Юлія КРАСНОВА
ORCID: https://orcid.org/0000-0001-7898-9603
Марина ДЕЙНЕГА
ORCID: https://orcid.org/0000-0002-4785-7509

ЗЕЛЕНА ТА ЦИФРОВА МОБІЛЬНІСТЬ У ПРАВІ ЄС: СТРАТЕГІЧНІ ІМПЕРАТИВИ ДЛЯ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ

DOI: https://doi.org/10.15330/apiclu.71.3.13-3.33
УДК 341.217(4-6EU):349.444:656.022.9]:340.137(477)

Постановка проблеми. Транспортна політика сучасних держав більше постає як інтегральний інструмент реалізації глобальних стратегій сталого розвитку, цифрової трансформації та забезпечення безпеки перевезень. Вона перестає бути лише техніко-економічною сферою регулювання і набуває ознак комплексної правової доктрини, що визначає стратегічні пріоритети державної політики у взаємозв'язку з міжнародними зобов'язаннями та глобальними викликами. Європейський Союз (далі – ЄС), формуючи власну нормативну базу, заклав у своїх стратегічних документах – насамперед у Європейському зеленому курсі (European Green Deal) [1] та Стратегії сталої і розумної мобільності (Sustainable and Smart Mobility Strategy, 2020) [2] – концептуальні засади нової моделі транспортного права. Ця модель поєднує екологічні імперативи, цифрові технології та безпекові стандарти, утворюючи цілісну систему правового регулювання, що виходить за межі традиційного галузевого підходу.

Для України, яка перебуває у процесі відновлення транспортної інфраструктури та здійснює адаптацію законодавства до acquis communautaire, питання створення концептуальної моделі транспортного права набуває особливого значення. Воєнний стан та надзвичайні ситуації актуалізують потребу у правовому забезпеченні стійкості транспортної системи, яка має функціонувати навіть у кризових умовах. Це означає, що українське транспортне

право повинно не лише відтворювати європейські стандарти, а й формувати власну доктринальну основу, здатну забезпечити баланс між екологічними вимогами, цифровою інтеграцією та безпекою перевезень. У цьому контексті транспортна політика постає як стратегічний інструмент державотворення, що визначає не лише економічну конкурентоспроможність, а й міжнародну легітимність України у процесі євроінтеграції.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання адаптації законодавства України до права ЄС у сфері транспорту, включаючи екологічну складову, в різні часи досліджували багато вчених.

Зокрема, Олена Громова акцентує увагу на правових механізмах інтеграції екологічних стандартів у транспортну сферу, підкреслюючи необхідність гармонізації українського законодавства з директивами ЄС щодо безпеки перевезень та охорони довкілля [3, с. 88-97]. Марина Відякіна досліджує інституційні аспекти адаптації транспортного законодавства, зосереджуючись на ролі державних органів у забезпеченні відповідності нормам ЄС [4, с. 26-34]. Світлана Ільченко та Олена Никифорук розглядають транспортну політику крізь призму економіко-правових механізмів, наголошуючи на важливості декарбонізації та «зеленого» фінансування, а також досліджують правові виклики імплементації директив ЄС у сфері транспорту, зокрема щодо моніторингу викидів та технічного контролю [5, с. 3-21]. Ігор Жебєлєв досліджує публічно-правові аспекти транспортної політики, акцентуючи увагу на стратегічній ролі транспорту у відновленні України [6, с. 103-106].

Серед зарубіжних учених Ilona Jacyna-Gołda та Mariusz Salwin розробляють моделі оптимізації транспортних потоків і логістичних систем, застосовуючи багатокритеріальні методи для оцінки ефективності сталих перевезень [7]. David Banister пропонує сценарне планування розвитку транспортної політики ЄС, використовуючи методологію «backcasting» для прогнозування довгострокових стратегій мобільності [8, с. 565-568]. Luliana Lupu аналізує правові механізми інтеграції транспортних систем у контексті європейських екологічних стандартів [9] та ін.

Проте стрімка еволюція права ЄС у напрямі сталого розвитку (після прийняття European Green Deal у 2019 році) та цифровіза-

ції, потребує нового комплексного правового осмислення, зокрема в контексті інституційних інструментів систематизації норм.

Метою статті є комплексний правовий аналіз концепції зеленої та цифрової мобільності в праві ЄС, формулювання на цій основі стратегічних імперативів для реформування транспортного законодавства України та обґрунтування доречності його кодифікації.

Виклад основного матеріалу.

1. Правові засади зеленої та цифрової мобільності в Європейському Союзі

Сучасна парадигма формування Спільної транспортної політики ЄС зазнала фундаментальних трансформацій, переорієнтувавшись із концепції суто економічної інтеграції та лібералізації ринку на модель сталого, безпечного та технологічно нейтрального розвитку. Правові засади цієї моделі ґрунтуються на концепції подвійного переходу, що передбачає системне поєднання процесів декарбонізації та цифрової трансформації всієї інфраструктури [10]. У цьому контексті транспортна політика ЄС перестає бути лише сферою технічного регулювання і трансформується у комплексну правову доктрину, що інтегрує екологічні стандарти, економічні стимули та інституційні механізми. Правове регулювання зазначеної сфери в межах європейського правопорядку має дворівневу архітектуру, яка гармонійно поєднує інструменти стратегічного планування та імперативні нормативно-правові акти, що в сукупності формують цілісний та дієвий правовий механізм.

Документи правового характеру, які не мають прямої юридично зобов'язуючої сили, відіграють першорядну роль у європейському правовому просторі, оскільки вони легітимізують довгострокові політико-правові цілі, визначають векторальний розвиток законодавства та слугують телеологічним орієнтиром для подальшої правозастосовної практики. Центральне місце у цій системі посідає Європейський зелений курс, який є глобальною комунікацією Європейської Комісії та визначає транспорт як один із ключових секторів для досягнення кліматичної нейтральності до середини століття. У розрізі транспортного сектора

цей документ визначив імперативну ціль щодо скорочення емісії парникових газів на 90% до 2050 року [1; 11]. Досягнення цього показника пов'язується не з обмеженням переміщення як такого, а з докорінною зміною його правової та технологічної природи, зокрема через інтерналізацію екологічних витрат на основі принципу правової відповідальності забруднювача.

Логічним розвитком та безпосередньою галузевою конкретизацією екологічних імперативів стала Стратегія сталої та розумної мобільності, прийнята у 2020 році [2]. Передбачене нею скорочення викидів транспорту на 90% є безпрецедентним завданням у масштабах континенту. Цей документ заклав правовий фундамент під поняття розумної мобільності, де цифровізація виступає головним каталізатором сталого розвитку, диференціюючи правове планування на сталий, розумний та стійкий транспорт. Стратегія охоплює розвиток електромобільності, залізничних перевезень, інфраструктури для альтернативних видів палива та стимулювання громадського транспорту як пріоритетного виду мобільності.

Для ефективного моніторингу правових реформ у Стратегії було нормативно зафіксовано чіткі часові орієнтири, серед яких ключове значення має виведення в експлуатацію на європейські автошляхи щонайменше 30 млн транспортних засобів із нульовим рівнем викидів до 2030 року, а також досягнення повної кліматичної нейтральності залізничного транспорту на регулярних коротких маршрутах до 500 км. Важливим аспектом є нормативне стимулювання оптимізації модального розподілу перевезень, що передбачає переведення до 2030 року 30%, а до середини століття – 50% внутрішніх вантажних потоків з автомобільного транспорту на залізничні колії та внутрішні водні шляхи. Таке правове регулювання супроводжується всебічним сприянням розвитку мультимодальних логістичних ланцюгів та впровадження концепції автоматизованого і безпілотного підключення транспорту.

Перехід від стратегічного планування до створення загальнообов'язкових правил поведінки сформував багаторівневу систему регулювання, де базові екологічні вимоги поступово трансформувалися у жорсткі технологічні критерії. Історичним

підґрунтям цього процесу став Регламент (ЄС) 1315/2013 щодо керівних принципів розвитку Транс'європейської транспортної мережі, який визначив розбудову мережі TEN-T з урахуванням екологічних критеріїв, забезпечивши інтеграцію екологічних вимог у планування транспортних коридорів [12]. Паралельно з ним Директива 2014/94/ЄС про розгортання інфраструктури для альтернативних видів палива встановила перші уніфіковані вимоги до створення мережі зарядних станцій для електромобілів, що визначило мінімальні стандарти для держав-членів у сфері екологічної інфраструктури [13]. Практична реалізація цих положень у державах-членах підтвердила їхню спроможність. Зокрема, у Німеччині на виконання вимог цієї директиви було створено розгалужену національну мережу зарядних станцій [14], а у Франції впроваджено комплексні програми субсидування електротранспорту, які ефективно поєднали імперативні правові норми з економічними механізмами стимулювання [15]. У той самий час у Польщі розвиток залізничних перевезень було стратегічно інтегровано до коридорів TEN-T, що забезпечило масштабну екологічну модернізацію транспортної інфраструктури Східної Європи [16].

На сучасному етапі, в межах масштабного законотворчого пакета «Fit for 55», відбулася кардинальна модернізація всього масиву європейського транспортного права з метою забезпечення проміжного скорочення викидів на 55% до 2030 року [17; 18]. Модернізація характеризується переходом до регламентів як актів прямої дії, що нівелює фрагментарність національних підходів. Ключовим елементом оновленого регуляторного механізму став Регламент (ЄС) 2023/1804 про розгортання інфраструктури для альтернативних видів палива (AFIR), який замінив згадану Директиву (ЄС) 2014/94/ЄС, трансформувавши диспозитивні орієнтири у жорсткі обов'язки [19]. Цей акт детально фіксує просторово-технічні параметри, зобов'язуючи держави-члени забезпечити вздовж основної мережі TEN-T електрозарядні хаби потужністю від 400 до 600 кВт через кожні 60 км для легкового автотранспорту. Для важкого комерційного транспорту встановлено вимоги щодо розгортання станцій підвищеної потужності на

аналогічних відстанях, а також формування мережі водневої заправної інфраструктури через кожні 200 км, що вперше створило жорсткі географічні рамки для розбудови новітньої технологічної інфраструктури.

Екологічний тиск на сектор посилюється і через оновлений Регламент (ЄС) 2023/851 щодо стандартів CO2 для легкових автомобілів і вантажівок, який замінив попередні правила Регламенту (ЄС) 2019/631 та закріпив безпрецедентні обов'язкові показники скорочення викидів, стимулюючи виробників до кардинальних інноваційних рішень у сфері двигунів та композитних матеріалів з кінцевою метою повної заборони продажу нових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння після 2035 року [20]. Цей вектор підтримується оновленою Директивою (ЄС) 2023/2413 про відновлювальні джерела енергії (RED III), яка підвищила обов'язкову частку відновлювальної енергії в транспортному секторі до 29% до 2030 року або встановила обов'язок щодо зниження інтенсивності викидів парникових газів на 14,5%, змушуючи суб'єктів господарювання пришвидшувати перехід на сучасне біопаливо другого покоління та відновлювані палива неекологічного походження [21].

Водночас, цифровий вимір подвійного переходу отримав нове нормативне наповнення із прийняттям Директиви 2023/2661, яка модернізувала базові умови розгортання Інтелектуальних транспортних систем [22]. Правова новела цього акта полягає в переведенні обміну транспортними даними з категорії добровільної кооперації у площину безумовного юридичного обов'язку. Документ створює уніфікований правовий режим для збору, обробки та транскордонної передачі критично важливих дорожніх та просторових даних у режимі реального часу, включаючи обмеження швидкості, плани організації дорожнього руху та інформацію про безпечні пакувальні майданчики для комерційного транспорту. Нормативно-правове забезпечення безперебійного доступу до цих цифрових масивів є базовою правовою передумовою для безпечного функціонування підключених та автономних транспортних засобів, формування єдиного цифрового простору, оптимізації логістичних маршрутів та зниження заторів, що прямо конвертується у зменшення шкідливих викидів в атмосферу.

Для України зазначені європейські документи та успішні практики держав-членів формують імперативну правову основу гармонізації транспортного законодавства. Екологічна модернізація української транспортної системи, особливо в контексті набуття статусу кандидата на членство в ЄС та повоєнного відновлення, має включати обов'язкове створення нормативної бази для розгортання мережі зарядних станцій, стимулювання розвитку громадського транспорту та інтеграцію екологічних стандартів у транспорте планування. Надзвичайно важливим є і всебічне врахування досвіду держав-членів ЄС, які поєднують імперативні правові норми з гнучкими економічними стимулами, що дозволить забезпечити реальну ефективність вітчизняних екологічних та інфраструктурних реформ.

2. Сучасний стан та виклики нормативно-правового регулювання транспорту в Україні

На сучасному етапі державотворення транспортне законодавство України перебуває у стані перманентного реформування, правова динаміка якого суттєво відстає від темпів еволюції права ЄС. Отримання Україною статусу кандидата на членство в ЄС та необхідність повоєнного відновлення інфраструктури актуалізували проблему нормативно-правового розриву між національним регулюванням та європейським масивом права. Цей розрив має системний характер і зумовлений глибокими концептуальними, інституційними та техніко-юридичними суперечностями всередині вітчизняного правового поля. Новий імпульс та чіткі інституційні рамки для подолання цих розбіжностей задає Кластер 4 «Транспорт» у межах Національної програми адаптації законодавства України до права ЄС, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 01.04.2026 року № 438 [23]. Цей стратегічний документ виступає офіційною дорожньою картою наближення вітчизняного регулювання до європейського правопорядку, проте його практична реалізація стикається із низкою глибоких застарілих проблем.

Ключовим деструктивним чинником виступає застарілість та концептуальна зношеність базових галузевих законів. Наприклад, Закон України «Про транспорт» [24], прийнятий ще у першій по-

ловині 90-х років XX століття, а також профільні закони «Про автомобільний транспорт» [25] та «Про залізничний транспорт» [26] відображають правову філософію радянського та раннього пострадянського періодів. Їхні норми орієнтовані на екстенсивний розвиток, кількісні показники перевезень та жорстке галузеве адміністрування, повністю ігноруючи сучасні європейські імперативи кліматичної нейтральності, технологічної конвергенції та декарбонізації. Попри те, що згаданий Кластер 4 Національної програми адаптації чітко фіксує перелік регламентів та директив ЄС, які підлягають обов'язковій транспозиції, у чинному законодавчому полі України відсутнє системне юридичне визначення таких категорій, як зелена мобільність, мультимодальний логістичний ланцюг у розумінні права ЄС або інтерналізація зовнішніх екологічних витрат. Це створює правовий вакуум, який гальмує виконання урядових зобов'язань та унеможливлює швидку інтеграцію українського транспорту до Єдиного європейського транспортного простору.

Не менш гострою проблемою є фрагментарність та безсистемність процесів цифрової трансформації галузі. Впровадження окремих інноваційних інструментів, таких як електронна товарно-транспортна накладна або системи автоматичного габаритно-вагового контролю на дорогах, відбувається автономно та точково. Правове регулювання цих процесів позбавлене системного зв'язку з комплексними європейськими стандартами розумної мобільності, які урядова програма 2026 року вимагає імплементувати в межах гармонізації цифрових ринків. Вітчизняна нормативна база у сфері цифровізації розривається без належного врахування оновленої Директиви 2010/40/ЄС про інтелектуальні транспортні системи, що унеможливлює створення єдиного вітчизняного простору транспортних даних, сумісного з європейським [27]. Як наслідок, виникає юридична та технічна ізольованість українських цифрових сервісів від загальноєвропейських платформ обміну інформацією в режимі реального часу, що суттєво знижує транзитний та логістичний потенціал держави під час інтеграції в мережу TEN-T.

Крім того, суттєвим викликом є критична нестача дієвих правових стимулів для розбудови екологічної інфраструктури

альтернативних видів палива. Попри наявність точкових податкових та митних пільг, спрямованих на стимулювання імпорту електромобілів, в Україні на законодавчому рівні повністю відсутній комплексний стратегічний план розгортання мережі швидкісних зарядних хабів та водневих комплексів. Хоча Національна програма адаптації законодавства прямо вказує на необхідність наближення до стандартів Європейського зеленого курсу, чинне законодавство (закони України «Про альтернативні види палива» [28], «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів» [29] та ін.) не містить імперативних просторово-технічних вимог до щільності та потужності такої інфраструктури, які б корелювали з жорсткими параметрами європейського Регламенту (ЄС) 2023/1804 AFIR [30]. Відсутність чітких нормативних правил і гарантій для інвесторів, невизначеність правового статусу оператора зарядних станцій як суб'єктів ринку електричної енергії та нестача земельно-правових спрощень для будівництва хабів, консервують технологічну відсталість інфраструктури. Без негайного подолання цих нормативних бар'єрів та без виконання завдань, визначених у Кластері 4 урядової постанови № 438, Україна ризикує залишитися інфраструктурно ізольованою від новітніх транспортних коридорів Східної Європи.

3. Стратегічні імперативи для транспортного законодавства України

Для забезпечення успішної інтеграції до Єдиного європейського транспортного простору та виконання зобов'язань, зафіксованих у Кластері 4 Національної програми адаптації, український законодавець має керуватися системою взаємопов'язаних стратегічних імперативів.

Першим і найбільш фундаментальним серед них є імператив законодавчого закріплення пріоритету мультимодальності та екологічності перевезень. Національна правова доктрина повинна здійснити перехід від підтримки монотранспортних моделей до стимулювання безкоштовних логістичних ланцюгів із низьким

рівнем вуглецевого сліду. Першочерговим кроком у цьому напрямі має стати ухвалення принципово нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт», яка закладе правову основу для лібералізації ринку, допуску приватного сектору та синхронізації з технічними стандартами сумісності ЄС.

Одночасно з цим виникає гостра проблема у суттєвій модернізації чинного Закону України «Про мультимодальні перевезення» [31]. Правові норми мають не просто декларувати можливість змішаних перевезень, а створювати чіткі економіко-правові та податкові стимули для переспрямування вантажопотоків із перевантажених автомобільних шляхів на екологічно чистіші види транспорту, насамперед на залізницю та внутрішні водні шляхи. Юридичне закріплення єдиного наскрізного документа на перевезення та уніфікація правил відповідальності операторів мультимодальних перевезень дозволяють знизити трансакційні витрати бізнесу і декарбонізувати логістику.

Другим стратегічним імперативом виступає гармонізація вітчизняного законодавства про інтелектуальні транспортні системи, що вимагає розробки та ухвалення комплексного рамкового Закону України «Про інтелектуальні транспортні системи». Цей нормативний акт має повністю ретранслювати у внутрішній правопорядок вимоги модернізованої європейської Директиви (ЄС) 2023/2661. Ключове завдання такого законодавчого кроку полягає в переведенні обміну транспортними даними у площину імперативного юридичного обов'язку для всіх суб'єктів інфраструктури.

Новий правовий режим дозволить створити єдиний національний простір транспортних даних, структура якого буде апріорі інтегрована із європейськими платформами. На нормативному рівні це відкриє шлях для легітимації та масштабування систем автоматизованого збору інформації про дорожній рух у реальному часі, впровадження безконтактних технологій оплати доріг на основі стандартів Європейської електронної служби платних доріг (EETS) [32], а також повноцінного юридичного забезпечення систем автоматичного габаритно-вагового контролю за технологією зважування в русі. Більше того, створення стабільної цифро-

вої платформи є обов'язковою правовою передумовою для майбутнього нормативного врегулювання експлуатації підключеного та автономного безпілотного транспорту на дорогах загального користування.

Третім невід'ємним імперативом є повноцінна транспозиція положень європейського Регламенту AFIR щодо інфраструктури альтернативних палив у національне законодавче поле. Процеси повоєнного відновлення міжнародних транспортних коридорів, що проходять територією України та інтегровані до європейської мережі TEN-T, мають відбуватися виключно на основі новітніх екологічних стандартів. Це означає, що на рівні законів та підзаконних актів будівельного і технічного характеру мають бути закріплені жорсткі, імперативні вимоги щодо просторової щільності та мінімальної потужності електрозарядних і водневих комплексів.

Українське право має перейняти європейський підхід, зафіксувавши обов'язок розбудови потужних зарядних хабів через чітко визначені проміжки кілометражу для легкового та важкого комерційного транспорту. Для реалізації цього імперативу необхідно розробити чіткі правила інтеграції таких об'єктів у загальну енергетичну мережу держави, законодавчо спростити процедури відведення земельних ділянок уздовж магістралей та визначити правовий статус операторів інфраструктури альтернативних палив, що мінімізує інвестиційні ризики та унеможливить виникнення технологічного вакууму на українській ділянці мережі TEN-T.

Четвертим імперативом, який безпосередньо забезпечує безбар'єрність європейської інтеграції, є комплексна цифровізація дозвільних, супровідних та митних процедур у сфері міжнародних перевезень. Основним нормативним орієнтиром тут виступає перехід на передові європейські стандарти електронного вантажного транспорту, відомі як концепція e-Freight [33]. Це передбачає повну відмову від паперового документообігу та створення правових умов для взаємного визнання електронних транспортних документів між Україною та державами-членами ЄС. Ключовим етапом цієї реформи є нормативне забезпечення

повної технологічної та юридичної інтеграції української національної системи електронної товарно-транспортної накладної із європейською платформою електронних накладних e-CMR [34].

Така правова конвергенція дозволить усунути корупційні ризики, значно прискорить проходження митного і прикордонного контролю, ліквідує адміністративні бар'єри під час перетину кордону та забезпечить наскрізний цифровий моніторинг руху вантажів. У підсумку, синергетичний ефект від реалізації зазначених імперативів дозволить не просто формально наблизити вітчизняне законодавство до acquis ЄС, а створить якісно нове правове поле, здатне забезпечити стрімкий технологічний та екологічний розвиток усієї транспортної системи України.

4. Кодифікація як інструмент системної адаптації: перспективи Транспортного кодексу України

Окремим і надзвичайно важливим імперативом для вітчизняної правової системи є кардинальна зміна підходу до форми систематизації транспортного законодавства України. На сучасному етапі правове регулювання транспортної галузі в Україні є надмірно фрагментованим, оскільки базується на автономному існуванні окремих застарілих законів для залізничного, автомобільного, морського, повітряного та внутрішнього водного транспорту. Така розпорошеність нормативного матеріалу неминуче призводить до виникнення глибоких правових колізій, створює штучну конкуренцію між різними видами транспорту та заважає впровадженню наскрізних європейських стандартів. У зв'язку з цим обґрунтованою є потреба розробки та прийняття єдиного фундаментального кодифікованого акта – Транспортного кодексу України. Доречність та юридична необхідність кодифікації саме зараз зумовлена потребою комплексного виконання завдань Кластера 4 Національної програми адаптації законодавства та необхідністю створення єдиної правової матриці для зеленого та цифрового періоду.

Прийняття Транспортного кодексу України дозволить розв'язати проблему безсистемності реформи завдяки забезпеченню єдиної правової філософії Європейського зеленого курсу на загальнодержавному рівні. Замість точкового, хаотичного внесення

змін до десятків галузевих законів та підзаконних актів, Кодекс дозволить закріпити декарбонізацію, екологічність, кліматичну нейтральність та інтерналізацію зовнішніх витрат як загальні, імперативні принципи для всіх без винятку видів транспорту в єдиній Загальній частині документа. Це унеможливить ситуацію, коли екологічні вимоги виконуються в одному секторі й повністю ігноруються в іншому. Понад те, Кодекс є ідеальною правовою формою для повноцінної реалізації імперативу мультимодальності. Зелена мобільність ЄС базується на безшовній інтеграції різних видів транспорту, тоді як українські галузеві закони історично конкурують між собою. В межах Спеціальної частини Кодексу стане можливим уніфікувати правила змішаних перевезень, законодавчо закріпити статус єдиного наскрізного транспортного документа та встановити чіткі межі солідарної відповідальності перевізників, що стимулюватиме бізнес обирати найбільш екологічно вигідні логістичні маршрути.

Уніфікація цифрового простору та впровадження інтелектуальних транспортних систем також потребують кодифікованого підходу. Цифрова мобільність вимагає єдиних, наскрізних правил обміну даними, кібербезпеки та використання елементів штучного інтелекту на транспорті. Створення окремого великого розділу про цифрову інфраструктуру та інтелектуальні транспортні системи в межах єдиного Кодексу дозволить уникнути дублювання норм, чітко врегулює правовий статус транспортних даних у режимі реального часу та забезпечить апріорну сумісність українських систем із європейськими платформами. Цей же розділ має стати нормативним фундаментом для впровадження стандартів електронного вантажного транспорту та інтеграції вітчизняної е-ТТН із європейською e-CMR. Крім того, наявність кодифікованого акта дозволить системно транспортувати норми європейського Регламенту AFIR, зафіксувавши техніко-юридичні вимоги до інфраструктури альтернативних палив як невіддільну частину загальних вимог до розвитку національної транспортної мережі.

Важливим аргументом на користь кодифікації є її відповідність кращим європейським практикам системної адаптації права. Хоча в самому ЄС через специфіку наднаціонального права немає

єдиного Транспортного кодексу, для країни-кандидата кодифікація є найбільш ефективним способом структурно пересадити колосальний масив acquis європейської спільноти на національний рівень без створення правового хаосу. Подібний успішний досвід систематизації транспортного законодавства через ухвалення єдиних кодексів має Франція [35], чий досвід демонструє високу ефективність правового управління галуззю. Таким чином, ухвалення Транспортного кодексу України має розглядатися не просто як технічне об'єднання та інвентаризація чинних норм, а як інструмент радикальної правової реформи. Він повинен стати міцним нормативним фундаментом, який об'єднає всі чотири стратегічні імперативи «подвійного переходу» в єдину, несуперечливу систему, здатну забезпечити повноцінну інтеграцію України до Єдиного європейського транспортного простору на засадах цифровізації та екологічної безпеки.

Висновки. Проведене дослідження правових засад реалізації концепції подвійного переходу дозволяє констатувати, що зелена та цифрова мобільність у сучасному праві ЄС трансформувалася із суто декларативного екологічного тренду в жорстку, імперативну нормативно-правову реальність, яка безпосередньо визначає конкурентоспроможність економік держав-членів та архітектуру Єдиного європейського транспортного простору. Взаємозв'язок стратегічних орієнтирів м'якого права та суворих вимог законодавчого пакета «Fit for 55», зокрема Регламенту AFIR та оновленої Директиви про інтелектуальні транспортні системи, створила якісно нову національну регуляторну систему. Вона базується на принципах декарбонізації, технологічної конвергенції, інтерналізації зовнішніх екологічних витрат та безумовного юридичного обов'язку щодо транскордонного обміну цифровими даними в режимі реального часу. Успішний досвід Німеччини, Франції та Польщі наочно доводить, що ефективність інфраструктурних реформ досягається лише тоді, коли імперативні правові норми гармонійно поєднуються з дієвими економічними та фінансовими стимулами.

Для України, в контексті її кандидатського статусу та завдань повоєнного відновлення за принципом «відбудувати краще, ніж

було», адаптація транспортного законодавства до acquis європейської спільноти має стати методологічним і нормативним стрижнем модернізації всієї держави. Офіційно затверджена у 2026 році Національна програма адаптації, зокрема її Кластер 4 під назвою «Транспорт», вимагає від вітчизняного законодавця негайного подолання глибокого концептуального розриву між застарілими радянськими моделями екстенсивного адміністрування та сучасними європейськими стандартами. Керуючись визначеними у дослідженні стратегічними імперативами, український законодавець має забезпечити нормативний відхід від домінування викопного палива, запровадити правові інструменти стимулювання мультимодальних логістичних ланцюгів із переведенням вантажопотоків на залізницю та внутрішні водні шляхи, а також сформувати єдиний цифровий простір транспортних даних та інфраструктури альтернативних палив.

Фінальним, найбільш логічним та юридично ефективним кроком на цьому шляху має стати масштабна систематизація вітчизняного законодавства шляхом розробки та прийняття єдиного кодифікованого акта – Транспортного кодексу України. Спираючись на успішний досвід кодифікації у Франції, такий документ дозволить остаточно ліквідувати хронічну фрагментарність, дублювання та колізійність чинних галузевих законів. Інтеграція принципів екологічності, кліматичної нейтральності та цифрової безшовності в єдину Загальну частину Кодексу створить уніфіковане правове поле, здатне перетворити Україну на повноправний, високотехнологічний, безпечний та інфраструктурно інтегрований елемент Транс'європейської транспортної мережі TEN-T.

1. *The European Green Deal. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions (COM(2019) 640. European Commission. URL: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.consilium.europa.eu/media/47573/st_15051_2019_init_en.pdf (дата звернення: 26.07.2026).*
2. *Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions (COM(2020) 789. European*

Commission. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A52020DC0789&utm_source=copilot.com (дата звернення: 26.07.2026).

3. *Громова О.В. Досвід еволюції транспортної політики Європейського Союзу як напрямок для стратегічного планування транспортної галузі України. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2023. № 81-82. С. 88-97. DOI: https://doi.org/10.18664/btie.81-82.287180*
4. *Відякіна М. Інституційні аспекти трансформації спільної транспортної політики ЄС. Збірник наукових праць ЧДТУ. Сер. Економічні науки. 2017. Вип. 44. Ч. І. С. 26-34.*
5. *Никифорук О., Ільченко С. Європейська стратегія екологізації транспорту: логіка нормативного забезпечення. Економіка України. 2025. № 9 (766). С. 3-21. https://doi.org/10.15407/economyukr.2025.09.003*
6. *Жебєлев І.І. Державна транспортна політика Європейського Союзу: моделі та досвід для України. Вісник Національного технічного університету «ХПІ». Серія: Актуальні проблеми розвитку українського суспільства. 2024. № 2. С. 103-106. https://doi.org/10.20998/2227-6890.2024.2.15.*
7. *Ilona Jacyna-Golda, Nataliia Gavkalova and Mariusz Salwin (2026) Managing Innovation for a Sustainable Transport System: A Comparative Study of the EU and Ukraine. Sustainability. 18. 504. DOI: https://doi.org/10.3390/su18010504.*
8. *David Banister (2019) The climate crisis and transport. Transport Reviews. Volume 39, Issue 5. P. 565-568. https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1637113*
9. *Luliana Lupu (2023) EU Transport Policy & Statistics. UNECE Working Party on Transport Statistics: 15-17 May, Geneva. URL: https://unece.org/sites/default/files/2023-05/3_EU%20Transport%20Policy_17%20May_r.pdf (дата звернення: 26.07.2026).*
10. *Navigating Europe`s twin transition – opportunities and challenges of digitalization in the green transition. European Environment Agency. URL: https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/navigating-europes-twin-transition-opportunities-and-challenges-of-digitalisation-in-the-green-transition?utm_source=copilot.com (дата звернення: 26.07.2026).*
11. *Make Transport Greener. European Commission. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/attachment/869687/Transport_Factsheet_EN.pdf?utm_source=copilot.com (дата звернення: 26.07.2026).*

12. *Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU. EUR-Lex. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj/eng (дата звернення: 26.07.2026).*
13. *Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council of 22 October 2014 on the deployment of alternative fuels infrastructure. EUR-Lex. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2014/94/oj/eng (дата звернення: 26.07.2026).*
14. *Valeria Greco (2023) Ladeinfrastruktur: Was Sie über die Ladesäulenverordnung wissen müssen. CHARGEHERE. URL: https://chargehere.de/ratgeber/ladeinfrastruktur-was-sie-ueber-die-ladesaeulenverordnung-wissen-muessen/?utm_source=copilot.com (дата звернення: 26.07.2026).*
15. *France: Incentives and Legislation. European Commission. URL: https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/france/incentives-legislations?utm_source=copilot.com (дата звернення: 26.07.2026).*
16. *From national backbone to European connector: The Integrated Railway Network in the Port Polska Programme. Modern Railways. URL: https://www.modernrailways.com/article/integrated-railway-network-port-polska-programme?utm_source=copilot.com (дата звернення: 26.07.2026).*
17. *Fit for 55: how does the EU intend to address the emissions outside of the EU? Council of the European Union. URL: https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/fit-for-55-cbam-carbon-border-adjustment-mechanism/ (дата звернення: 26.07.2026).*
18. *Fit for 55: Delivering on the proposals. European Commission. URL: https://commission.europa.eu/topics/climate-action/delivering-european-green-deal/fit-55-delivering-proposals_en (дата звернення: 26.07.2026).*
19. *Regulation (EU) 2023/1804 of the European Parliament and of the Council of 13 September 2023 on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU. EUR-Lex. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32023R1804 (дата звернення: 26.07.2026).*
20. *Regulation (EU) 2023/851 of the European Parliament and of the Council of 19 April 2023 amending Regulation (EU) 2019/631 as regards strengthening the CO2 emission performance standards for new*

passenger cars and new light commercial vehicles in line with the Union's increased climate ambition. EUR-Lex. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/851/oj/eng (дата звернення: 26.07.2026).

21. *Directive (EU) 2023/2413 of the European Parliament and of the Council of 18 October 2023 amending Directive (EU) 2018/2001, Regulation (EU) 2018/1999 and Directive 98/70/EC as regards the promotion of energy from renewable sources, and repealing Council Directive (EU) 2015/652. EUR-Lex. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj/eng (дата звернення: 26.07.2026).*
22. *Directive (EU) 2023/2661 of the European Parliament and of the Council of 22 November 2023 amending Directive 2010/40/EU on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport. EUR-Lex. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj/eng (дата звернення: 26.07.2026).*
23. *Про затвердження Національної програми адаптації законодавства України до права Європейського Союзу (acquis ЄС): постанова Кабінету Міністрів України від 01.04.2026 р. № 438. URL: https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennia-natsionalnoi-prohramy-adaptatsii-zakonodavstva-ukrainy-do-prava-t10426 (дата звернення: 26.07.2026).*
24. *Про транспорт: Закон України від 10..11.1994 р. № 232/94-ВР. Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text (дата звернення: 26.07.2026).*
25. *Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001. Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text (дата звернення: 26.07.2026).*
26. *Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 р. Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text (дата звернення: 26.07.2026).*
27. *Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council of 7 July 2010 establishing a framework for the deployment of intelligent transport systems in the road transport sector and for interfaces with other modes of transport. EUR-Lex. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2010/40/oj/spa?eliuri=eli%3Adir%3A2010%3A40%3Aoj&locale=en (дата звернення: 26.07.2026).*
28. *Про альтернативні види палива: Закон України від 14.01.2000 р. Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1391-14#Text (дата звернення: 26.07.2026).*
29. *Про альтернативні види палива», «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та*

внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів: Закон України від 24.02.2023 р. Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2956-20#Text (дата звернення: 26.07.2026).

30. *Regulation (EU) 2023/1804 of the European Parliament and of the Council of 13 September 2023 on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU. EUR-Lex. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj/eng (дата звернення: 26.07.2026).*
31. *Про мультимодальні перевезення: Закон України від 17.11.2021 р. Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text (дата звернення: 26.07.2026).*
32. *European Electronic Toll Service (EETS). Rolling Plan for ICT standardization. European Commission. URL: https://interoperable-europe.ec.europa.eu/collection/rolling-plan-ict-standardisation/european-electronic-toll-service-eets-0 (дата звернення: 26.07.2026).*
33. *Regulation (EU) 2020/1056 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 on electronic freight transport information. EUR-Lex. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj/eng?utm_source=copilot.com (дата звернення: 26.07.2026).*
34. *Regulation (EU) 2020/1056 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 on electronic freight transport information. EUR-Lex. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj/eng (дата звернення: 26.07.2026).*
35. *Code des transports. Republique Française. URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000023086525/ (дата звернення: 26.07.2026).*

Юлія КРАСНОВА, Марина ДЕЙНЕГА. Зелена та цифрова мобільність у праві ЄС: стратегічні імперативи для формування транспортного законодавства України

У статті здійснено системне осмислення концепції «зеленої» та цифрової мобільності як нової доктрини транспортного права Європейського Союзу. Доводиться, що сучасна транспортна політика перестає бути лише бути лише техніко-економічною сферою і трансформується у стратегічний інструмент державотворення, який поєднує екологічні імперативи, цифрову інтеграцію та безпекові стандарти. Показано, що подвійний перехід – декарбонізація та цифровізація – формує багаторівневу систему правового регулювання, де стратегічні документи поєднуються з імперативними нормами прямої дії. Обґрунтовано, що для України, яка відновлює транспортну інфраструктуру та адаптує зако-

нодавство до acquis Communautaire, ключовим завданням є створення власної концептуальної моделі транспортного права. Вона має забезпечити стійкість системи в умовах воєнного стану, відповідність європейським стандартам та водночас враховувати національні потреби. В роботі формулюються нові положення, зокрема: необхідність кодифікації транспортного законодавства як засобу подолання фрагментарності правового регулювання; інтеграцію екологічних витрат у правову відповідальність перевізників; нормативне закріплення цифрового обміну даними як обов'язкової умови безпечного функціонування транспорту; стимулювання мультимодальних перевезень та інноваційних рішень у сфері альтернативних видів палива. Додатково підкреслюється, що модернізація транспортного права має бути спрямована на формування інституційної стійкості, підвищення ефективності правозастосування та забезпечення міжнародної легітимності України у процесі євроінтеграції. Робиться висновок, о стратегічна модернізація українського транспортного права має стати не лише інструментом інтеграції, а й чинником довгострокового розвитку, конкурентоспроможності та екологічної безпеки держави, а також важливим елементом формування нової моделі правової культури.

Ключові слова: клімат, зелена мобільність, цифрова трансформація, подвійний перехід, стійкість транспортної системи, кодифікація законодавства, євроінтеграція, екологічна безпека

Yuliia KRASNOVA, Maryna DEINEHA. Green and Digital Mobility in EU Law: Strategic Imperatives for Shaping Ukraine's Transport Legislation

The article provides a systematic reflection on the concept of "green" and digital mobility as a new doctrine of European Union transport law. It argues that modern transport policy is no longer confined to a purely technical-economic sphere but is transforming into a strategic instrument of state-building, combining ecological imperatives, digital integration, and safety standards. The study demonstrates that the twin transition-decarbonization and digitalization-creates a multi-level system of legal regulation, where strategic frameworks are complemented by binding norms of direct effect. It is substantiated that for Ukraine, which is restoring its transport infrastructure and adapting legislation to the acquis Communautaire, the key task is to develop its own conceptual model of transport law. This model must ensure system resilience under martial law, compliance with European standards, and at the same time reflect national priorities. The authors formulate new provisions, including: the necessity of codifying transport legislation to overcome regulatory fragmentation; the integration of ecological costs into carriers' legal liability; the normative consolidation of digital data exchange as a mandatory condition for safe transport functioning; and the stimulation of multimodal transport and innovative solutions in the field of alternative fuels. Furthermore, the modernization of transport law is emphasized as a means of strengthening institutional resilience, enhancing enforcement efficiency, and securing Ukraine's international legitimacy in the process of European integration. The conclusion highlights that the strategic modernization of Ukrainian transport law should become not only an instrument of integration but also a factor of long-term

development, competitiveness, and ecological security of the state, as well as an essential element in shaping a new model of legal culture.

Keywords: climate, green mobility, digital transformation, twin transition, resilience of the transport system, codification of legislation, European integration, ecological security

Дата першого надходження статті до видання: 27.07.2026
Дата прийняття статті до друку після рецензування: 12.08.2026
Дата публікації (оприлюднення): 22.08.2026

CC BY