



DOI 10.37491/UNZ.88.7
УДК 341.217



Алла КІРИК¹

ПРАВОВІ АСПЕКТИ ПОЛІТИКИ ДЕКАРБОНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ ЕКОНОМІКИ КРАЇН-ЧЛЕНІВ ЄС

Досліджено правові аспекти політики декарбонізації транспортного сектору економіки країн-членів Європейського Союзу. Досліджено основний міжнародний акт протидії глобальному потеплінню (Паризьку угоду про клімат). Розглянуто Європейську зелену угоду, яка запроваджена відповідно до положень Паризької угоди від 2015 року щодо обмеження підвищення глобальної річної температури на 1,5°C, яка є передумовою для досягнення кліматичної нейтральності. Визначено, що Європейська зелена угода спрямована на збільшення частки послуг мультимодальних перевезень; виробництво та використання альтернативного палива на всіх видах транспорту; зменшення забруднення атмосфери в містах, спричиненого транспортною сферою. Розглянуто ключові політики країн-членів Європейського Союзу у сфері декарбонізації транспортного сектору: політику сприяння збільшенню середньої завантаженості транспортних засобів за допомогою їх спільного використання; політику стягнення плати за перевантаження; політику пропагування велосипедних та пішохідних зон; політику заборони на рівні міста на обіг бензинових/дизельних автомобілів; політику скорочення норм викидів. Досліджено пакет Fit for 55 — набір законодавчих пропозицій щодо скорочення викидів парникових газів у ЄС щонайменше на 55 % до 2030 року. Розглянуто курс України на декарбонізацію. Визначено, що, підписавши та ратифікувавши Паризьку угоду, Україна

¹ доктор філософії з права, асистентка кафедри міжнародного та європейського права, Хмельницький університет управління та права імені Леоніда Юзькова, Kirykalla@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-0729-5986>.



взяла курс на декарбонізацію, також визначено, що питання зміни клімату регулюються Угодою про асоціацію між Україною та ЄС. Проаналізовано вплив Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року на процес декарбонізації транспортного сектору економіки України. На прикладі політик країн-членів Європейського Союзу запропоновано низку ініціатив, які у майбутньому дозволить краще інтегрувати електротранспорт. Встановлено, що значне скорочення обсягів викидів парникових газів в атмосферу та досягнення кліматичної нейтральності матиме довгостроковий позитивний вплив на здоров'я та добробут людей, охорону біорізноманіття та природних ресурсів.

Ключові слова: транспортна політика ЄС, спільна транспортна політика, декарбонізація, Європейська зелена угода.

У міру зростання попиту на транспортні послуги, що призвело до збільшення транспортних викидів і негативного впливу на здоров'я людей та навколишнє середовище, питання забруднення навколишнього середовища стало однією з головних проблем не лише Європи, а й усього світу. Зміни клімату останніх десятиліть зумовили необхідність суттєвих трансформацій різних секторів економіки на глобальному, європейському, національному та локальному рівнях.

Транспорт є важливою галуззю економіки. У Європейському Союзі (далі — ЄС) транспортні послуги надають понад 1,2 млн підприємств, у яких працює близько 11,7 млн людей, що становить близько 5,3 % загальної робочої сили Союзу [1, р. 2].

Сучасна транспортна політика ЄС спрямована на скорочення викидів шляхом використання чистішої енергії через сучасну інфраструктуру, зменшуючи цим вплив на навколишнє середовище.

Питанням дослідження правового регулювання декарбонізації транспортного сектору приділяють увагу все більше вчених — як вітчизняних, так і зарубіжних. Серед публікацій, присвячених зазначеній проблематиці, слід відзначити наукові праці: Я. Глущенко, В. Гришук, Е. Деркач, Г. Марушевського, М. Нуссан, Х. Сандер, О. Спасіченко, Л. Старинець, С. Тальяпієтра, Т. Хаас, М. Хафнер, В. Хрутьби.

Водночас недостатньо дослідженими залишаються проблемні питання, які виникають під час реалізації курсу на декарбонізацію транспортного сектору економіки країн-членів ЄС, що й зумовлює актуальність цього дослідження.

Метою статті є аналіз політики декарбонізації транспортного сектору ЄС та визначення напрямів удосконалення законодавства України.

Відповідно до поставленої мети, *завданням є аналіз нормативно-правового забезпечення декарбонізації транспортного сектору ЄС; обґрунтування ефективності і доцільності реалізації в Україні політики декарбонізації; пропозиції до удосконалення вітчизняного законодавства в цій сфері.*



Вперше про Європейську транспортну політику згадувалось, коли 25 березня 1957 р. у Римі було підписано Договір про створення Європейського економічного співтовариства, де були закладені основи для того, що мало стати ЄС. У тексті угоди зазначалось про транспортну політику, про скасування митних зборів і прийняття спільної торговельної політики щодо третіх країн. Ст. 3 Договору передбачала «скасування між державами-членами перешкод для вільного переміщення людей, товарів, послуг, капіталу і запровадження спільної транспортної політики» [2].

Сьогодні спільна транспортна політика є центральною опорою внутрішнього ринку в ЄС, оскільки забезпечує вільне пересування людей, послуг і товарів. Більше того, транспортний сектор робить значний внесок у економічне процвітання Союзу.

З підписанням Маастрихтського договору в лютому 1992 року новостворений ЄС порушив питання транспортної безпеки та, що не менш важливо, захисту навколишнього середовища. Зважаючи на те, що спільна транспортна політика зосереджувалась здебільшого на економічних питаннях внутрішнього ринку, з часом зростаючі дискусії про зміну клімату перемістили фокус з економічних питань на заходи з екологізації транспортного сектору.

Варто наголосити, що транспортний сектор є основним чинником зміни клімату у всьому світі. ЄС активно демонструє скорочення викидів вуглецю, тобто проведення політики декарбонізації, але викиди, пов'язані з транспортом, все ще значні. Якщо говорити, наприклад, про автомобільний транспорт, то він відповідає приблизно за 12 відсотків загальних викидів парникових газів у ЄС [3].

Через збільшення викидів парникових газів в атмосферу, було запущено міжнародний план боротьби з глобальним потеплінням. Так, 12 грудня 2015 р. на кліматичній конференції в Парижі було прийнято Паризьку кліматичну угоду [4]. Вона набула чинності 04 листопада 2016 р. після того, як була ратифікована 55 сторонами Рамкової конвенції ООН про зміну клімату. Наразі до угоди приєдналися 195 країн, з яких 193 завершили процес ратифікації, включно з Україною [5].

Відповідно до положень Паризької угоди [4] щодо обмеження підвищення глобальної річної температури на 1,5°C, наприкінці 2019 року Європейська комісія запровадила Європейську зелену угоду [6]. Вона прийнята як нова стратегія економічного зростання Європи, яка є передумовою для досягнення кліматичної нейтральності.

Європейська зелена угода — це найбільш комплексна програма захисту клімату та навколишнього середовища, започаткована ЄС, яка має на меті трансформувати Європу на кліматично нейтральний континент до 2050 року. Причиною таких активних дій є швидкі зміни клімату через збільшення викидів парникових газів. Український уряд оголосив про підтримку Європейської зеленої угоди та про намір скоротити викиди, особливо від транспорту. Про вуглецеву нейтральність до 2060 року було оголошено в Національній економічній стратегії [7].

Європейська зелена угода представляє дорожню карту з ключовими пріоритетами для розвитку економічних секторів як ЄС, так і країн-членів,



пріоритети яких повністю відповідають Цілям сталого розвитку Порядку денного ООН на період до 2030 року [8].

Основним напрямком розвитку в найближчі 30 років є збільшення частки послуг мультимодальних перевезень; виробництво та використання альтернативного палива на всіх видах транспорту; зменшення забруднення атмосфери в містах, спричиненого транспортною сферою.

Відповідно до Європейської зеленої угоди, наприкінці 2020 року Європейська комісія прийняла «Стратегію сталої та розумної мобільності», яка є основним документом, що окреслює майбутній розвиток європейської транспортної системи з метою досягнення кліматично нейтральної економіки до 2050 року [9]. Стратегія ґрунтується на трьох пріоритетах, пов'язаних зі зменшенням поточної залежності транспортного сектору від викопного палива, надання послуг мультимодального перевезення та перехід на стійкі види транспорту, що є надзвичайно актуальним у наш час. Зазначені пріоритети зосереджені на стимулюванні виробництва транспортних засобів з нульовими викидами відновлюваного та низьковуглецевого палива та відповідної інфраструктури; створенні аеропортів і портів з нульовими викидами; досягненні сталої міської та міжміської мобільності та охорони здоров'я населення; прийнятті принципу «платить забруднювач» тощо.

Відповідно до заявлених завдань, держави-члени ЄС активно впроваджують політику декарбонізації транспортного сектору. Серед успішних ініціатив варто виділити такі: сприяння збільшенню середньої завантаженості транспортних засобів за допомогою їх спільного використання; стягнення плати за перенавантаження на дорогах (затори); пропагування велосипедних та пішохідних зон; скорочення викидів та заборони на рівні міста на обіг бензинових/дизельних автомобілів [10].

Сприяння збільшенню середньої завантаженості транспортних засобів за допомогою їх спільного використання. Форма спільного використання транспорту, за якої водії приватних автомобілів пропонують вільні місця іншим мандрівникам, які мають подібний маршрут, іменується як *car-pooling*. У Європі послуги спільного використання автомобілів, які сприяють зменшенню завантаженості на дорогах та скорочують відсоток шкідливих викидів в атмосферу, були запущені ще, починаючи з 2000-х. Французька *BlaBlaCar* є однією з найвідоміших компаній, що працюють у цьому секторі. Ця послуга швидко стала популярною і була поширена в кількох країнах. На сьогодні це найбільша у світі онлайн-платформа для пошуку автомобільних попутників, яка також працює в Україні. Мета компанії — надати можливість водію компенсувати більшу частину вартості пального, тоді як пасажир має можливість подорожувати дешевше, ніж за допомогою автобуса, літака чи залізниці і в додаток до цього відсоток викидів від використання транспорту скорочується завдяки спільному використанню автомобілів. Сьогодні офіційно сервіс представлений в 22 країнах Європи, Азії та Америки. За даними компанії, щороку на *BlaBlaCar* заощаджується 1,6 млн тон CO² (діоксиду вуглецю) [11].



Стягнення плати за перевантаження на дорогах (затори). Ця ініціатива, розроблена як спосіб інтерналізації зовнішніх витрат, є корисною з двох причин. По-перше, плата за затори підвищує вартість використання приватних автомобілів, що спонукає користувачів вибирати інші варіанти, такі як громадський транспорт. Зменшення трафіку в звичайно перевантажених міських районах робить райони більш приємними та привабливими для потенційних нових пішоходів або велосипедистів, а також має переваги для громадського здоров'я. По-друге, плата за проїзд на певній ділянці дороги дає можливість зібрати кошти на будівництво нових велосипедних доріжок та зон для прогулянок [10].

Стягнення плати за перевантаження включає плату за проїзд через міст або в'їзд на ділянку автомагістралі; плату за перетин кордону та може змінюватися залежно від часу доби, напрямку руху, типу транспортного засобу; плату на основі відстані або часу (ціна залежить від відстані або часу, який транспортний засіб проходить уздовж перевантаженого маршруту) [10].

Плата за затори була введена в кількох містах, таких як: Рим, Мілан, Стокгольм, щоб зменшити обсяги руху. У Швеції плата за перевантаження була введена на шестимісячний випробувальний період у Стокгольмі в 2006 році, а потім була введена як постійний захід у 2007 році. Дослідники розглянули вплив стягнення плати на затори на інших дорогах, продаж транспортних засобів на альтернативному паливі, які були звільнені від сплати зборів, а також на зміни в суспільному та політичному сприйнятті. Виключення транспортних засобів на альтернативному паливі зі зборів збільшило продажі таких транспортних засобів. Варто наголосити, що плата за затори є дуже гнучким інструментом для сприяння переходу від приватного транспорту до громадського. Плата за затори у Стокгольмі та Мілані встановлює ціну за проїзд у певні райони міста. Доходи в основному спрямовуються на покращення роботи громадського транспорту, крім того, відбувається покращення якості повітря [12].

Пропагування велосипедних та пішохідних зон. У багатьох міських районах по всьому світу люди все ще вибирають традиційні автомобілі через відсутність альтернативних варіантів. У цьому контексті просування велосипедних та пішохідних зон сприяє зміні транспортних засобів. Досвід Копенгагена, безсумнівно, є одним з найкращих практик. У 2011 році було розроблено окрему велосипедну стратегію до 2025 року, у якій Копенгаген поставив собі за мету стати найкращим велосипедним містом у світі до 2025 року. Досягнення цієї мети також розглядається як невід'ємна частина плану охорони здоров'я міста, екологічної мети зробити місто нейтральним щодо викидів CO₂ до 2025 року та покращення життєдіяльності міста [13].

Крім того, на чолі з Бельгією декілька країн ЄС (Люксембург, Данія, Нідерланди, Австрія та Ірландія) 03 червня 2022 р. підписали Європейську велосипедну декларацію [14], закликаючи Європейську комісію розробити належний план дій на рівні ЄС, щоб зробити велосипед пріоритетним. У документі йдеться про те, що ЄС має віддати перевагу велоруку в своїй кліматичній стратегії, виділити кошти на велосипедну політику та



зробити так, щоб громадяни були більш обізнаними про переваги велосипедного руху.

На національному рівні десятки країн-членів ЄС прийняли національні велосипедні стратегії або знаходяться в процесі їх розробки. Наприклад, Франція розробила Велосипедний план на 2018–2024 роки, у свою чергу, Німеччина розробила Національний велосипедний план на 2021–2030 роки [15]. Слід зазначити, що без комплексної стратегії ЄС ця політика не буде інтегрована в ширше бачення та прагнення ЄС віддати перевагу велосипедному руху в своїй кліматичній стратегії, особливо досягаючи мети щодо скорочення викидів CO₂.

Скорочення викидів. Однією з найпоширеніших політик, спрямованих на скорочення викидів у транспортному секторі, є встановлення стандартів викидів. Така політика зазвичай визначає певний рівень викидів для нещодавно зареєстрованих транспортних засобів. У разі недотримання цих завдань законодавство зазвичай передбачає фінансові санкції. Наприклад, якщо середні викиди вуглецю автопарку певного виробника перевищують встановлений показник, визначений органами влади в певний рік, виробник повинен сплатити надбавку за викиди за кожен зареєстрований автомобіль. Крім того, положення про норми викидів часто супроводжуються директивами щодо якості палива, які вимагають зниження інтенсивності викидів парникових газів транспортного палива.

Заборони на рівні міста на обіг бензинових/дизельних автомобілів. У рамках боротьби із забрудненням повітря деякі місцеві органи влади розглянули можливість значного скорочення викидів діоксиду вуглецю, заборонивши їздити містом бензиновим або дизельним автомобілям. З цією метою, місто Амстердам розробило стратегію, поділену на три кроки. З 2020 року дизельним автомобілям, яким виповнилося 15 років, буде заборонено їздити кільцевою дорогою навколо голландської столиці. З 2022 року громадські автобуси, які виділяють вихлопні гази, більше не їздитимуть до центру міста, а вже з 2030 року міська рада планує повністю заборонити автомобілі й мотоцикли, які працюють на бензині або дизелі. Водночас місто інвестує в зарядні станції та нову інфраструктуру, щоб сприяти використанню транспортних засобів з нульовим викидом та заохочувати громадян змінити вид транспорту [16].

У грудні 2016 року мери Парижа, Мадрида й Афін одночасно оголосили про плани заборонити дизельні автомобілі на дорогах до 2025 року [17].

Данія запропонувала заборонити продаж нових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння з 2030 року і гібридів з 2035 року [18]. Уряд Нідерландів запропонував план заборони всіх бензинових та дизельних транспортних засобів до 2030 року, щоб усі нові автомобілі в країні були без викидів [19].

Таким чином, прагнучи прискорити комерціалізацію автомобілів і мікроавтобусів, що працюють на екологічно чистій енергії, деякі країни взяли на себе зобов'язання припинити продаж звичайних бензинових і дизельних транспортних засобів у майбутньому.



У 2022 році Європейський парламент прийняв рішення припинення продажу нових бензинових і дизельних автомобілів з 2035 року. Європейський парламент схвалив скорочення до нуля викидів від нових автомобілів з 2035 року, що означає дозвіл на продаж лише електромобілів [20].

Припинення продажу нових бензинових і дизельних автомобілів з 2035 року є частиною пакету *Fit for 55* — набору законодавчих пропозицій щодо скорочення викидів парникових газів у ЄС щонайменше на 55 % до 2030 року [21].

На відміну від Стратегії ЄС щодо стійкої та розумної мобільності, пакет *Fit for 55* висуває конкретні законодавчі пропозиції щодо скорочення викидів вуглекислого газу різними видами транспорту та посиляється на юридично обов'язкове і значно суворіше скорочення викидів CO₂. Варто наголосити, що таке рішення можна вважати одним із найрішучіших у світі про поступову відмову від бензинових транспортних засобів. Кліматичний пакет ЄС *Fit for 55* відіграє значну роль у розвитку автомобільної промисловості в наступному десятилітті та впливає на стан економіки. Це має вирішальний вплив не лише на виробників автомобілів, виробництво яких здійснюється в Європі, але й на їхніх закордонних постачальників та мільйони людей, зайнятих у цьому секторі.

Пакет є найбільшим переглядом кліматичного та енергетичного законодавства на сьогодні та ґрунтується на:

- зменшенні залежності від викопного палива, включаючи вугілля, нафту та природний газ;
- розширення можливості використання відновлюваних джерел енергії, включаючи сонячну, вітрову та гідроенергію;
- прискорення розвитку електрокарів;
- стимулювання використання чистої енергії для авіації та судноплавства [21].

Незважаючи на те, що більшість європейських автовиробників підтримують ідею кліматичної нейтральності до 2050 року, заборона лише однієї технології не здається раціональним шляхом для досягнення цієї мети.

Існує низка проблем, пов'язаних з реалізацією ідеї щодо скорочення викидів. Перш за все, це відсутність належної інфраструктури для підтримки переходу на електричну мобільність. Щоб підтримати перехід до електрифікованих транспортних засобів, до 2035 року потрібно буде встановити майже шістьсот мільйонів зарядних точок. Враховуючи, що сьогодні доступно менше 225 000 зарядних точок, збільшення менш ніж за десятиліття до омріяної кількості є абсолютно нереальним, крім того, це може спричинити надмірний тиск на національні електричні мережі. Нарешті, 70 % усіх зарядних станцій ЄС зосереджено лише в трьох країнах: Нідерландах, Франції та Німеччині, що робить розвиток зарядної інфраструктури складним питанням [22].

Крім того, однією з проблем, яка постає при реалізації плану *Fit for 55*, є негативні наслідки для ринку праці. Якщо говорити про підприємства, які займаються виготовленням автомобілів, то виробництво акумуляторних автомобілів є менш трудомістким, ніж виробництво запчастин



для автомобілів внутрішнього згорання. За оцінкою Мюнхенського інституту *Ifo*, майже півмільйона робочих місць у Німеччині залежить від автомобілів з двигунами внутрішнього згорання. За оцінками Німецького економічного інституту, до 2025 року в Німеччині може бути втрачено щонайменше 178 000 робочих місць [23].

У такому разі одне з основних завдання полягає у формулюванні чітких завдань щодо зайнятості, оскільки примушування виробників різко перейти на електромобілі призведе до драматичних наслідків для зайнятості в Європі. У зв'язку з цим, автомобільним компаніям варто своєчасно вжити відповідних заходів, наприклад, здійснити перепідготовку фахівців та провести підвищення кваліфікації.

Якщо розглядати транспортну інфраструктуру України, то можна відзначити, що вона є цілком розвинутою, оскільки включає автомобільний, повітряний, залізничний та водний транспорт, але результати такого інтенсивного використання не є хорошими, зважаючи на екологічні проблеми, що виникають у результаті такої дії, а законодавство, яке має регулювати вказані питання, є застарілим та потребує реформування.

Конституція України як основний закон держави має важливі констатуючі положення щодо охорони довкілля, проте вона не регулює питання дотримання екологічних вимог на транспорті, а лише підкреслює важливість і необхідність охорони навколишнього середовища в цілому [24].

Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» [25], який має суто екологічний характер, врегульовує відносини, пов'язані із забезпеченням екологічної безпеки в різних сферах, зокрема на транспорті. Питання екологічної безпеки у сфері транспорту зосереджені в ст. 56, у якій вказано, що компанії, які проектують, виробляють, експлуатують і обслуговують транспортні засоби та здійснюють виробництво та постачання палива, повинні прийняти певні правила та впроваджувати їх для зменшення шкідливих речовин і токсинів, які викидаються в навколишнє природне середовище, а також здійснювати заходи щодо переходу на більш екологічні види енергії та палива.

Варто звернути увагу на окремі нормативно-правові акти, які разом із транспортними відносинами містять норми щодо дотримання вимог охорони навколишнього природного середовища у сфері транспорту, наприклад: Закону України «Про транспорт», де у ст. 3 зазначено, що метою державного управління в галузі транспорту є також захист навколишнього середовища від шкідливого впливу транспорту. Також п. 4 ст. 13 цього Закону зазначає, що транспортні підприємства повинні відповідати за шкоду, завдані навколишньому середовищу [26].

У зазначених нормативно-правових актах вказується на необхідність охорони довкілля від шкідливих викидів, які спричиняє транспортний сектор, але не конкретизується механізм його здійснення.

Україна, підписавши та ратифікувавши Паризьку угоду, яка передбачає комплекс заходів, спрямованих на зменшення шкідливих викидів діоксида вуглецю в атмосферу з 2020 року, рішуче взяла курс на декарбонізацію.



Варто погодитись з думкою Г. Гелетука, що якщо в довоєнний період декарбонізація була екологічним завданням, то тепер — і економічним, і політичним, оскільки нині виникає необхідність у негайній енергонезалежності [27].

Для України політика декарбонізації — це стимул для модернізації економіки та переходу на нові технології. Вибраний Україною шлях зменшує викиди парникових газів і забруднювальних речовин в атмосферу, крім того, перехід з бензину і дизелю на альтернативні джерела енергії допоможе Україні зменшити залежність від імпорту нафти та нафтопродуктів.

Також положення Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, а саме ст. 361, визначає зміну клімату як регіональну та глобальну проблему навколишнього середовища і встановлює межі співробітництва України та ЄС [28].

У зв'язку з цим, Україна здійснює імплементацію положень директив та регламентів ЄС на виконання Угоди про асоціацію у сфері змін клімату та захисту озонового шару для поліпшення стану довкілля. У рамках впровадження Директиви № 2003/87/ЄС про встановлення схеми торгівлі квотами на викиди парникових газів прийнято Закон України «Про засади моніторингу, звітності та верифікації викидів парникових газів», що є важливою передумовою для реалізації заходів із боротьби зі зміною клімату, на основі досвіду ЄС та запуску ринкового механізму торгівлі квотами на викиди парникових газів [29]. Вказаний Закон встановлює єдину обов'язкову методику оцінки викидів парникових газів, забезпечує відповідність європейським стандартам розрахунку викидів та визначає перелік парникових газів, на які поширюється дія Закону. Таким чином, здійснюється максимально можливе наближення до законодавства ЄС з врахуванням українських національних особливостей.

Проте існує низка практичних проблем щодо впровадження Закону України «Про засади моніторингу, звітності та верифікації викидів парникових газів». Так, наприклад, впровадження нового закону потребує додаткової підготовки, перепідготовки, навчання фахівців, які зможуть готувати якісні плани з моніторингу викидів парникових газів, або пройти акредитацію та виступати як верифікатори.

Національна транспортна стратегія України до 2030 року [30] заслуговує окремої уваги серед важливих законодавчих ініціатив у сфері екологізації транспортної галузі України, оскільки в ній ставляться амбітну мету щодо зниження шкідливих викидів.

Пріоритетними напрямками Національної транспортної стратегії України до 2030 року є створення конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи; модернізація транспортної галузі; забезпечення суспільства безпечним, екологічно чистим та енергоефективним транспортом, а також досягнення безперервної мобільності.

У частині безпечного, екологічного та енергоефективного транспорту стратегія вказує на недостатній рівень транспортної безпеки, обсяг енергоспоживання та вплив на довкілля в Україні. Крім того, зазначено, що в містах приблизно 90–95 % викидів у повітря спричинені автомобільним



транспорт. У зв'язку з цим, через декілька років після прийняття стратегії було ухвалено план заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [31].

Серед вказаних завдань у плані заходів передбачається створення механізму економічного стимулювання транспортних операторів до зменшення забруднення навколишнього середовища та викидів парникових газів; забезпечення поступового переходу на електротранспорт, а також оновлення законодавства.

Заходи, які були передбачені для виконання поставлених завдань, передбачають розгляд та підготовку пропозицій щодо надання пільг для перевізників на транспорті з електричними двигунами та двигунами, що працюють на стисненому або зрідженому газі, а також передбачають створення мережі швидкісних автозарядних станцій для електромобілів, що забезпечить популяризацію електромобільного транспорту та зменшення викидів вуглекислого газу та інших шкідливих речовин, шляхом впровадження найсучасніших технологій та наближення до стандартів ЄС.

З метою реалізації завдань, окреслених у плані заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, вже були прийняті нормативно-правові акти. Так, у 2021 році було підписано закони: «Про внесення змін до розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку галузі екологічного транспорту в Україні» [32] та «Про внесення зміни до п. 4 розд. XXI «Прикінцеві та перехідні положення» Митного кодексу України щодо стимулювання розвитку галузі екологічного транспорту в Україні» [33].

Законами передбачено:

— до січня 2026 року не оподатковується податком на додану вартість імпорт в Україну електроавтомобілів та автомобілів, обладнаних електродвигунами, а також на оподатковуються нові автомобілі з двигунами внутрішнього згоряння, що працюють винятково лише на стисненому або зрідженому метані чи біогазі;

— до січня 2031 року імпорт певних товарів в Україну компаніями, які створюють або модернізують свої підприємства для створення вищезазначених транспортних засобів, буде проводитись без оподаткування податком на додану вартість та ввізним митом;

— до грудня 2035 року звільняються від сплати податків компанії, які займаються виробництвом електроавтомобілів, електродвигунів, літій-іонних акумуляторів і зарядних пристроїв для них, якщо їхні кошти спрямовуються на науково-дослідні роботи у сфері електротранспорту [32; 33].

Прийняття цих законів свідчить про активні дії держави: зменшити забруднення повітря, стимулювати збільшення інвестицій в автомобільну та електротехнічну галузі української економіки.

Втім, як показує статистика, у 2021 році в Україні зареєстровано лише 905 електромобілів, що на 76 % більше порівняно з 2020 роком [34]. Слід наголосити, що у 2022 році ситуація дещо змінилась. Станом на 01 липня 2022 р. в Україні вже зареєстровано 37 550 електрокарів, оскільки цього року через дефіцит пального та зростання цін попит на електромобілі в Україні зріс [35].



Незважаючи на вказану статистику, на електрокарах їздить лише 1 % українських водіїв, що може пояснюватись їх високою вартістю порівняно з автомобілями, які працюють на пальному, що значно гальмує процес декарбонізації в Україні.

Слід наголосити, що проблемою у процесі декарбонізації для України є те, що автомобільні підприємства, які були збудовані за радянських часів, не відповідають вимогам у питаннях впливу на навколишнє середовище та економії енергоресурсів, проте глобальне потепління, яке стає все більшою проблемою, стало ефективним стимулом для інвестування в енергоефективність та екологічну модернізацію.

Якщо звернутись до практики країн-членів ЄС, то, з метою стимулювання промисловості до зменшення викидів шкідливих речовин, діють податки на викиди вуглецю. Ставка такого податку різна у всіх країнах, наприклад, у Швеції — 140 євро за тону, а тому питання екологічної модернізації підприємств стає все більш актуальним у світлі високих податків на викиди вуглецю [36].

В Україні також діє вуглецеве оподаткування, проте на достатньо низькому рівні, всього 30 грн за тону. Зрозуміло, що такий податок не виконує функцію стимулювання зниження викидів парникових газів, а тому наявний механізм потребує суттєвої модернізації.

Зважаючи на проведені дослідження, зрозуміло, що транспорт є основним джерелом забруднення повітря, який завдає шкоди здоров'ю людей та навколишньому середовищу. Рушійною силою процесу декарбонізації економіки є перехід від викопного палива до відновлюваних джерел енергії, а також скорочення використання нафтопродуктів у всіх галузях транспортного сектору.

Приклад ЄС показав, як держави-члени реалізують кліматичну політику. Вони впроваджують стимули для альтернативних видів енергії та транспортних засобів з низьким рівнем викидів, заохочуючи перехід до активних подорожей (велосипедом чи пішки), громадського транспорту та/або спільних схем пересування, таких як спільне використання автомобілів, а також активно борються за скорочення норм викидів від транспорту, проте амбітна мета ЄС все ще потребує доопрацювання.

Здійснивши аналіз правових аспектів політики декарбонізації транспортного сектору економіки країн-членів ЄС, було визначено, що ЄС прийняв завдання щодо кліматичної нейтральності. У сучасних умовах основний напрямок політики ЄС спрямований на подвоєння енергоефективності та відновлюваних джерел енергії, що зробить європейську економіку менш залежною від імпорту енергоносіїв і, отже, стане більш стійкою. Серед проаналізованих у роботі дій, які спрямовані на декарбонізацію, варто виділити:

- ліміт викидів парникових газів до 55 % для нових автомобілів у 2030 році;
- політику заборони продажу нових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння з 2035 року для реалізації кліматичних завдань ЄС;
- розвиток системи електрозарядних станцій для електроавтомобілів;



— стимулювання промисловості до зменшення викидів шкідливих речовин, шляхом впровадження податків на викиди вуглецю.

Проте проведене дослідження виявило і проблемні питання у кліматичній політиці ЄС. Перехід до електрифікованих транспортних засобів, які є омріяною метою ЄС, потребує встановлення майже шести мільйонів зарядних точок до 2035 року. Однак розгортання зарядної інфраструктури для електромобілів може стати проблемою для електричних національних мереж. Також негативні наслідки прослідковуються і для ринку праці, у зв'язку з переходом на виробництво електроавтомобілів, які є менш трудомістким процесом. Так, наявні проблеми на шляху до скорочення викидів у транспортному секторі економіки потребують активних дій з боку ЄС.

Проаналізувавши нормативно-правову базу України, яка, так чи інакше, регулює питання декарбонізації транспортного сектору, можна прийти до висновку, що вказані відносини законодавчо регулюються низкою нормативних актів.

Для практичного впровадження заходів зі скорочення викидів парникових газів Україною проводиться відповідна робота, яка полягає в удосконаленні нормативно-правового забезпечення, наприклад, прийнято Закон України «Про засади моніторингу, звітності та верифікації викидів парникових газів», вносяться зміни до Податкового та Митного кодексів України щодо сприяння розвитку екологічного транспорту в Україні.

Проаналізувавши політику декарбонізації транспортного сектору економіки країн-членів ЄС, варто запропонувати дії, які можуть вдосконалити вітчизняне законодавство. Попри те, що Україна має можливості щодо скорочення викидів парникових газів, законодавче регулювання щодо забезпечення екологічної безпеки у сфері транспорту в Україні все ще перебуває в процесі формування, тому серед першочергових пріоритетів, які повинні бути реалізовані для того, щоб забезпечити максимальну економію палива та якомога більше зниження викидів парникових газів, є:

— проведення заходів, які спрямовані на оновлення транспортних засобів, шляхом надання податкових пільг для оновлення автопарків на екологічно чисті транспортні засоби;

— проведення заходів, які спрямовані на розвиток національної мережі зарядних станцій;

— збільшення податків на викиди вуглецю для стимулювання автомобільної промисловості до зменшення викидів шкідливих речовин;

— проведення заходів щодо розробки та впровадженні кліматичної політики для заохочення підприємств до модернізації;

— застосування оподаткування транспортних засобів на основі викидів, шляхом впровадження системи оподаткування за користування автомобілем, керуючись принципом «платить забруднювач»;

— на місцевому рівні органам місцевого самоврядування варто звернути увагу на оновлення транспортної інфраструктури міст. За прикладом європейських країн, потрібно надалі стимулювати і сприяти розвитку електромобільності, розвитку громадського та велосипедного транспорту;



— доцільно запроваджувати міські зони з нульовим рівнем викидів забруднювальних речовин, щоб в майбутньому швидше інтегрувати електротранспорт.

Безумовно, значне скорочення обсягів викидів парникових газів в атмосферу та досягнення кліматичної нейтральності матиме довгостроковий позитивний вплив на здоров'я та добробут націй, охорону біорізноманіття та природних ресурсів. Україна активно працює в цьому напрямку. Звичайно, під час війни люди борються за власне виживання, а тому питання сталості та зміни клімату відходять на задній план, проте війна в Україні вже змушує кожну країну та компанію значно посилювати плани щодо декарбонізації.

Досліджувані проблеми правового регулювання декарбонізації транспортного сектору економіки ЄС та України не є вичерпними, тому варіанти, які запропоновані для їх вирішення, є відкритими для наукових обговорень і можуть стати основою для подальших наукових досліджень.

Список використаних джерел

1. *Pape M.* Briefing. EU policies — Delivering for citizens. Transport policy. 2020. *European Parliament*. URL: <https://bit.ly/3JRnuTL>.
2. Treaty establishing the European Economic Community (Consolidated version 2002). *EUR-Lex*. URL: <https://bit.ly/3SvBPsF>.
3. *Haas T., Sander H.* Decarbonizing Transport in the European Union: Emission Performance Standards and the Perspectives for a European Green Deal. *Sustainability*. 2020. Vol. 12, 8381. <https://doi.org/10.3390/su12208381>.
4. Паризька угода від 12.12.2015 р. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <https://bit.ly/3PbzkZz>.
5. Paris Agreement. *United Nations treaty collection*. URL: <https://bit.ly/3JA4UiK>.
6. Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. The European Green Deal. COM(2019) 640 final. *European Commission*. URL: <https://bit.ly/3bx2QeV>.
7. Національна економічна стратегія на період до 2030 року. Постанова Кабінету Міністрів України від 03.03.2021 р. № 179. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <https://bit.ly/37UaCNJ>.
8. Цілі сталого розвитку. *Global Compact Network Ukraine*. URL: <https://bit.ly/3A17ACP>.
9. Communication from the Commission to the European Parliament, The Council, The European Economic and Social Committee and The Committee of The Regions. Sustainable and Smart Mobility Strategy — putting European transport on track for the future. COM/2020/789 final. *EUR-Lex*. URL: <https://bit.ly/3SyCSrJ>.
10. *Noussan M., Hafner M., Tagliapietra S.* Policies to Decarbonize the Transport Sector. *The Future of Transport Between Digitalization and Decarbonization*. SpringerBriefs in Energy. Springer, Cham, 2020. Pp. 71–112. https://doi.org/10.1007/978-3-030-37966-7_4.
11. Qui sommes-nous? *BlaBlaCar*. URL: <https://bit.ly/3zCQLwr>.
12. Science for Environment Policy (06.09.2012). *European Commission*. URL: <https://bit.ly/3SxG8nr>.



13. The City of Copenhagen's bicycle strategy 2011–2025. *Eltis*. URL: <https://bit.ly/3p004BE>.
14. European Cycling Declaration. *Georges Gilkinet*. URL: <https://bit.ly/3zHkmVt>.
15. National Cycling Policies. *European Cyclists' Federation*. URL: <https://bit.ly/3zxaXje>.
16. *Boffey D.* Amsterdam to ban petrol and diesel cars and motorbikes by 2030 (03.05.2019). *The Guardian*. URL: <https://bit.ly/3vOgGjH>.
17. *Harvey F.* Four of world's biggest cities to ban diesel cars from their centres (02.12.2016). *The Guardian*. URL: <https://bit.ly/3bxJE0A>.
18. Denmark embraces electric car revolution with petrol and diesel ban plan (02.10.2018). *Reuters*. URL: <https://reut.rs/3BKikGP>.
19. 10 Countries Banning Fossil Fuel Vehicles Before 2050. *WiredBugs*. URL: <https://bit.ly/3SzVWG8>.
20. Fit for 55 package: Council reaches general approaches relating to emissions reductions and their social impacts. *European Council and Council of the European Union*. URL: <https://bit.ly/3SA6RzO>.
21. Communication from the commission to the European parliament, the council, the European economic and social committee and the committee of the regions 'Fit for 55': delivering the EU's 2030 Climate Target on the way to climate neutrality. *EUR-Lex*. URL: <https://bit.ly/3zYk0dB>.
22. Risk of two-track Europe for e-mobility with sharp divisions in roll-out of chargers, auto industry warns. *European Automobile Manufacturers' Association (ACEA)*. URL: <https://bit.ly/3zE7teZ>.
23. More German Jobs Lost to Shrinking Output of Combustion Engines than Employees Retiring. *IfoInstitute*. URL: <https://bit.ly/3P4PtA7>.
24. Конституція України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <http://bit.ly/2LXJAqz>.
25. Про охорону навколишнього природного середовища. Закон від 25.06.1991 р. № 1264–XII. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <http://bit.ly/2PqDWPU>.
26. Про транспорт. Закон від 10.11.1994 р. № 232/94–ВР. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <https://bit.ly/3Q9k1Cf>.
27. Центр декарбонізації УСПП провів нараду з експертами (01.06.2022). *Український союз промисловців і підприємців*. URL: <https://bit.ly/3da5pnrq>.
28. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 27.06.2014 р. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <https://bit.ly/33npVZd>.
29. Про засади моніторингу, звітності та верифікації викидів парникових газів. Закон України від 12.12.2019 р. № 377–IX. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <https://bit.ly/3QctA3d>.
30. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430–р. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <https://bit.ly/3Q9heZD>.
31. Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 07.04.2021 р. № 321–р. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <https://bit.ly/3Q9cGSW>.



32. 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–ІХ. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <https://bit.ly/3p2T0nU>.
33. 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–ІХ. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <https://bit.ly/3Q9l3ho>.
34. На українському ринку електромобілів зростає частка нових авто (08.12.2021). *UkrAutoprom*. URL: <https://bit.ly/3Q5PKnV>.
35. Дешевого бензина вже не буде. Уряд радить купувати електрокари (14.07.2022). *Інформаційне агентство ЛІГАБізнесІнформ*. URL: <https://bit.ly/3p29jla>.
36. Український зелений курс (16.12.2020). *Економічна правда*. URL: <https://bit.ly/3vMmPx3>.

Надійшла до редакції 04.07.2022
Рекомендовано до друку 24.08.2022

Alla KIRYK

(Leonid Yuzkov Khmelnytskyi University of Management and Law)

Legal Aspects of the Policy of Decarbonisation of the Transport Sector of the Economy of EU Member States

The legal aspects of the policy of decarbonisation of the transport sector of the economy of the Member States of the European Union are examined. The main international act to combat global warming (the Paris climate agreement) is examined. The European Green Deal, introduced under the terms of the 2015 Paris Climate Agreement to limit global annual temperature rise to 1.5°C, is taken into account, which is a prerequisite for achieving climate neutrality. It is noted that the European Green Agreement aims to increase the share of multimodal transport services; production and use of alternative fuels in all modes of transport; reducing air pollution in cities caused by the transport sector. The key policies of the member states of the European Union in the field of decarbonisation of the transport sector are considered: the policy of promoting the increase of the average load of vehicles through their shared use; congestion charge policy; the policy of promoting bicycle and pedestrian zones; city-wide ban on gasoline/diesel vehicles; the policy of reducing emission norms. The Fit for 55 package is studied — a set of legislative proposals to reduce greenhouse gas emissions in the EU by at least 55 % by 2030. Ukraine's course on decarbonisation is considered. It is determined that by signing and ratifying the Paris Agreement, Ukraine has taken a course towards decarbonisation, it is also determined that climate change issues are regulated by the Association Agreement between Ukraine and the EU. The impact of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030 on the process of decarbonisation of the transport sector of the Ukrainian economy is analysed. Using the example of the policies of the Member States of the European Union, a number of initiatives are proposed that will enable better integration of electric transport in the future. Significantly reducing greenhouse gas emissions into the atmosphere and achieving climate neutrality are found to have long-term positive effects on human health and well-being, protection of biodiversity and natural resources.

Keywords: *EU transport policy, common transport policy, decarburization, European Green Agreement.*