

УДК 349.6: 621.3

DOI 10.33251/2707-8620-2021-5-168-176

**МАКСИМЕНКО Наталія Володимирівна,**

кандидат юридичних наук, доцент,  
доцент кафедри права та правового регулювання  
авіаційної діяльності,  
Львівська академія  
Національного авіаційного університету  
ORCID 0000-0002-1005-5115

**УШАКОВА-КИРПАЧ Ірина Михайлівна,**

кандидат економічних наук,  
доцент кафедри економіки  
та управління персоналом,  
Центральноукраїнського інституту  
Міжрегіональної академії  
управління персоналом  
ORCID 0000-0002-1692-5572

### **ВПРОВАДЖЕННЯ ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ ЯК СПОСІБ БОРОТЬБИ ІЗ ЗАБРУДНЕННЯМ НАВКОЛИШНЬОГО ПРИРОДНОГО СЕРЕДОВИЩА**

***Анотація.** У статті акцентується увага на рівні забруднення навколишнього природного середовища від значної кількості викидів шкідливих речовин, велика частка яких припадає на результати роботи транспортних засобів на двигунах внутрішнього згоряння. Аналізуються способи боротьби на світовому рівні, направлені мінімізувати наслідки впливу негативних чинників на навколишнє природне середовище. Здійснюється правовий аналіз запровадження країнами Європи державних субсидіарних програм, спрямованих на підвищення рівня використання населенням екологічно чистих транспортних засобів. Особлива увага звертається на національну урядову програму щодо просування чистих та енергоефективних транспортних засобів автомобільного транспорту на території України. Здійснено її правовий аналіз та виділено прогалини, які потребують усунення.*

***Ключові слова:** навколишнє середовище, атмосферне повітря, викиди забруднюючих речовин, екологічно чистий транспорт, державні дотації, електротранспорт, квоти на шкідливі викиди, двигун внутрішнього згоряння*

**Постановка проблеми.** Щодня до атмосферного повітря у світі потрапляє великий обсяг викидів у результаті надходження газоподібних твердих суспендованих частинок, які утворюють шкідливі забруднюючі речовини для навколишнього природного середовища, негативно впливають на здоров'я людини, рослинний та тваринний світ. До викидів забруднюючих речовин належать парникові гази та інші забруднюючі речовини, наприклад, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> та ін. [7, с. 6].

При розрахунку шкідливих викидів у атмосферне повітря беруть показники 14 видів речовин, які складаються із забруднюючих речовин, парникових газів, що класифікуються за видами економічної діяльності суспільства, а саме: показники викидів домашніх господарств, забруднюючих речовин від стаціонарних і пересувних джерел забруднення у результаті господарської діяльності відповідних суб'єктів на території України. Вказані розрахунки дають можливість оцінити масштаби техногенного навантаження на навколишнє природне середовище, визначивши негативні показники впливу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Винайдення заходів із мінімізації наслідків впливу негативних чинників на навколишнє природне середовище та дослідження особливостей нормативно-правового регулювання екологічних відносин здійснювали науковці різних галузей: з екологічного права – О. Артеменко, А. Бобкова, І. Бойченко, Е. Віденська, А. Гетьман, Ю. Дика, В. Єлісеєв, [1], Ю. Краснова [5], Б. Кодола [4]; педагогічних наук – П. Русіло, В. Костюк, В. Афонін [14] та інші.

**Актуальність – визначення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Згідно з даними Державної служби статистики України при порівнянні даних викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від автомобільного транспорту за 2016 та 2019 роки розрахованих на основі даних про кінцеве використання палива автомобільним транспортом, наведених у енергетичному балансі України, без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях очевидною є негативна тенденція до зростання викидів забруднюючих речовин. Так, за 2016 рік було здійснено сумарний викид забруднюючих речовин у розмірі 1608516,6 т, а за 2019 – 1648827,0 т. У перерахунку обсягів викидів на одну особу він становитиме 37,7 кг та 39,2 кг відповідно, а в 2020 році цей показник зріс до 42,6 кг [3, с. 1].

За офіційними даними мережі спостережень Національної гідрометслужби України у першому півріччі 2021 р. у 11-ти містах України рівень забруднення повітря (за комплексним індексом забруднення атмосфери) характеризувався як високий – це Кам'янське, Маріуполь, Одеса, Дніпро, Кривий Ріг, Київ, Миколаїв, Вінниця, Запоріжжя, Херсон, Луцьк [9, с. 4]. Наведені цифрові показники рівня забруднення говорять про необхідність негайного вжиття як на національному рівні, так і у світовому масштабі економічних та правових заходів, направлених на винайдення шляхів стабілізації концентрації викидів у атмосферне повітря на такому рівні, який не допускав би небезпечного антропогенного впливу на навколишнє природне середовище та зміну клімату у світі.

**Мета та завдання статті.** Метою статті є правовий аналіз вжиття актуальних на сьогодні способів мінімізації шкідливого впливу від автомобільного транспорту на довкілля та визначення шляхів їх впровадження.

Показники викидів шкідливих речовин в атмосферне повітря є однією із складових екологічної системи країни, який характеризує рівень державного еколого-економічного стану. Еколого-економічну систему країни утворює дві складові: екологічна та економічна система. Економічна система країни – це сукупність операцій і потоків, що здійснюються великою кількістю інституційних одиниць. Екологічна система – це сукупність усіх природних активів та потоків природного середовища, що не належать до економічної системи. Навколишнє природне середовище визначається як природно створене оточення, від якого людство повністю залежить у своїй діяльності [7, с. 6]. Саме завдяки антропогенному впливові на навколишнє природне середовище, як результат, виникають негативні наслідки: забруднення атмосферного повітря та порушення озонового шару атмосфери, що тягне за собою зміну клімату, збільшується ріст кількості респіраторних і серцево-судинних захворювань, в тому числі онкологічних захворювань населення.

Як ми вже зазначали вище, станом на перше півріччя 2021 року в 11-ти містах України рівень забруднення повітря (за комплексним індексом забруднення атмосфери) характеризувався як високий. За даними досліджень, високий рівень забруднення повітря був обумовлений здебільшого значними середніми концентраціями формальдегіду, діоксиду азоту, фенолу, фтористого водню, оксиду вуглецю, завислих речовин [9, с. 4]. Як зазначають фахівці, загальний рівень забруднення атмосферного повітря в містах України (за КІЗА) у першому півріччі 2021 р. оцінювався як підвищений. Порівняно з аналогічним періодом минулого року він дещо знизився (з 6,9 до 6,4) переважно за рахунок зниження вмісту формальдегіду [9, с. 4].

Також не кращою є картина відносно рівня захворюваності населення. Як зазначають науковці, відбувається щорічне збільшення хворих на онкологічні захворювання. Найбільша кількість захворювань на рак спостерігається у Житомирській області, яка зазнала найбільшого радіоактивного забруднення у результаті аварії на ЧАЕС [8, с. 15]. Так, за даними Держстату України у період з січня по вересень 2020 року померло через новоутворення – 51 817 осіб, 51 353 з яких – пішли з життя через злякисні новоутворення в організмі, що посідає друге місце по країні за смертністю [16].

На міжнародному рівні однією із найактуальніших проблем сьогодення є зміна клімату, швидкі темпи росту якого світ почав спостерігати з другої половини ХХ ст. Основною причиною глобального потепління науковці визначають – підсилення парникового ефекту за рахунок значних викидів в атмосферу водяної пари, вуглекислого газу, метану та закису азоту. За оцінками міжурядової групи експертів зі зміни клімату (МКЕЗК) за останні 150 років концентрація вуглекислого газу в атмосфері збільшилась майже на 30 %, що стало причиною підвищення температури на 0,6-0,7<sup>0</sup>С [15, с. 32].

Вказані вище фактори викликали стурбованість міжнародної спільноти, що змусило останніх шукати способи боротьби не тільки на екологічному рівні, а й на правовому шляхом укладання міжнародних угод з уведення довготривалих урядових програм з відновлення екологічної системи світу.

Для скорочення чисельності викидів вуглекислого газу до 55% до 2030 року Європейська комісія розробила низку законодавчих пропозицій, які отримали назву Fit 55 (Готовність 55). Мета Fit 55 – це перехід спочатку автомобільного транспорту на екологічно чистий вид з поступовою відмовою від автомобілів з двигуном внутрішнього згорання на електродвигун.

Здійснено аналіз вказаних законодавчих пропозицій, запропонованих Європейською комісією. Дорожня карта Fit 55 передбачає впровадження екологічно чистого електротранспорту не тільки на рівні автомобільного транспорту, а й має план у майбутньому аграрний, будівельний, морський та авіаційний транспорт перевести на повністю електричні автомобілі. Здійснюватиметься це поетапно, шляхом введення квот на шкідливі викиди, податків на авіаційний керосин та відповідне паливо, а також впровадження дотацій на купівлю чистих та енергоефективних транспортних засобів.

На сьогодні в деяких країнах Європи вже передбачені державні дотації на купівлю електромобілів – від 2-3 тисяч до 5-9 тисяч євро. У період карантинних обмежень, введених з метою попередження розповсюдження Covid-19, державною програмою Німеччини передбачено збільшення субсидій на придбання електромобілів в середньому на 2 тисячі євро. Істотно розширили програми із стимулювання попиту на електрокари також у Франції [6]. Це вплинуло на рівень продажу електрокарів, у результаті чого за 2020 рік він зріс у Європі на 140% – до 1,4 млн. штук [6].

У рамках зміцнення політико-безпекової конвергенції між Україною та Європейським Союзом щодо просування чистих та енергоефективних транспортних засобів, з метою реалізації окремих положень Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [17], Директиви 2009/33/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року «Щодо просування чистих та енергоефективних транспортних засобів автомобільного транспорту» урядом України розроблений проект Закону «Про внесення змін до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів» від 16.09.2019 р. № 2078-1 [13]. Законопроект розроблено на виконання ініціативи Президента України, визначеної листом від 12.10.2020 № 01-01/840, доручення Прем'єр-міністра України від 15.10.2020 № 42418/1/1-20, Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430 [10].

Беручи до уваги, що більшість відсотків викидів забруднюючих речовин припадає на автомобільний транспорт з двигунами внутрішнього згорання (90-95%), законопроект передбачає поетапне запровадження заборони ввезення та першої державної реєстрації на території України автомобілів з двигуном внутрішнього згорання, у тому числі і вироблених в Україні. Пропонується заборона з 01.01.2027 вживаних автомобілів з дизельними ДВЗ, з 01.01.2030 – нових автомобілів з дизельними ДВЗ, а також вживаних і нових автомобілів з бензиновими ДВЗ. Заборона не буде стосуватися автомобілів Збройних Сил України та інших військових формувань, автомобілів, що використовуються фермерськими господарствами з метою їх використання поза межами автомобільних доріг загального користування при веденні фермерського господарства та автомобілів, що набуваються у спадок, а також автомобілів, виготовлених до 01.01.1981 року [10].

За підрахунками вчених, у результаті введення вказаної вище заборони та переходу України на електромобілі, рівень шкідливих викидів у атмосферне повітря знизиться на 30 % [2]. Але, на сьогодні, на законодавчому рівні не закріплені поняття електротранспорт, гібридний транспорт, електромобіль (легковий і вантажний), станція зарядки електромобілів тощо. Винятком є Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 № 232/94-ВР, який в ст. 34 дає визначення поняття «Міський електротранспорт і його склад», до складу якого відносить підприємства міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, рухомий склад, трамвайні і троллейбусні лінії, ремонтно-експлуатаційні депо, службові приміщення, фунікулери, канатні дороги, ескалатори, заводи по ремонту рухомого складу і виготовленню запасних частин, споруди енергетичного господарства та зв'язку, промислові, ремонтно-будівельні, торговельні та постачальницькі організації, навчальні заклади, науково-дослідні та проектно-конструкторські установи, заклади охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту та інші культурно-побутові заклади і підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу міського електротранспорту [12].

Виходячи з вказаного вище, постає нагальна потреба впровадження та закріплення на законодавчому рівні понять: електротранспорт, гібридний транспорт, електромобіль (легковий і вантажний), станція зарядки електротранспорту тощо. Ця нагальна потреба зумовлена сьогоднішнім, у зв'язку із зростанням користування цього виду транспорту. Так, станом на 1 серпня 2021 року в Україні зареєстровані 29 347 електромобілів, у порівнянні із сукупним – 14-мільйонного автопарку. За липень кількість електрокарів збільшилася на 575 одиниць, основний приріст припадає на стару техніку [2].

Наступна проблема, яка витікає із вказаного законопроекту – це висока цінова політика електромобілів. На сьогоднішньому ринкові Nissan Leaf, який нещодавно офіційно стартував в Україні, коштує майже 1 млн грн. Найдоступніша Tesla – від \$45 тис. [2].

Як ми вже зазначали вище, більшість європейських країн для сприяння впровадження даного виду транспорту серед населення та зменшення фінансового навантаження впровадили державні субсидії. Україна тільки звільнила своїх громадян від сплати ПДВ і мита. Так, відповідними законопроектами про внесення змін до Податкового (№3476) та Митного (№3477) кодексів, які ухвалено у червні 2021 року, внесено зміни, якими передбачається до 31 грудня 2025 року звільнити від ПДВ операції із ввезення та/або постачання електротягачів, електрокарів, електровантажівок, а також виключно нових тягачів, легкових автомобілів, вантажівок, які працюють на природному газі або біогазі [11].

Також, проблемою є відсутність наявності у достатній кількості в Україні станцій для заряду електротранспорту. Розміщення таких станцій фокусується у міській зоні, але не передбачені поза містами з урахуванням відстані, необхідної для наступної зарядки. Більше того, як було зазначено вище, на законодавчому рівні сьогодні відсутнє визначення юридичного статусу зарядних станцій для електротранспорту.

На разі будівництвом станцій займається тільки приватний бізнес без підтримки держави. При затвердженні будівельного проекту зарядних станцій через відсутність

законодавчого закріплення деякі посадові особи зараховують останні до об'єктів вуличної торгівлі, до рекламних об'єктів, до трансформаторних будок тощо. Така ситуація створює сприятливий ґрунт для корупції під час виділення потужностей і підключення зарядних станцій. Крім того, відсутня програма підтримки підключення та утримання таких станцій – пільгового використання землі або підключення до мережі [2].

Це не весь перелік прогалин, гостро постають сьогодні перед урядом України для ефективної євроінтеграції у напрямі просування чистих та енергоефективних транспортних засобів автомобільного транспорту з метою зменшення шкідливих викидів у атмосферне повітря.

Окреслені нами прогалини в системі захисту довкілля, зменшення рівня забруднення атмосферного повітря шляхом впровадження в Україні електричного транспорту є лише частиною перешкод – дотичним каменем на шляху ефективної євроінтеграції у напрямі просування чистих та енергоефективних транспортних засобів автомобільного транспорту.

**Висновки.** З метою впровадження програми переходу України на чистий та енергоефективний вид транспортних засобів автомобільного транспорту, спрямованої на зменшення обсягу викидів парникових газів в атмосферне повітря та забруднення навколишнього природного середовища, необхідно першочергово здійснити наступні кроки на державному рівні: подовжити термін переходу на електричний автомобільний транспорт на території України, принаймні орієнтуватися на європейські терміни до 2030 року, у тому числі відстрочити введення заборони ввезення авто з ДВЗ. Це дасть змогу: по-перше, на законодавчому рівні усунути прогалини, передбачивши нормативне регулювання понять електротранспорт, гібридний транспорт, електромобіль (легковий і вантажний), станція зарядки електротранспорту; по-друге, беручи за приклад досвід європейських країн, запровадити державну субсидію для сприяння впровадження даного виду транспорту серед населення для зменшення фінансового навантаження на останнього; по-третє, на законодавчому рівні врегулювати складності з підключенням зарядних станцій для електротранспорту, з передбаченням їх розташування поза межами населених пунктів; по-четверте, в обов'язковому порядку передбачити поетапне впровадження аграрного транспорту з електродвигуном, оскільки у межах автомобільних доріг загального користування при веденні фермерського господарства необхідно буде аграрію користуватися виключно вантажними електромобілями, що змусить останнього змінити весь свій автопарк. Звідси випливає необхідність запровадження для аграріїв додаткової державної програми підтримки із введенням адресних субсидій.

### Список використаних джерел

1. Артеменко О. В. Поняття екологічної інформації: проблеми законодавчого тлумачення. *Право. Людина. Довкілля*. 10 (2). 2019 С. 54–59. URL: file:///C:/Users/7272~1/AppData/Local/Temp/11790-28586-1-PB.pdf (дата звернення: 29.09.2021).
2. Добровольський В. Батіг без прямика: чому законопроект про заборону ДВЗ в Україні відірваний від реальності. *Фокус*. 2021. URL: <https://focus.ua/uk/auto/489946-rochemu-zakonoproekt-o-zaprete-dvs-v-ukraine-otorgvan-ot-realnosti> (дата звернення: 29.09.2021).
3. Довідкові та інші інформаційно-аналітичні матеріали, що обґрунтовують необхідність прийняття акта: Додаток 2 до пояснювальної записки до проекту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів». Міністерство інфраструктури України: офіційний веб-сайт. 2021. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32935.html> (дата звернення: 29.09.2021).
4. Кодола Б. Екологічна свідомість: екологічні права, дотримання яких варто вимагати. *Юридична газета*. 2019. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/ekologichne-pravo-turistichne-pravo/ekologichna-svidomist-ekologichni->

prava-dotrimannya-yakih-varto-vimagati.html (дата звернення: 29.09.2021).

5. Краснова Ю. А., Саченко О. А. Нормативно-правове забезпечення екологічної безпеки при шумовому забрудненні авіаційним транспортом. *Екологічне право*. 2017. № 3. С. 95–99. URL: [http://pravoisuspilstvo.org.ua /archive/2017/3\\_2017/part\\_1/18.pdf](http://pravoisuspilstvo.org.ua /archive/2017/3_2017/part_1/18.pdf) (дата звернення: 29.09.2021).

6. Ксенз Л. Пересадят на електрокари, доплатят за електротрактори. Как и когда в Европе и Украине запретят авто на бензине. *FaceNews.ua*. 2021. URL: <https://www.facenews.ua/articles/2021/337532/> (дата звернення: 29.09.2021).

7. Методологічні положення зі складання рахунку викидів у атмосферне повітря: Наказ Державної служби статистики України від 19.10.2015 № 298. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/norm\\_doc/2020/268/268.pdf](http://www.ukrstat.gov.ua/norm_doc/2020/268/268.pdf) (дата звернення: 29.09.2021).

8. Мілімко Л. В., Артеменко О. В. Екологічне право України: Навчальний посібник. К.: Компринт, 2015. 288 с. URL: <https://er.nau.edu.ua/handle/NAU/49862> (дата звернення: 29.09.2021).

9. Огляд стану забруднення навколишнього природного середовища на території України за I півріччя 2021 року (за даними мережі спостережень національної гідрометслужби України). Центральна геофізична обсерваторія імені Бориса Срезневського: Державна служба України з надзвичайних ситуацій. 2021. URL: <http://cgo-sreznevskiy.kyiv.ua/data/ukr-zabrud-viz-1/oglyad-stanu-zabrudnennya-za--pivrichchya-2021-sayt.pdf> (дата звернення: 29.09.2021).

10. Пояснювальна записка до Проекту Закону «Про внесення змін до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів» від 16.09.2019 р. № 2078-1. Міністерство інфраструктури України: офіційний веб-сайт. 2021. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32935.html> (дата звернення: 29.09.2021).

11. 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. Набрання чинності відбудеться 01.01.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show /1660-20#Text> (дата звернення: 29.09.2021).

12. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. Дата оновлення 16.10.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 29.09.2021).

13. Проект Закону «Про внесення змін до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів» від 16.09.2019 р. № 2078-1: LIGA36: система хмарних продуктів для командного управління ризиками. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/ji00493i?an=3> (дата звернення: 29.09.2021).

14. Русіло П., Костюк В., Афонін В. Вплив на довкілля автомобільного транспорту на всіх стадіях його життєвого циклу. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2008, вип. 18.3. С. 85–89.

15. Сердюченко Н. Міжнародні угоди з питань зміну клімату. *Світгляд*. 2008. № 1. С. 32–35. URL: <https://www.mao.kiev.ua/biblio/jscans /svitoglyad/svit-2008-09-1/svit-2008-09-1-32-serdyuchenko.pdf> (дата звернення 29.09.2021).

16. Смертність в Україні в 2020 році: офіційна статистика. Вишнева міська рада: офіційний веб-сайт. URL: <https://vyshneve-rada.gov.ua /component/ content/article/39-palogoavy/6742-2020-.html> (дата звернення: 29.09.2021).

17. 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. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text) (дата звернення: 29.09.2021).

## References

1. Artemenko, O.V. (2019). Poniattia ekolohichnoi informatsii: problemy zakonodavchoho tлумachennia [*The concept of environmental information: problems of legislative interpretation*]. *Pravo. Liudyna. Dovkillia - Right. Man. Environment*. 10 (2). 54-59. Retrieved from: <file:///C:/Users/7272~1/AppData/Local/Temp/11790-28586-1-PB.pdf> [in Ukrainian].
2. Dobrovolskyi, V. (2021). Batih bez prianyka: chomu zakonoproiekt pro zaboronu DVZ v Ukraini vidirvani vid realnosti [*Whip without gingerbread: why the bill banning the internal combustion engine in Ukraine is detached from reality*]. *Fokus – Focus*. Retrieved from: <https://focus.ua/uk/auto/489946-pochemu-zakonoproekt-o-zaprete-dvs-v-ukraine-otorvan-ot-realnosti> [in Ukrainian].
3. Dovidkovi ta inshi informatsiino-analitychni materialy, shcho obgruntovuiut neobkhdnist pryiniattia akta: Dodatok 2 do poiasniuvalnoi zapysky do proiektu Zakonu Ukrainy "Pro vnesennia zmin do Zakonu Ukrainy "Pro deiaki pytannia vvezennia na mytnu terytoriiu Ukrainy ta provedennia pershoi derzhavnoi reiestratsii transportnykh zasobiv" [*Reference and other information and analytical materials justifying the need to adopt the act: Annex 2 to the explanatory note to the draft Law of Ukraine "On Amendments to the Law of Ukraine" On Some Issues of Importation into the Customs Territory of Ukraine and the First State Registration of Vehicles*] (2021). Ministerstvo infrastruktury Ukrainy: ofitsiyni veb-sait [*Ministry of Infrastructure of Ukraine: official website*]. Retrieved from: <https://mtu.gov.ua/news/32935.html> [in Ukrainian].
4. Kodola, B. (2019). Ekolohichna svidomist: ekolohichni prava, dotrymanna yakykh varto vymahaty [*Environmental awareness: environmental rights that should be respected*]. *Yurydychna hazeta – Legal newspaper*. Retrieved from: [publications https://yur-gazeta.com/practice/ekologichne-pravo-turistichne-pravo/ekologichna-svidomist-ekologichni-prava-dotrimannya-yakih-varto-vimagati.html](https://yur-gazeta.com/practice/ekologichne-pravo-turistichne-pravo/ekologichna-svidomist-ekologichni-prava-dotrimannya-yakih-varto-vimagati.html) [in Ukrainian].
5. Krasnova, Yu.A., Sachenko, O.A. (2017). Normatyvno-pravove zabezpechennia ekolohichnoi bezpeky pry shumovomu zabrudnenni aviatsiynym transportom [*Regulatory and legal provision of environmental safety in case of noise pollution by air transport*]. *Ekolohichne pravo - Environmental law*. № 3. 95-99. Retrieved from: [http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2017/3\\_2017/part\\_1/18.pdf](http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2017/3_2017/part_1/18.pdf) [in Ukrainian].
6. Ksenz, L. (2021). Peresadiat na elektrokarы, doplatiat za elektrotraktory. Kak y kohda v Evrope y Ukrayne zapretiat avto na benzyne [*Will be transferred to electric cars, will pay extra for electric tractors. How and when in Europe and Ukraine will ban cars on gasoline*]. *FaceNews.ua*. Retrieved from: <https://www.facenews.ua/articles/2021/337532/> [in Ukrainian].
7. Metodolohichni polozhennia zi skladannia rakhunku vykydiv u atmosferne povitria: Nakaz Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [*Methodological provisions for the calculation of air emissions: Order of the State Statistics Service of Ukraine from 19.10.2015 № 298*]. Retrieved from: [http://www.ukrstat.gov.ua/norm\\_doc/2020/268/268.pdf](http://www.ukrstat.gov.ua/norm_doc/2020/268/268.pdf) [in Ukrainian].
8. Milimko, L.V., Artemenko, O.V. (2015). Ekolohichne pravo Ukrainy [*Environmental law of Ukraine*]. Kyiv: Komprynt. Retrieved from: <https://er.nau.edu.ua/handle/NAU/49862> [in Ukrainian].
9. Ohliad stanu zabrudnennia navkolyshnoho pryrodnoho seredovyscha na terytorii Ukrainy za I pivrichchia 2021 roku (za danymy merezhi sposterezhen natsionalnoi hidrometsluzhby Ukrainy) [*Review of the state of environmental pollution on the territory of Ukraine for the first half of 2021 (according to the network of observations of the National Hydrometeorological Service of Ukraine)*]. (2021). Tsentralna heofizychna observatoriia imeni Borysa Sreznevskoho: Derzhavna sluzhba Ukrainy z nadzvychainykh sytuatsii [*Central Geophysical Observatory from Borys Sreznevsky: State Emergency Service of Ukraine*]. Retrieved from: <http://cgo-sreznevskyi.kyiv.ua/data/ukr-zabrud-viz-1/oglyad-stanu-zabrudnennya-za--pivrichchya-2021-sayt.pdf> [in Ukrainian].

10. Poiasniuvalna zapyska do Proektu Zakonu "Pro vnesennia zmin do Zakonu Ukrainy "Pro deiaki pytannia vvezennia na mytnu terytoriiu Ukrainy ta provedennia pershoi derzhavnoi reiestratsii transportnykh zasobiv" [*Explanatory note to the Draft Law "On Amendments to the Law of Ukraine" On Some Issues of Importation into the Customs Territory of Ukraine and the First State Registration of Vehicles " from 16.09.2019 № 2078-1*]. (2021). Ministerstvo infrastruktury Ukrainy: ofitsiyni veb-sait [*Ministry of Infrastructure of Ukraine: official website*]. Retrieved from: <https://mtu.gov.ua/news/32935.html> [in Ukrainian].

11. Pro vnesennia zmin do rozdiluu XX "Perekhidni polozhennia" Podatkovoho kodeksu Ukrainy shchodo stymuliuivannia rozvytku haluzi ekolohichnoho transportu v Ukraini: Zakon Ukrainy [*On Amendments to Section XX "Transitional Provisions" of the Tax Code of Ukraine on Stimulating the Development of the Ecological Transport Sector in Ukraine: Law of Ukraine from July 15, 2021*]. (2022, January). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1660-20#Text> [in Ukrainian].

12. Pro transport: Zakon Ukrainy [*On transport: Law of Ukraine from November 10, 1994*]. (2020, October). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> [in Ukrainian].

13. Proekt Zakonu "Pro vnesennia zmin do Zakonu Ukrainy "Pro deiaki pytannia vvezennia na mytnu terytoriiu Ukrainy ta provedennia pershoi derzhavnoi reiestratsii transportnykh zasobiv" [*Draft Law "On Amendments to the Law of Ukraine" On Some Issues of Importation into the Customs Territory of Ukraine and the First State Registration of Vehicles " from September 16, 2019*]. (2021). LIGA36: systema khmarnykh produktiv dlia komandnoho upravlinnia ryzykamy [*LIGA36: cloud product system for team risk management*]. Retrieved from: <https://ips.ligazakon.net/document/view/ji00493i?an=3> [in Ukrainian].

14. Rusilo, P., Kostiuk, V., Afonin, V. (2008). Vplyv na dovkillia avtomobilnoho transportu na vsikh stadiiakh yoho zhyttievoho tsykladu [*Environmental impact of road transport at all stages of its life cycle*]. *Naukovyi visnyk NLTU Ukrainy – Scientific Bulletin of National Forestry University of Ukraine*. 18.3. 85-89.

15. Serdiuchenko, N. (2008). Mizhnarodni uhody z pytan zminu klimatu [*International agreements on climate change*]. *Svitohliad – Outlook*. 1. 32-35.

16. Smertnist v Ukraini v 2020 rotsi: ofitsiina statystyka [*Mortality in Ukraine in 2020: official statistics*]. (2021). Vyshneva miska rada: ofitsiyni veb-sait [*Cherry City Council: official website*]. Retrieved from: <https://vyshneve-rada.gov.ua/component/content/article/39-nalogovay/6742--2020-.html> [in Ukrainian].

17. Uhoda pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu, z odniiei storony, ta Yevropeiskym Soiuzom, Yevropeiskym spivtovarystvom z atomnoi enerhii i yikhnimy derzhavamy-chlenamy, z inshoi storony vid 27.06.2014 [*Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, on the other hand, dated 27.06.2014*]. (2021). Retrieved from: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text) [in Ukrainian].

**MAKSYMENKO Natalia**, Candidate of Law, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Law and Legal Regulation of Aviation Activities of the Flight Academy of the National Aviation University, Kropyvnytskyi, Ukraine;

**USHAKOVA-KIRPACH Irina**, Candidate of Economic, Associate Professor, Associate Professor of the Department of general economic of disciplines, Central Ukrainian Institute of the Interregional Academy of Personnel Management, Kropyvnytskyi, Ukraine.



## INTRODUCTION OF ELECTRIC TRANSPORT AS A WAY TO FIGHT AGAINST POLLUTION OF THE ENVIRONMENT

**Abstract.** *The purpose of the study is to conduct an analytical and legal analysis of the government program for a gradual transition to road transport to an environmentally friendly form with a gradual abandonment of cars with an internal combustion engine. The research methods are the analysis of the draft government program for the promotion of clean and energy-efficient equipment for road transport, executed on the basis of a generalization of the positions of legal scholars and ecologists regarding the level of environmental pollution in connection with the increase in emissions of harmful substances into the atmosphere and the invention of the ways to minimize the impact on the environment.*

*The results of the study showed that the author carries out a legal analysis of the introduction by European countries of government subsidiary programs focusing on the use of environmentally friendly vehicles by the people. As part of strengthening the politically safe convergence between Ukraine and the European Union regarding the promotion of clean and energy efficient vehicles, the Government of Ukraine has initiated a corresponding government program, which includes a ban on the use of used cars with a diesel internal combustion engine from 01/01/2027, and from 01/01/2030 – a ban on the use of new vehicles with a diesel internal combustion engine, as well as used and new vehicles with a gasoline internal combustion engine.*

*The result of the study is the author's identification of a number of shortcomings that arise from the draft state program for the promotion of clean and energy-efficient vehicles for road transport, and require immediate elimination before the start of its implementation.*

**Key words:** *environment, atmospheric air, emissions of pollutants, environmentally friendly transport, government subsidies, electric transport, emission quotas, internal combustion engine.*

*Одержано редакцією: 11.10.2021 р.  
Прийнято до публікації: 19.10.2021 р.*