічно чистий транспорт, то, відповідно до прогнозів, до 2030 р. кількість електромобілів має зрости до 145 млн, що є суттєвим збільшенням і вже може певною мірою покрити потреби населення різних країн [23]. Однак, необхідно також вирішити, яким чином стимулювати населення до придбання автомобілів на альтернативному паливі та відмови від автомобілів із ДВЗ.

Починаючи з 2020 р. у Великій Британії діє програма «Майбутнє транспорту», в рамках якої водіям виплачують 1500–3000 фунтів стерлінгів, якщо вони відмовляються від своїх автомобілів, згідно з національним планом, розробленим для покращення якості повітря в населених пунктах [24; 25]. Ці гроші можуть бути використані для користування альтернативними видами транспорту, такими як велосипеди та електричні скутери, а також для користування громадським транспортом і таксі. Таким чином, Уряд не тільки стимулює населення відмовлятися від автомобілів із ДВЗ, а також зменшує рівень заторів у великих містах. Видані відповідно до цієї програми гроші не зможуть забезпечити громадянам можливість придбання нового екологічно чистого автомобіля, однак програма «Майбутнє транспорту» допоможе знизити кількість власників автомобілів та підвищити загальну мобільність великих міст, тим самим суттєво зменшити рівень забруднення повітря, що є більш глобальною задачею в рамках забезпечення екологічної безпеки.

У Швеції задля стимулювання населення відмовлятися від автомобілів із ДВЗ встановлюється додаткові податки для бензинових та дизельних легкових авто кла-

сів I та II, фургонів та легких вантажівок. Окрім загального транспортного збору для транспортних засобів, що мають підвищений рівень викидів CO<sub>2</sub>/км, у вигляді 360 шведських крон на рік, для зазначених категорій автомобілів, що були введені в експлуатацію з 1 червня 2022 р. у Швеції встановлюється вуглецевий податок у вигляді 107 шведських крон за грам, якщо транспортний засіб викидає 75–125 г CO<sub>2</sub>/км, і 132 шведських крон за грам, якщо транспортний засіб викидає 125 г CO<sub>2</sub>/км і більше. Крім того, для дизельних авто встановлюється екологічна надбавка, яка становить 250 шведських крон на рік, та паливний збір, який обчислюється з розрахунку кількості г CO<sub>2</sub>/км помноженої на коефіцієнт 13,52 [26]. Безумовно, такі суттєві податки мають серйозний вплив на населення при виборі типу транспорту.

Багато європейських країн запроваджують спеціальні програми, за якими на придбання автомобілів на альтернативному паливі встановлюються знижки або субсидії. Так, у Швеції, відповідно до системи «Бонус-Малус», з 1 квітня 2021 р. для електромобілів та водневих автомобілів з нульовими викидами встановлюється бонус у вигляді суми до 70 000 шведських крон. Також, для автомобілів, які працюють на газовому паливі, встановлюється бонус у вигляді суми до 10 000 шведських крон, а для автомобілів, що виділяють 1 г CO<sub>2</sub>/км, бонус становить 45 000 шведських крон. Крім того, до 1 січня 2021 р. в Швеції зарядні станції та зарядні кабелі для електромобілів не оподатковувалися [27]. Запровадження оподаткування зарядних станцій пов'язано з результативною системою «Бонус-Малус» та підвищенням попиту на електромобілі в Швеції, адже за статистикою кожен четвертий придбаний автомобіль в 2021 р. був електромобілем. До того ж, у 2021 р. 3 млрд крон, що були виділені на виплати за придбання автомобілів на альтернативному виді палива, були вичерпані ще в серпні, що також свідчить про безпрецедентний ріст популярності електромобілів у Швеції [28].

Окремо постає проблема контролю використання автомобілів із ДВЗ після їх заборони. Як було зазначено, кількість автомобілів із ДВЗ дуже велика, а тому необхідно вирішити, як не допустити їх на дороги загального користування та боротися з порушниками. Варто наголосити, що кількість порушників за умови заборони дизельних та бензинових авто залежатиме від рівня впровадження автомобілів на альтернативному паливі. Саме тому країнам, які планують відмовитися від авто з ДВЗ у 2030–2040 рр., необхідно впроваджувати спеціальні субсидіарні програми вже сьогодні.

Починаючи з 1 січня 2018 р. всі 19 муніципалітетів столичного регіону Брюсселя визнано «зоною низьких викидів», тобто зоною, де заборонено їздити транспортним засобам, що найбільше забруднюють довкілля. Наразі заборона діє для усіх транспортних засобів, які не відповідають нормам «Євро-4», однак уже з 1 липня 2022 р. заборона буде діяти і для дизельних автомобілів стандарту «Євро-4». На кордоні з «зоною низьких викидів» у Брюсселі встановлено понад 300 дорожніх знаків для ідентифікації даної зони, а також розміщено транзитні автостоянки системи «припаркуйся та їдь», які дозволяють безпечно припаркувати свій автомобіль і швидко дістатися до центру міста громадським транспортом, що допомагає не тільки знизити рівень забруднення повітря в місті, а й знизити рівень заторів. Особам, що порушують правила «зони низьких викидів», нараховуються відповідні штрафи. Встановлення факту таких правопорушень здійснюється за допомогою діяльності патрульно-постової служби, а також із використанням засобів відеофіксації у місті [29].

Система штрафування транспортних засобів, що найбільше забруднюють довкілля, запроваджена

у Брюсселі, є досить цікавою в контексті запровадження контролю за бензиновими та дизельними автомобілями після їх заборони. Однак, варто зазначити, що дана система базується насамперед на засобах відеофіксації, і саме вони допомагають вирішити питання штрафування великої кількості автомобілів. Якщо на території міста розмістити необхідну кількість засобів відеофіксації можливо, то за межами міста така задача може викликати певні труднощі, пов'язані з величиною площі, покритої дорогами, що особливо актуально для України, як найбільшої країни Європи.

Виходячи з досвіду переходу на екологічно безпечний транспорт у європейських країнах, можна побачити, що для стимулювання населення необхідні активні дії з боку держави та запровадження відповідних комплексних програм, які будуть орієнтовані не лише на придбання електромобілів, а й на розвиток необхідної транспортної інфраструктури. Значне зростання популярності електромобілів за 2021 р. та досвід правового регулювання цієї галузі в Швеції демонструють важливість запровадження фінансової підтримки на купівлю автомобілів на альтернативному паливі, зробивши в такий спосіб їх вигіднішими за аналогічні автомобілі з ДВЗ. Водночас необхідно зробити невідгінними поїздки на автомобілях із ДВЗ шляхом запровадження додаткових податків за викиди чадного газу в повітря та встановлення «зон низьких викидів», за проїзд по яких буде стягуватися плата залежно від рівня екологічної безпеки автомобіля. Однак, варто також врахувати той факт, що на сьогодні ринок комерційних автомобілів на альтернативному паливі розвинений погано, а, отже, екологічні вимоги до комерційного транспорту повинні бути м'якшими, аби уникнути відповідних проблем з їх функціонуванням, як це було в Берліні в 2019 р.

Хоча законами № 1660-IX та № 1661-IX передбачено звільнення від оподаткування суб'єктів господарювання, що спеціалізуються на виробництві електромобілів та комплектуючих до них, проте, виходячи з аналізу практики Великої Британії, задля ефективного розвитку виробництва транспортних засобів на альтернативному паливі, необхідна розробка комплексних програм підтримки автовиробників та налагодження прямого співробітництва з ними. Враховуючи поганий рівень розвитку автомобільної промисловості України, варто зробити акцент на розгортанні виробництва екологічно безпечних автомобілів закордонних автовиробників, оскільки в даному випадку мова йде насамперед про підвищення доступності автомобілів на альтернативному паливі, а не про розвиток національної автомобільної промисловості, що може зайняти забагато часу.

**Висновок.** Таким чином, питання відмови від автомобілів із ДВЗ на сьогодні є гострим як для забезпечення екологічної, так і політичної безпеки. Запроваджені Урядом України заходи зі стимулювання придбання автомобілів на альтернативному паливі є недостатніми, про що свідчить статистика їх імпорту. При подальшому формуванні національного законодавства України у сфері екологічного транспорту необхідно враховувати досвід європейських країн, які планують відмовитися від бензинових та дизельних автомобілів протягом 2030–2040 рр. Особливо важливими проблемами правового регулювання переходу на екологічно безпечний транспорт є майже повна відсутність комерційного транспорту на альтернативному паливі, виведення автомобілів із ДВЗ з обігу, а також контроль за дотриманням водіяма автомобілів із ДВЗ правил екологічної безпеки. Задля стимулювання населення до переходу на автомобілі на альтернативному паливі, з боку держави необхідне запровадження спеціальних комплексних програм підтримки осіб, що придбали такі автомобілі, та програм розвитку відповідної транспортної інфраструктури.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Колесник Н. І. Вплив транспорту на екологію: проблеми та перспективи. *Конкурентоспроможність вітчизняних підприємств-надавачів послуг громадського транспорту: актуальні проблеми та європейський досвід їх вирішення*. 2020. С. 163–165.
2. Гарабазий Т. А., Арнаутова Х. Д. Роль автотранспорту в забрудненні атмосферного повітря. *ОДЕКУ*. 2019. С. 356–357. URL: <http://eprints.library.odeku.edu.ua/id/eprint/6310/1/Arnautov%20Kh.%20D.%20Garabazhy%20T.A.%20Tezi-studentska-konferentsiya-2019.pdf>
3. Самотуга Ю. С. Вплив війни Судного дня на нафтову кризу 1973 року. *Освіта і Наука*. 2021. URL: <https://e-journals.npu.edu.ua/index.php/on/article/view/251>
4. Warum der Benzinpreis hoch bleibt, während der Ölpreis sinkt. URL: <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/spritpreise-warum-der-benzinpreis-hoch-bleibt-waehrend-der-oelpreis-sinkt/28172672.html>
5. Про внесення змін до розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку галузі екологічного транспорту в Україні: Закон України від 15.07.2021 р. № 1660-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1660-20#Text>
6. Про внесення зміни до пункту 4 розділу XXI «Прикінцеві та перехідні положення» Митного кодексу України щодо стимулювання розвитку галузі екологічного транспорту в Україні: Закон України від 15.07.2021 р. № 1661-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1661-20#Text>
7. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#n13>
8. Аналітика: імпорт легкових авто у 1 кварталі 2021 року – тенденції та індикатори. URL: <https://eauto.org.ua/news/19-import-legkovich-avto-u-1-kvartali-2021-roku-tendenciji-ta-indikator>
9. У Британії заборонять дизельні та бензинові авто. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/news-40724935>
10. Meld. St. 33 (2016–2017) Report to the Storting (white paper) National Transport Plan 2018–2029. URL: <https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/en-gb/pdfs/stm201620170033000engpdfs.pdf>
11. The Road to Zero: Next steps towards cleaner road transport and delivering our Industrial Strategy. URL: [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/739460/road-to-zero.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/739460/road-to-zero.pdf)
12. Department for Transport. Decarbonising Transport: A Better, Greener Britain. URL: [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/1009448/decarbonising-transport-a-better-greener-britain.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1009448/decarbonising-transport-a-better-greener-britain.pdf)
13. Tesla Semi production on hold until company can make its own batteries. URL: <https://www.cnbc.com/2021/01/28/tesla-semi-production-on-hold-until-company-can-make-its-own-batteries.html>
14. Sharpening the Future of Transportation and Infrastructure. URL: <https://www.volvogroup.com/content/dam/volvo-group/markets/france/3904605-volvo-group-annual-and-sustainability-report-2020-eng.pdf>
15. Merkel will Fahrverbote verhindern. URL: <https://taz.de/Diesel-Autos-in-Innenstaedten/!5541113/>
16. Exiting the European Union road traffic environmental protection: The Road Vehicle Emission Performance Standards (Cars and Vans) (Amendment) (EU Exit) Regulations 2019. URL: [https://www.legislation.gov.uk/uksi/2019/550/pdfs/uksi\\_20190550\\_en.pdf](https://www.legislation.gov.uk/uksi/2019/550/pdfs/uksi_20190550_en.pdf)
17. CO<sub>2</sub> emission performance standards for new passenger cars and light commercial vehicles. URL: <https://www.gov.uk/government/consultations/regulating-co2-emission-standards-for-new-cars-and-vans-after-transition/co2-emission-performance-standards-for-new-passenger-cars-and-light-commercial-vehicles>
18. Norwegian Post places milestone order for Volvo electric trucks. URL: <https://www.volvotrucks.com/en-en/news-stories/press-releases/2022/feb/no-rwegian-post-places-milestone-order-for-volvo-electric-trucks.html>
19. Атамась А. І. Результати досліджень екологічних характеристик автомобіля з дизелем під час використання біопалива. *Екологічна безпека*. 2013. № 2. С. 60–64
20. Відповідь за запитом фізичної особи від 12 квітня 2021 року № 31/217. URL: [https://dostup.pravda.com.ua/request/84463/response/238537/attach/2/3.1.217.pdf?cookie\\_passthrough=1](https://dostup.pravda.com.ua/request/84463/response/238537/attach/2/3.1.217.pdf?cookie_passthrough=1)
21. How many cars are there in the world?. URL: <https://www.whichcar.com.au/news/how-many-cars-are-there-in-the-world>
22. The World's Electric Vehicle Fleet Will Soon Surpass 20 Million. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-04-08/plug-in-ev-fleet-will-soon-hit-a-20-million-milestone>
23. How many electric cars are there in the world?. URL: <https://www.carsguide.com.au/ev/advise/how-many-electric-cars-are-there-in-the-world-85961>
24. Future of Transport programme. URL: <https://www.gov.uk/government/collections/future-of-transport-programme>
25. Drivers to receive £3,000 credit for taking their cars off the road. URL: <https://www.thetimes.co.uk/article/drivers-to-receive-3-000-credit-for-taking-their-cars-off-the-road-zzzwpj6gb>
26. Malus – för bilar med höga utsläpp. URL: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/bonus-malus/malus/>
27. Sweden's electric vehicle bonus is so popular funding has dried up. URL: <https://thedriven.io/2021/08/31/swedens-electric-vehicle-bonus-is-so-popular-funding-has-dried-up/>
28. In practice: Everything you need to know about the LEZ in the Brussels-Capital Region. URL: <https://lez.brussels/mytax/en/practical?tab=ZoneLEZ>