

УДК ([338.47+656.13]:004.94):(347.453:623.437.4)  
DOI 10.32755/sjlaw.2026.02.069

**Доній Н. Є.,**

доктор філософських наук, професор,  
професор кафедри гуманітарних дисциплін,  
Пенітенціарна академія України, м. Чернігів, Україна  
ORCID: 0000-0001-7933-887X

## **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОСЛУГ КАРШЕРІНГУ: АНАЛІЗ ACQUIS COMMUNAUTAIRE ЄС ТА ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ**

*У статті зазначено, що новітнє суспільство перебуває у ситуації автомобілізації і породженої нею глибокої трансформації транспортних моделей та мобільності. На зміну концепції володіння приватним автомобілем приходять ідеологія Shared Mobility, елементом якої є каршерінг. Вказано, що для України актуальність аналізу каршерінгу обумовлена євроінтеграцією та браком чіткої законодавчої бази щодо каршерінгу, що своєю чергою створює регуляторні ризики і заважає його масштабуванню, а через це практично обумовлює відсутність можливості зниження перевантаженості українських міст автомобілями та детермінує брак паркувальних місць.*

***Ключові слова:** каршерінг, законодавство, ідеологія спільного використання ресурсів, транспортні та мобільнісні практики, Цілі сталого розвитку.*

**Постановка проблеми.** Сучасні суспільства перебувають у ситуації масштабної автомобілізації і породженої нею глибокої трансформації транспортних моделей та мобільності. Мобільність дедалі більше постає як аксіологічна складова повсякдення, а ідеологія Shared Mobility, елементом якої є каршерінг (carsharing), чітко вкладається в реалізацію European Green Deal, згідно з якою транспортний сектор країн ЄС орієнтується на радикальне зниження викидів CO<sub>2</sub>. Каршерінг є альтернативною моделлю, що поєднує зручність індивідуального пересування з раціональним використанням транспортної інфраструктури. Схеми каршерінгу мають багаторічну історію (перша компанія з'явилася у Швейцарії у 1948 р.), але ця послуга мобільності стала широко доступною в європейських містах у 2000-х рр. (див. табл. 1). За п'ять років, між 2019–2024 рр., кількість користувачів каршерінгу в Європі



зросла приблизно з 14,2 мільйона до 18,8 мільйона, а до 2029 р. очікується зростання до 21,7 мільйона користувачів [1].

Таблиця 1. ТОП ЄС за 2025 рік за кількістю авто та щільністю каршерінгу<sup>1</sup>

Країна	Кількість авто	Авто на 10 000 мешканців
Німеччина	45 400	5,4
Франція	13 800	2,1
Італія	8 600	1,5
Бельгія	7 400	6,3
Нідерланди	7 000	3,8

Актуальність дослідження каршерінгу в Україні зумовлена необхідністю адаптації до стандартів ЄС щодо сталого розвитку, критичним перевантаженням міської інфраструктури, браком паркувальних місць та екологічними проблемами. Додатковим чинником є запит на нормативну базу, відсутність якої створює регуляторні ризики та перешкоджає впровадженню екомобільності.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій**, присвячених темі каршерінгу в ЄС, дозволяє констатувати, що більшість розвідок мають порівняльний характер і розкривають особливості цього виду мобільності в конкретній країні. Найбільше досліджень каршерінгу оприлюднюється науковцями Великої Британії та Німеччини. Останніми роками були оприлюднені наукові розвідки таких дослідників: A. Chicco, G. Correia, F. Dias, G. Haq, J. Mathis, C. Máthéb, M. Monteiro, J. Rodenbach, Al. Ortega, A. Tsakalidis, S. Szegedic, O. Vasd, G. Horváthe, T. Tóthf, M. Zakara, ін. В Україні каршерінг став об'єктом наукового та практичного інтересу щодо його ефективності для І. Каширнікової, О. Маценка, Т. Маланчук, В. Півня, Д. Пономарьова, В. Попова, Є. Скрипки та інших. Окремим напрямом є розвідки каршерінгу, у яких аналізується оптимальна кількість транспортних засобів в

<sup>1</sup> Musa Sela European car sharing continues to grow with 8% fleet rise. Zagdaily, 11 November 2025. URL: <https://zagdaily.com/trends/european-car-sharing-continues-to-grow-with-8-fleet-rise/>

окремих містах України. Наприклад, група науковців – Л. Тарандушка, Н. Костьян, І. Тарандушка, Ф. Яценко та М. Буханистий – аналізували це питання для м. Києва, К. Ковцур та І. Оленчук – щодо м. Тернополя, а Ю. Балагурак провів аналіз каршерінгу в м. Львові. Однак, попри значну кількість праць щодо каршерінгу, правові аспекти та важливі моменти інтеграції каршерінгу в національну систему України залишаються недостатньо висвітленими.

**Метою цієї роботи** є порівняльний аналіз нормативно-правової бази функціонування каршерінгу в ЄС і Україні та внесення пропозицій щодо моментів, на які доцільно звернути увагу під час розроблення та вдосконалення вітчизняної законодавчої бази з урахуванням сильних сторін європейського досвіду масштабування каршерінгу.

**Виклад основного матеріалу.** Каршерінг є моделлю короткострокового використання автомобіля з оплатою за фактичний час користування без потреби володіння транспортним засобом. Маючи понад 60 активних операторів у 23 країнах, Європа стала найрозвиненішим ринком каршерінгу у світі [2]. Ці цифри обумовлені кількома ключовими факторами: політика ЄС щодо сталої мобільності; зобов'язання на рівні міст щодо скорочення викидів; зростання популярності електромобілів; культурний зсув до «плати за використання» та цифровізація послуг мобільності.

Узагалі каршерінг безпосередньо пов'язаний з White Paper [3] і досягненням ряду глобальних Цілей сталого розвитку ООН (ЦРС) [4], зокрема: ЦРС 3 «Здоров'я та добробут», бо відбувається покращення якості повітря та безпеки дорожнього руху; ЦРС 9 «Інноваційна інфраструктура» через інтеграцію цифрових технологій у транспортні сервіси; ЦРС 11 «Сталі міста та громади», адже відбувається зменшення перевантаження міських транспортних засобів; ЦРС 13 «Боротьба зі зміною клімату», бо завдяки зниженню кількості приватних авто скорочуються викиди CO<sub>2</sub>.

Незважаючи на те, що специфічного загальноєвропейського регламенту щодо каршерінгу на рівні ЄС нині немає, адже Євросоюз скеровує вектор через «м'яке право» (Soft Law),

проте є комплекс правових інструментів і політик, що впливають на його розвиток:

1) "Sustainable and Smart Mobility Strategy" [5]. Цей документ офіційно визнає Shared Mobility, а отже, спрямований на зниження викидів парникових газів від транспорту, стимулювання використання екологічних транспортних засобів і розвиток спільної мобільності (car-sharing, bike-sharing) як доповнення до громадського транспорту і складової сталої та «розумної» мобільності. Документ заохочує як інтеграцію каршерінгу з громадським транспортом, так і розвиток цифрових платформ мобільності (MaaS).

2) Directive 2006/123/EC [6] 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 [7]. Ця Директива була оновлена у 2019 р., і вона фактично змушує муніципальні органи купувати послуги каршерінгу лише на базі екологічних авто.

4) Місцеві та національні рамки регулювання. На цьому пункті зупинимось детальніше нижче, але тут зазначимо, що, оскільки пасажирські послуги каршерінгу не охоплені прямою регуляцією ЄС, питання діяльності операторів на практиці регулюється на національному і муніципальному рівнях країн-членів ЄС. Це охоплює ліцензування, вимоги до страхування, правила паркування, екологічні зони тощо. При цьому рамки повинні відповідати загальним принципам Договору про функціонування ЄС: пропорційності, недискримінації та свободи надання послуг [8; 9].

5) Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) Guidelines [10; 11]. Рекомендації Єврокомісії, де каршерінг прописаний як обов'язковий елемент міського планування для отримання фінансування з фондів ЄС. Таким чином, стратегічні плани міст ЄС мають встановлювати 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 й операторами для розвитку

каршерінгу, що фінансуються через програми сталого мобільного розвитку [див., напр. 12]. Це доповнює нормативні рамки і створює практичні інструменти просування спільної мобільності.

Регуляторна архітектура ЄС щодо каршерінгу, як було вказано, є стратегічно-планувальною, а основна реалізація відбувається через національне і місцеве законодавство. Тож зупинимось на аналізі практики провідних європейських країн щодо регулювання та функціонування каршерінгу.

У **ФРН** відбулося перше законодавче закріплення каршерінгу через ухвалення 17 травня 2017 р. Carsharinggesetz [13]. Це один з небагатьох прикладів спеціального національного закону, ключовими положеннями якого є: офіційне визначення юридичного поняття «автомобіль каршерінгу» (він потребує спеціального маркування); надає муніципалітетам право виділяти спеціальні місця на дорогах загального користування для станційного та free-floating каршерінгу і дозволяє зменшення або повне скасування плати за паркування для таких авто. Окремо зазначається пріоритетність для екологічного автопарку, домінування якого дозволить швидше досягати ЦСР 9, ЦСР 11 та ЦСР 13.

У **Французькій Республіці** каршерінг впроваджується в межах енергетичного і транспортного переходу. Франція не має окремого закону про каршерінг, але регулює його через комплексні акти Loi d'Orientation des Mobilités (LOM, 2019) [14], що закріплюють Shared Mobility як інструмент екологічного транспорту. Цікавими моментами LOM є те, що вводиться поняття "forfait mobilités durables", яке означає, що роботодавці можуть виплачувати працівникам до 400 євро на рік (без податків) для покриття витрат на каршерінг або велосипед, та зобов'язує компанії з великим автопарком поступово переходити на «автомобілі з низьким рівнем викидів» (VFE), що прямо стимулює електричний каршерінг, чим сприяє досягненню ЦСР 3, ЦСР 11, ЦСР 13.

В **Італійській Республіці** фактично відбувається муніципальне регулювання кашерінгу, але також воно підтримане Міністерством екології та енергетичної безпеки. Нормативну основу каршерінгу становлять Codice della Strada

(Дорожній кодекс) та ініціатива ICS (Iniziativa Car Sharing). Особливістю є також те, що Мінекології фінансує координаційну структуру, яка об'єднує муніципалітети (Рим, Мілан, Турин) для розроблення єдиних правил доступу до ZTL (Zone a Traffico Limitato, «зони обмеженого руху»), де каршерінг має пріоритет з найбільш поширеними інструментами: безоплатне або пільгове паркування, доступ до історичних центрів міст, інтеграція з громадським транспортом. Наприклад, у м. Мілані, яке вважається однією зі столиць каршерінгу в Європі, завдяки системі обмежень для приватних авто на основі рішення міської ради "Deliberazione della Giunta Comunale" [15] була впроваджена зона Area C (платний в'їзд до центру міста), але автомобілі сервісів каршерінгу, які мають угоду з муніципалітетом (наприклад, Enjoy або Share Now), звільняються від плати за в'їзд (яка для приватних авто становить близько 5–7 євро на день) та мають право на безоплатне паркування на синіх і жовтих лініях (місця для резидентів). Утім, головною умовою залишається те, що оператори повинні передавати дані про поїздки в реальному часі до міського центру управління трафіком. У звіті Report della mobilità – AMAT Milano зазначено, що близько 12 % користувачів каршерінгу в Мілані вже відмовилися від власного авто, ще 8 % планують це зробити. Це призвело до скорочення приватного автопарку міста приблизно на 15 000 одиниць від початку запуску сервісів [16].

У **Королівстві Нідерланди** каршерінг є частиною цифрової транспортної екосистеми, і фактично вже завершилась інтеграція в Mobility as a Service (MaaS) [17]. Однак у цій країні відсутнє спеціальне законодавство щодо каршерінгу, і наголос ставиться на розвитку та функціонуванні цифрових платформ, інтероперабельності сервісів та скороченні приватного автоволодіння. Держава стимулює каршерінг через міські транспортні плани і кліматичну політику, акцентуючи на факті, що каршерінг пов'язаний з досягненням ЦСР 9, ЦСР 11, ЦСР 12 (раціональне споживання ресурсів).

Для **Королівства Іспанія** притаманний регіональний підхід, тому регулювання залежить від автономних спільнот і

міст [там само]. Наприклад, Мадрид і Барселона активно використовують каршерінг у політиці боротьби зі смогом, бо доступ до центральних зон дозволений переважно для екологічного транспорту. Каршерінг внесений до кліматичних планів країни та програм скорочення трафіку.

В Україні перша й найбільша каршерінг-компанія Getmancar була заснована у 2017 р. Т. Гетманським. Головний офіс компанії розташований у м. Дніпрі. На сьогоднішній день компанія має представництва в Грузії, Молдові, Німеччині й Румунії [18]. А у 2024 р., попри відкрити військову агресію РФ, в Україні почала функціонувати нова платформа каршерінгу PORTO [19]. Розгортання практики каршерінгу в Україні створює підґрунтя для: 1) досягнення ЦСР 11 та 13; 2) гармонізації з правом ЄС; 3) формування сталої транспортної політики в Україні. Однак, попри важливість такої практики і вказані моменти, можемо констатувати, що, на відміну від ЄС, в українському законодавстві поняття «каршерінг» не визначено окремо і відсутні спеціальні закони та підзаконні акти, що безпосередньо регулюють цей феномен. Нині основними нормативними актами, які опосередковано впливають на сферу каршерінгу та дозволяють йому існувати як формі бізнесу, є:

1) Цивільний кодекс України, який містить базові положення щодо регулювання договору передачі транспортних засобів у користування (прокат чи найм [оренда]), а договори каршерінгу часто трактуються саме як договори короткострокової оренди або публічної оферти. Нерідко має місце ототожнення цього договору з договором оренди транспортного засобу. Однак треба пам'ятати, що з огляду на специфіку використання об'єкта договір прокату слід відмежовувати від оренди транспортних засобів. Ключова відмінність полягає в меті: прокат згідно з ч.1 ст.788 Цивільного кодексу України традиційно обслуговує невиробничу сферу споживача [20], тоді як оренда транспортних засобів переважно слугує інструментом для ведення бізнесу.

2) Закон України «Про дорожній рух» [21], що встановлює загальні правила: 1) експлуатації транспортних засобів, які застосовуються незалежно від форми власності чи короткострокового користування авто; 2) актуальні зміни щодо номерних знаків і реєстраційних вимог розглядаються в парламенті.

3) Згідно з п. 24 ст. 7 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» [22] спеціальних ліцензій на здійснення діяльності з надання послуг прокату автомобілів не потрібно, оскільки до переліку видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, належить перевезення пасажирів, небезпечних вантажів і небезпечних відходів річковим, морським, автомобільним, залізничним і повітряним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом.

4) У ст. 9 Закону України «Про автомобільний транспорт» [23] наведено перелік видів господарської діяльності з надання послуг щодо перевезення пасажирів і небезпечних вантажів, на які видається ліцензія, але щодо каршерінгу там немає ані слова.

5) Дотримання вимог Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [24] має бути частиною правового поля для всіх операторів каршерінгу, що повинні забезпечувати страхове покриття транспортних засобів.

Отже, можемо зробити висновок, що перед Україною в рамках наміру входження до європейського простору постали такі виклики:

1) Відсутність спеціального законодавства створює правову невизначеність для операторів і користувачів, зокрема щодо вимог до безпеки, ліцензування, паркування та захисту прав споживачів у цифровому середовищі.

2) Гармонізація з *Acquis Communautaire* ЄС та адаптація транспортного законодавства до стандартів ЄС, що стосується імплементації регламентів, директив і рекомендацій у транспортній сфері. Цей процес триває і передбачає поступову інтеграцію норм, що можуть впливати на сферу спільної мобільності [25].

3) Розроблення спеціальних правил для спільної мобільності. Для стимулювання сталого розвитку транспортної системи Україні вигідно розробити окремі правові механізми для каршерінгу, включно з вимогами до операторів, правилами паркування, екологічним стимулюванням та умовами для цифрових платформ.

4) Екологічні стимули. Законодавчі стимули для використання електромобілів у каршерінгу, податкові пільги чи преференції під час паркування можуть сприяти досягненню ЦСР 11 та 13, оскільки це сприяє швидшому переходу на низьковуглецеві транспортні рішення.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** На відміну від класичної оренди або володіння автомобілем, каршерінг базується на принципі доступу замість власності, що відповідає сучасним підходам до циркулярної економіки та сталого споживання. Саме ця характеристика робить каршерінг релевантним інструментом реалізації Цілей сталого розвитку та підтримки інноваційних рішень у сфері міської мобільності.

У країнах ЄС регулювання каршерінгу здійснюється через стратегії сталого транспорту, інтеграцію у плани сталого мобільного розвитку на місцевому рівні та з урахуванням *Acquis Communautaire* ЄС (див. табл. 2).

Таблиця 2. Порівняльна характеристика нормативно-правового регулювання каршерінгу в країнах ЄС

Країна	Спеціальний закон	Рівень регулювання	Ключовий акцент
Німеччина	Так	Національний + муніципальний	Правова визначеність
Франція	Ні	Національний + муніципальний	Екологічні зони
Італія	Ні	Муніципальний	Паркування, доступ
Нідерланди	Ні	Стратегічний	Маас, цифровізація
Іспанія	Ні	Регіональний	Якість повітря

Для України адаптація транспортної моделі до євростандартів є питанням виконання міжнародних зобов'язань щодо апроксимації законодавства. В Україні відсутня спеціальна законодавча база щодо каршерінгу, а сфера функціонує в рамках загального цивільного і транспортного права. Проведений порівняльний аналіз дозволяє зробити висновок, що для України найбільш релевантними складовими вітчизняної моделі мають стати такі елементи: 1) з німецької моделі доцільно взяти як приклад термінологію та законодавче закріплення каршерінгу; 2) з французько-італійської моделі доцільно запозичити особливості інтеграції каршерінгу в екологічну і міську політику та визначити як зразок фінансових стимулів для громадян; 3) з нідерландської моделі найбільш корисним вбачається розвиток каршерінгу як частини цифрової мобільності.

Крім того, у період відкритої військової агресії РФ проти України треба мати на увазі, що каршерінг є елементом стійкості (resilience) міської інфраструктури, оскільки забезпечує мобільність населення навіть за умов дефіциту палива або пошкодження приватних авто. Тож це може стати підґрунтям для ухвалення нормативних актів, згідно з якими, наприклад, було би: а) введено поняття «Оператор мультимодальних перевезень (каршерінг)»; б) визначено технічні вимоги до автомобілів (наприклад, екологічний стандарт не нижче від Euro 6 або Electric); в) встановлено пільговий режим через запровадження фіксованого річного збору за паркування для одного авто каршерінгу (замість погодинної оплати); г) запроваджено дозвіл на паркування в певних зонах без додаткової плати; д) передбачено виділення певного відсотка (наприклад, 2 %) місць на комунальних парковках під маркування «Тільки для каршерінгу»; е) зобов'язано оператора інтегрувати дані про вільні авто в міський додаток (наприклад, «Київ Цифровий»).

### **Список використаних джерел**

1. Car-sharing in Europe – Statistics & Facts. URL: <https://surl.li/ilyjcw>.
2. What Carsharing Services Are Available in Europe in 2025? World Wide Mobility. URL: <https://worldwidemobility.io/blog/carsharing-in-europe>.

3. White Paper. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. Brussels, 28.03.2011. 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-stijjkogo-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. Consolidated version of the Treaty on the Functioning of the European Union. URL: [https://eurlex.europa.eu/eli/treaty/tfeu\\_2016/oj/eng](https://eurlex.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2016/oj/eng).

9. Tomášek M., Šmejkal V. та ін. Коментар до Договору про функціонування ЄС, Договору про ЄС та Хартії основоположних прав ЄС. Прага : Wolters Kluwer ČR, 2024. 1780 с.

10. Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. January 2014 (revised foreword). Brussels : ECDGMT, 2014. 151 p.

11. Guidelines For Developing And Implementing A Sustainable Urban Mobility Plan. Second Edition / European Union's Horizon 2020 Research and Innovation programme. Brussels : ECDGMT, 2019. 168 p.

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

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

14. LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039666574/>.

15. Il car sharing. URL: <https://www.mase.gov.it/portale/il-car-sharing>.

16. Report della mobilità di AMAT 2024. URL: <https://www.amat-mi.it/it/notizie/149/>.

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

18. Сідельнікова А. Тактика козацьких чайок. Каршеринг Getmancar запусився в Німеччині й Румунії з можливістю поїздок по ЄС. *Forbes Ukraine*. 2025. 14 червня. URL: <https://surl.lujsozos>.

19. Коноплицький С. В Україні з'явилась нова платформа каршерингу PORTO. *SPEKA.media*. 2024. 13 червня. URL: <https://speka.ua/news/v-ukrayini-zyavilas-nova-platforma-karseringu-porto-p2xr4d>.

20. Цивільний кодекс України: Кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. №№ 40–44. Ст. 356. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.

21. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>.

22. Про ліцензування видів господарської діяльності: Закон України від 02.03.2025 № 222-VIII. *Відомості Верховної Ради*. 2015. № 23. Ст. 158. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19#Text>.

23. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2021 № 2344-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 22. Ст. 105. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.

24. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 21.05.2024 № 3720-IX. *Відомості Верховної Ради*. 2024. № 37–38. Ст. 238. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3720-20#Text>.

25. 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](https://www.rada.gov.ua/news/news_kom/263539.html).

**Donii N.,**

Doctor of Sciences (Philosophy), Professor,

Professor of the Department of Humanities,

Penitentiary Academy of Ukraine, Chernihiv, Ukraine

ORCID: 0000-0001-7933-887X

## **LEGAL REGULATION OF CAR SHARING SERVICES: COMPARATIVE ANALYSIS OF THE EU ACQUIS COMMUNAUTAIRE AND THE LEGISLATION OF UKRAINE**

*Modern societies are experiencing widespread motorization and the profound transformation of transport and mobility practices that it has brought about.*

*Mobility has become an axiological component of everyday life, and the concept of private car ownership is being replaced by the ideology of shared mobility, of which car sharing is an element. Car sharing research in Ukraine is driven by EU integration requirements, urban infrastructure congestion, parking shortages, and the lack of a clear regulatory framework.*

*The **purpose** of this work is to analyze the regulatory framework for car sharing in the EU and Ukraine and to make proposals for improving domestic legislation, taking into account the strengths of the European experience in scaling car sharing.*

***Conclusions.** In the EU, car sharing is regulated through sustainable transport strategies, integration into sustainable mobile development plans at the local level, and taking into account general EU principles. For Ukraine, adapting the transport model to European standards is a matter of fulfilling international obligations regarding the approximation of legislation. A comparative analysis allows us to conclude that the most relevant components of the car sharing model for Ukraine should be the following elements: 1) from the German model, it is advisable to take as an example the legislative consolidation of car sharing; 2) it is advisable to borrow from the French-Italian model the features of integrating car sharing into urban policy and define it as a model of financial incentives for citizens; 3) from the Dutch model, the development of car sharing as part of digital mobility seems useful.*

*In addition, given the state of open military aggression by the rf against Ukraine, it should be borne in mind that car sharing is an element of urban infrastructure resilience, as it ensures the mobility of the population even in conditions of fuel shortages or damage to private cars.*

***Key words:** Car sharing, legislation, ideology of shared resource use, transport and mobility practices, Sustainable Development Goals.*

## References

1. Car-sharing in Europe – Statistics & Facts (n.d.), available at: <https://surl.li/iilyjew>.
2. World Wide Mobility (n.d.), *What carsharing services are available in Europe in 2025?*, available at: <https://worldwidemobility.io/blog/carsharing-in-europe>.
3. European Commission (2011), *White paper: Roadmap to a single European transport area – Towards a competitive and resource-efficient transport system* (COM (2011) 144 final), available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52011DC0144>.
4. Global Compact Network Ukraine (n.d.), *17 Sustainable Development Goals*, available at: <https://globalcompact.org.ua/tsilistijkogo-rozvytku/>.
5. European Commission (2020), *Sustainable and smart mobility strategy – putting European transport on track for the future* (SWD (2020)

331 final), available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>.

6. European Parliament & Council of the European Union (2006), *Directive 2006/123/EC on services in the internal market* dated 12 December 2006, available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex:32006L0123>.

7. European Parliament & Council of the European Union (2009), *Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles* dated 23 April 2009, available at: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2009/33/oj/eng>.

8. Council of the European Union (2016), *Consolidated version of the Treaty on the Functioning of the European Union*, available at: [https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/tfeu\\_2016/oj/eng](https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2016/oj/eng).

9. Tomášek, M., Šmejkal, V., et al. (2024), *Commentary on the Treaty on the Functioning of the EU, the Treaty on European Union and the Charter of Fundamental Rights of the EU*, Wolters Kluwer ČR.

10. European Commission (2014), *Guidelines: Developing and implementing a sustainable urban mobility plan*, ECDGMT.

11. European Commission (2019), *Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan*, 2nd ed., Horizon 2020 Research and Innovation Programme.

12. Interreg Europe (2025), *Car sharing and sharing-mobility stations – Italy Lombardia*, available at: <https://www.interregeurope.eu/good-practices/car-sharing-sharing-mobility-stations>.

13. Federal Ministry of Justice and Consumer Protection (Germany) (n.d.), *Carsharing Act (Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing)*, available at: <https://www.gesetze-im-internet.de/csgg/index.html>.

14. French Republic (2019), *Loi n° 2019-1428 d'orientation des mobilités*, available at: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039666574/>.

15. Ministry of Infrastructure and Transport (Italy) (n.d.), *Car sharing (Il car sharing)*, available at: <https://www.mase.gov.it/portale/il-car-sharing>.

16. AMAT Milano (2024), *Mobility report 2024*, available at: <https://www.amat-mi.it/it/notizie/149/>.

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

18. Sidielnikova, A. (2025), *Cossack boat tactics: Getmancar car sharing launches in Germany and Romania with EU travel option, Forbes Ukraine*, available at: <https://surl.lu/jsozos>.

19. Konoplytskyi, S. (2024), A new car-sharing platform PORTO has launched in Ukraine, *SPEKA.media*, available at: <https://speka.ua/news/v-ukrayini-zyavilas-nova-platforma-karseringu-porto-p2xr4d>.

20. Ukraine (2003), *Civil Code of Ukraine*: Law of Ukraine dated 16 January 2003 No. 435-IV, *Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine*, No. 40–44, Art. 356, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.

21. Ukraine (1993), *On Road Traffic*: Law of Ukraine dated 30 June 1993 No. 3353-XII, *Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine*, No. 31, Art. 338, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>.

22. Ukraine (2015), *On Licensing of Types of Economic Activity*: Law of Ukraine dated 2 March 2015 No 222-VIII, *Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine*, No. 23, Art. 158, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19#Text>.

23. Ukraine (2001), *On Road Transport*: Law of Ukraine dated 5 April 2001 No. 2344-III, *Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine*, No. 22, Art. 105, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.

24. Ukraine (2024), *On Compulsory Civil Liability Insurance of Land Vehicle Owners*: Law of Ukraine dated 21 May 2024 No. 3720-IX, *Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine*, No. 37–38, Art. 238, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3720-20#Text>.

25. Verkhovna Rada of Ukraine (2025), Screening of compliance of Ukraine's transport legislation with EU law, available at: [https://www.rada.gov.ua/news/news\\_kom/263539.html](https://www.rada.gov.ua/news/news_kom/263539.html).

*Дата першого надходження статті до видання: 12.01.2026.*

*Дата прийняття статті до друку після рецензування: 21.01.2026.*

*Дата публікації (оприлюднення): 01.06.2026.*