

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ КАРШЕРІНГУ: РЕАЛІЇ ЄС ТА ДОРОЖНЯ КАРТА ДЛЯ УКРАЇНИ

Наталія ДОНІЙ

*доктор філософських наук, професор,
професор кафедри гуманітарних дисциплін
Пенітенціарна академія України
м. Чернігів, Україна*

Новітній соціальний простір характеризується інтенсивними технологізацією та автомобілізацією, що, в свою чергу, детермінувало трансформацію мобільнісних практик. Мобільність сьогодні – це не лише пересування, а й аксіологічний елемент повсякдення. У цьому контексті ідеологія Shared Mobility (зокрема, каршерінг) є ключовим інструментом реалізації European Green Deal, спрямованої на радикальну декарбонізацію транспортного сектору. Актуальність дослідження каршерінгу в Україні зумовлена необхідністю адаптації до стандартів ЄС щодо сталого розвитку, критичним перевантаженням міської інфраструктури, браком паркувальних місць та екологічними проблемами.

Тематика каршерінгу в ЄС широко висвітлена в працях науковців A. Chicco, G. Correia, F. Dias та ін. В Україні цей напрям досліджують І. Каширнікова, О. Маценко, В. Півень та ін., переважно фокусуючись на економічній ефективності. Проте, аналіз правової інтеграції каршерінгу в національну систему залишається практично поза увагою науковців в галузі права.

Каршерінг є моделлю короткострокової оренди автомобілів із оплатою за фактичний час користування. Каршерінг пропонує альтернативну модель сервісу: поєднання індивідуального комфорту з раціональним використанням міського простору. Попри тривалу історію (з 1948 року), справжній розквіт сервісу в Європі розпочався у 2000-х. На даний час, маючи понад 60 активних операторів у 23 країнах, Європа стала найзрілишим та найрозвиненішим ринком каршерінгу у світі¹. Прогнозується що до 2029 року кількість користувачів каршерінгу в Європі сягне 21,7 млн осіб, що тільки підсилить вже існуючий тренд на перехід від володіння до користування². Прогнозоване зростання пояснюється кількома ключовими факторами: політика ЄС щодо сталої

¹ What Carsharing Services Are Available in Europe in 2025? World Wide Mobility. URL: <https://worldwidemobility.io/blog/carsharing-in-europe>

² Car-sharing in Europe – Statistics & Facts. URL: <https://surl.li/ilyjcw>

мобільності; зобов'язання на рівні міст щодо скорочення викидів; зростання популярності електромобілів; світоглядний зсув від «плати за володіння» до «плати за використання» та цифровізація послуг мобільності.

Доцільно зазначити, що каршерінг безпосередньо пов'язаний із White Paper³ і спрямований на досягнення глобальних Цілей сталого розвитку ООН (ЦРС)⁴. Попри те, що загальноєвропейського регламенту щодо каршерінгу на рівні ЄС немає, бо Євросоюз діє через Soft Law, проте можна виділити ряд правових інструментів, що визначають його розвиток:

1) «Sustainable and Smart Mobility Strategy»⁵. Цей документ офіційно декларує Shared Mobility та відстоює доцільність зниження викидів парникових газів від транспорту, стимулювання використання екологічних транспортних засобів і розвиток спільної мобільності (car-sharing, bike-sharing) як доповнення до муніципального транспорту. Документ заохочує як інтеграцію каршерінгу з громадським транспортом, так і розвиток цифрових платформ мобільності (MaaS).

2) Directive 2006/123/EC⁶ Європарламенту щодо послуг на внутрішньому ринку. Застосовується до операторів каршерінгу як до постачальників послуг, особливо щодо: доступу до ринку, цифрових сервісів і захисту споживачів.

3) Directive 2009/33/EC (Clean Vehicles Directive)⁷, яка вже має внесені правки від 2019 р. та містить в собі норми, за якими зобов'язує муніципальні органи купувати послуги каршерінгу лише на базі екологічних авто.

4) Місцеві та національні рамки регулювання. Наприклад, норми які діють в Федеративній Республіці Німеччина⁸ щодо каршерінгу чи в окремих містах Італійської Республіки⁹. Це включає ліцензування,

³ White Paper. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. Brussels, 28.3.2011. COM(2011) 144 final. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52011DC0144>

⁴ 17 Цілей сталого розвитку. URL: <https://globalcompact.org.ua/tsili-stijkogo-rozvytku/>

⁵ Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future (SWD(2020) 331 final). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>.

⁶ Directive 2006/123/EC of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 on services in the internal market. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex:32006L0123>

⁷ Directive 2009/33/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles (Text with EEA relevance). URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2009/33/oj/eng>

⁸ Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing 1 / Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/csgg/index.html>

⁹ Car sharing and sharing-mobility stations (2025). Italy Lombardia. 20 August. URL: <https://www.interregeurope.eu/good-practices/car-sharing-sharing-mobility-stations>

вимоги до страхування, правила паркування, екологічні зони тощо. При цьому як національні, так і місцеві нормативно-правові акти в питанні каршерінгу мають відповідати загальним принципам Treaty on the Functioning of the European Union¹⁰: пропорційності, недискримінації та свободи надання послуг.

5) Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) Guidelines¹¹. Рекомендації Єврокомісії, де каршерінг прописаний як обов'язковий елемент міського планування в країнах ЄС, розвиток якого дозволяє отримувати фінансування з фондів ЄС. Виходячи з такої умови, стратегічні плани міст ЄС мають містити сформульовані цілі щодо розширення спільної мобільності та її інтеграції з іншими видами транспорту для досягнення місцевих екологічних і соціальних ЦСР.

6) Європейські ініціативи та співпраця. ЄС підтримує проекти та партнерства між містами та операторами для розвитку каршерінгу, що фінансуються через програми сталого мобільного розвитку¹². Це доповнює нормативні рамки і створює практичні інструменти просування спільної мобільності.

Отже, можемо констатувати, що регуляторна база ЄС щодо каршерінгу є стратегічно-планувальною, а основна реалізація відбувається через національне і місцеве законодавство. Відповідно, перед Україною, в рамках наміру входження в коло країн-членів ЄС, постали такі задачі:

1) Формування нормативно-правової основи регулювання каршерінгу як основи функціонування операторів так і забезпечення прав і рамок відповідальності користувачів у питаннях вимог до безпеки, паркування та захисту прав споживачів у цифровому середовищі.

2) Гармонізація з *Acquis Communautaire* ЄС та адаптація транспортного законодавства до стандартів ЄС, що включає імплементацію регламентів, директив і рекомендацій у транспортній сфері. Цей процес триває і передбачає поступову інтеграцію норм, що можуть впливати на сферу спільної мобільності¹³.

¹⁰ Consolidated version of the Treaty on the Functioning of the European Union. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/tfeu/2016/oj/eng>

¹¹ Guidelines (2014). Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. January 2014 (revised foreword). Brussels, ECDGMT, 151 p.; Guidelines For Developing And Implementing A Sustainable Urban Mobility Plan (2019). Second Edition / European Union's Horizon 2020 Research and Innovation programme. Brussels, ECDGMT, 168 p.

¹² Gkoumas K., et al. (2022) Car-sharing in Europe: A critical review of policy, research, innovation, and practice. European Commission – TRIMIS. URL: <https://trid.trb.org/View/2186043>

¹³ Прес-служба Апарату Верховної Ради України. Проведено скринінг відповідності транспортного законодавства України праву Європейського Союзу. 01 липня 2025. URL: https://www.rada.gov.ua/news/news_kom/263539.html

3) Законодавчо закріпити екологічні заохочення каршерінгу. Так, це можуть бути нормативно-правові стимули для використання електромобілів у каршерінгу, податкові пільги чи преференції при паркуванні. Подібні заохочення можуть сприяти досягненню ЦСР 11 та 13, оскільки це допоможе швидшому переходу на низьковуглецеві транспортні рішення.

Отже, каршерінг – це не просто оренда, на даний час це елемент сталості та стійкості (resilience) транспортної інфраструктури, оскільки забезпечує мобільність населення навіть за умов дефіциту палива або пошкодження приватних авто, а також це зміна філософії споживання – «доступ замість власності». Для більш широкого поширення такої філософії в Україні та популяризації практики каршерінгу як складової Shared Mobility, що є однією зі складових інтеграції в європейський транспортний простір, український законодавець має: 1) ліквідувати правову невизначеність та чітко визначити ряд складових успішності цієї практики, а саме – статус операторів каршерінгу, вимоги до фізичної безпеки та цифрову безпеку користувачів та осіб, які надають автомобілі в каршерінг; 2) запровадити окреме екологічне стимулювання шляхом впровадження пільг для електромобілів у каршерінгу (податкові знижки, безкоштовне паркування, тощо).