

**ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ СТАНДАРТЫ И УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ:
ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ «ЗЕЛЕННЫХ»
ТРАНСПОРТНЫХ ИНИЦИАТИВ**

Ховратова Светлана Николаевна

старший преподаватель кафедры юриспруденции
Учреждения образования «Могилевский государственный университет
имени А. А. Кулешова»
(г. Могилев, Беларусь)
hovratova@m.msu.by

Аннотация. В настоящей статье рассматривается вопрос о правовом регулировании «зеленых» транспортных инициатив. Автором анализируются экологические стандарты и устойчивое развитие как ключевые элементы правового регулирования в сфере транспорта.

Ключевые слова. «Зеленая» инициатива, окружающая среда, транспорт, устойчивое развитие, экологические стандарты.

Экологические стандарты и устойчивое развитие становятся ключевыми элементами правового регулирования в сфере транспорта, особенно в контексте борьбы с изменением климата и снижения негативного воздействия на окружающую среду. «Зеленые» транспортные инициативы направлены на сокращение выбросов вредных веществ, повышение энергоэффективности и внедрение экологически чистых технологий. На международном уровне экологические стандарты и «зеленые» инициативы регулируются рядом соглашений и инициатив, таких как Парижское соглашение, Киотский протокол и Европейский Green Deal. Парижское соглашение, принятое в 2015 году, ставит целью удержать рост глобальной температуры ниже 2°C, и страны-участницы обязались сокращать выбросы парниковых газов, включая выбросы от транспорта [1]. Киотский протокол, подписанный в 1997 году, устанавливает обязательства по сокращению выбросов парниковых газов, включая CO₂ от транспортных средств. Европейский Green Deal – это стратегия ЕС, направленная на достижение углеродной нейтральности к 2050 году, которая включает меры по переходу на экологически чистый транспорт, такие как развитие электромобилей и использование альтернативных видов топлива [2].

Кроме того, на международном уровне активно внедряются инициативы в сфере транспорта, такие как стандарты Евро, которые огра-

ничивают выбросы оксидов азота, твердых частиц и углекислого газа. В Европе действуют строгие экологические стандарты для транспортных средств (Евро-5, Евро-6), которые стимулируют производителей разрабатывать более экологичные технологии. Также международные организации разрабатывают стандарты для снижения выбросов во всех видах транспорта [3].

На национальном уровне страны принимают законы и программы, направленные на поддержку «зеленых» транспортных инициатив. Эти меры включают налоговые льготы и субсидии для производителей и покупателей электромобилей, гибридных автомобилей и транспортных средств на альтернативных видах топлива. Некоторые страны, такие как Великобритания и Франция, планируют полностью запретить продажу автомобилей с двигателями внутреннего сгорания к 2030–2040 годам [4]. В городах создаются экологические зоны с ограниченным въездом для транспортных средств, не соответствующих экологическим стандартам, например, зоны низкого уровня выбросов в Лондоне или Берлине. Также страны активно развивают инфраструктуру для электромобилей, строя зарядные станции и предоставляя льготы для владельцев электромобилей, и стимулируют развитие экологически чистого общественного транспорта, такого как электробусы и поезда на водородном топливе.

Экологические стандарты для транспортных средств играют ключевую роль в снижении воздействия транспорта на окружающую среду. Они устанавливают предельные значения выбросов вредных веществ и стимулируют производителей разрабатывать более экологичные технологии. Например, в Европе действуют стандарты Евро-5 и Евро-6, которые регулируют выбросы для автомобилей [5]. В США стандарты CAFE (Corporate Average Fuel Economy) требуют от производителей автомобилей повышать среднюю топливную экономичность своих моделей [6].

Устойчивое развитие в транспорте предполагает баланс между экономическими, социальными и экологическими аспектами. «Зеленые» инициативы включают переход на электромобили и гибриды, использование альтернативных видов топлива, таких как водород, биотопливо и сжиженный природный газ, оптимизацию маршрутов и использование технологий для снижения расхода топлива и выбросов, а также развитие экологически чистых видов общественного транспорта, таких как электробусы и трамваи [7].

Несмотря на активное развитие «зеленых» инициатив, развитие «зеленого» транспорта сталкивается с комплексом правовых и практических вызовов, требующих системного подхода для их преодоления. Одной из ключевых правовых проблем остаётся неоднородность экологических стандартов между странами. Например, строгие нормы выбросов в ЕС контрастируют с более мягкими требованиями в развивающихся государствах, что создает сложности для международных перевозчиков. Компании вынуждены тратить ресурсы на адаптацию к разным нормам, что увеличивает затраты на сертификацию и технологии. Усугубляет ситуацию отсутствие глобальной координации: регуляторные пробелы в таких сферах, как безопасность водородных систем или унификация критериев CO₂, замедляют формирование единых правил. Кроме того, недостаток инфраструктуры, такой как зарядные станции для электромобилей или заправки для водорода, замедляет переход на «зеленый» транспорт.

Необходимо отметить, что на практике основными барьерами становятся высокая стоимость технологий и дефицит инфраструктуры. Внедрение электромобилей и водородных топливных элементов требует значительных инвестиций, что особенно тяжело для малого бизнеса. Даже при наличии финансов компании сталкиваются с дополнительными расходами на обучение сотрудников и техническое обслуживание. Не менее важной является проблема инфраструктуры: это недостаточность зарядных станций и водородных заправок ограничивает логистические маршруты и увеличивает риски простоев. Эта ситуация напоминает «дилемму курицы и яйца» – инфраструктура не развивается без спроса, а спрос не растет без доступной инфраструктуры. Технологические ограничения, такие как малый запас хода аккумуляторов или низкая эффективность «зеленого» водорода, дополнительно тормозят прогресс.

Для решения этих проблем необходима комбинация мер на международном, государственном и корпоративном уровнях. Гармонизация стандартов через платформы под эгидой ООН или G20 могла бы снизить регуляторную фрагментацию. Примером служат регламенты ЕС, которые уже стимулируют соседние страны адаптироваться к единым нормам. Финансовая поддержка в виде субсидий, налоговых льгот и «зеленых» кредитов поможет малым компаниям преодолеть высокие входные барьеры. Развитие инфраструктуры требует государственно-частного партнерства: проекты вроде сети Tesla Supercharger показывают, как можно ускорить создание зарядных сетей [8, с. 46].

Технологические инновации, такие как твердотельные батареи и «зеленый» водород, играют ключевую роль в переходе к устойчивому транспорту. Однако их успешное внедрение требует не только технического прогресса, но и разработки комплексной нормативно-правовой базы, которая будет регулировать производство, использование и торговлю новыми технологиями. Международное сотрудничество в области Research and Development, поддержанное соответствующими правовыми механизмами, способно ускорить этот процесс и обеспечить выполнение глобальных экологических обязательств. Технологические инновации должны рассматриваться как неотъемлемая часть стратегии устойчивого развития, требующая скоординированных усилий со стороны государств, международных организаций и частного сектора.

Наконец, важно вовлечение общества и политической воли. Прозрачный диалог с регуляторами необходим для противодействия лоббированию со стороны традиционных энергетических компаний. Образовательные кампании и пилотные проекты, как переход DHL на электродоставку в городах, помогают преодолеть скептицизм и продемонстрировать жизнеспособность «зеленых» решений.

Таким образом, переход на «зеленый» транспорт возможен только через кооперацию всех сторон. Унификация стандартов, целевое финансирование, инфраструктурная экспансия и технологические прорывы должны стать частями единой стратегии. Это позволит трансформировать экологичный транспорт из нишевого решения в новую глобальную норму, отвечающую вызовам климатической эпохи.

Подводя итог, необходимо отметить, что правовое регулирование «зеленых» транспортных инициатив играет ключевую роль в достижении целей устойчивого развития и снижении воздействия транспорта на окружающую среду. Международные соглашения, национальные законы и экологические стандарты создают основу для перехода на экологически чистые технологии. Однако для успешной реализации этих инициатив необходимо решить такие проблемы, как неравномерное внедрение стандартов, высокая стоимость технологий и недостаток инфраструктуры. В будущем развитие «зеленого» транспорта будет зависеть от совместных усилий государств, бизнеса и общества, направленных на создание устойчивой и интеллектуальной системы международных перевозок.

Список литературы

1. Меры по борьбе с изменением климата // ООН. – URL: <https://www.un.org/ru/climatechange/paris-agreement> (дата обращения: 10.04.2026).
2. The European Green Deal // European Commission. – URL: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en (date of access: 20.04.2026).
3. Экологические евростандарты топлива // Топливная компания Балтика – URL: <https://www.tkbaltika.ru/blog/ekologicheskie-evrostandarty-topliva/> (дата обращения: 20.04.2026).
4. Европейские производители грузовиков намерены отказаться от двигателей внутреннего сгорания к 2040 году // The Insider. – URL: <https://theins.press/news/237724> (дата обращения: 20.04.2026).
5. Maps of environmental restrictions : [website]. – European Union, 2007–2025. – URL: <https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147> (date of access: 20.04.2026).
6. Corporate Average Fuel Economy (CAFE) Standards // U. S. Department of Transportation. – URL: <https://www.transportation.gov/mission/sustainability/corporate-average-fuel-economy-cafe-standards> (date of access: 20.04.2026).
7. Что такое устойчивый транспорт? // ООН. – URL: <https://www.un.org/ru/observances/sustainable-transport-day> (дата обращения: 20.04.2026).
8. Бабаян, Г. В. Технологические и экономические аспекты быстрой зарядки электромобилей: сравнительный анализ США и ЕС / Г. В. Бабаян // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2024. – № 11–1 (117). – С. 43–61.