

---

**ЕКОНОМІКА ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ  
ТА ОХОРОНИ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА**

---

УДК 33.332.3

DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2020-4-18>**Новаковська І.О.**доктор економічних наук, доцент,  
завідувач кафедри аерокосмічної геодезії та землеустрою  
Національного авіаційного університету**Іщенко Н.Ф.**доктор PhD,  
старший викладач кафедри аерокосмічної геодезії та землеустрою  
Національного авіаційного університету**Novakovska Iryna, Ishchenko Nataliia**

National Aviation University

**ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА  
У СФЕРІ ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ  
ТА ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА****WAYS TO IMPROVE LEGISLATION OF LAND  
USE AUTOMOBILE TRANSPORT AND ROAD ECONOMY**

У статті розглянуто сучасний стан нормативно-правової бази землекористування автомобільного транспорту та дорожнього господарства. Визначено, що регулятивна політика певних нормативних актів потребує узгодження та врегульованості, оскільки відсутні такі поняття, як «резервні зони», «придорожні території», «охоронні зони» вздовж автомобільних доріг, що потребує законодавчого окреслення. Встановлено, що рівень автомобілізації країни вимагає розбудови транспортних шляхів, тому впровадження вище зазначених понять як правової необхідності врегулювання земельних відносин, забезпечення потреб населення, галузей економіки в землі як у просторовому ресурсі повинно здійснюватися згідно з вимогами чинного законодавства. Обґрунтовано необхідність закріплення норми щодо планування використання земель дорожнього господарства, їх обліку на загальнодержавному та регіональному рівнях, а також спрощення процедури погодження місць розташування лінійних транспортних об'єктів.

**Ключові слова:** землекористування, резервування, землі автомобільного транспорту та дорожнього господарства, придорожні території, земельні відносини, законодавча база, земельний кадастр.

В статье рассмотрено современное состояние нормативно-правовой базы землепользования автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Определено, что регулятивная политика определенных нормативных актов нуждается в согласовании и урегулировании, поскольку такие понятия, как «резервные зоны», «придорожные территории», «охранные зоны» вдоль автомобильных дорог, нуждаются в законодательном закреплении. Отмечено, что уровень автомобилизации страны требует развития транспортных путей, поэтому необходимо внедрение выше отмеченных понятий как правовой необходимости урегулирования земельных отношений, обеспечения потребностей населения, отраслей экономики в земле как в пространственном ресурсе, которое должно осуществляться согласно требованиям действующих нормативно-правовых документов. Обоснована необходимость планирования использования земель дорожного хозяйства, их учета на общегосударственном и региональном уровнях, а также упрощения процедуры согласования мест для расположения линейных транспортных объектов.

**Ключевые слова:** землепользование, резервирование, земли автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, придорожные территории, земельные отношения, законодательная база, земельный кадастр.

The current state of the normative-legal framework of land use automobile transport and road economy has been considered in the article. It has been determined that the regulatory policy of certain regulations needs to be harmonized and regulated, as the absence of such concepts as "reserve zones", "roadside areas", "protection zones" along highways requires legislative delineation. It has been established that the country's level of motorization requires the development of transport routes. Also such serious problems as the legal need of land relations regulation, providing the population's needs, industries in the land must be carried out in accordance with applicable regulations. The necessity of consolidating the planning norm of the road management lands use, their accounting at the national and regional levels, as well as simplifying the procedure for approving the locations of linear transport facilities has been substantiated. The terms of the executive authorities to form and implement state land policy and land regulation and their ability to organize public ownership and land management has been considered. They directly address land use issues in the field of roads, the acquisition of the right to land from public property, environmental protection. A detailed analysis of the land category of industrial, transport, communications, energy, defence and other purposes has been carried out, where the land that are in the subspecies of each category and their possible forms of ownership has been indicated. The structural scheme of distribution and management of road transport and land management as separate categories of transport land has been presented. Amendments and additions to a number of laws of Ukraine has been proposed, which make it possible to resolve the problematic issues of legislation in the field land use of road transport and road management. There are regulation the classification of road and road land and their demarcation, regulatory consolidation of policy directions land use of road transport and road management, the creation of an appropriate database to fully reflect current information in the State Land Registry for this category of land.

**Key words:** land use, reservation, land of automobile transport and road economy, roadside territories, land relations, legislative framework, land cadastre.

**Постановка проблеми.** Необхідною передумовою економічного та соціального розвитку країни є розвиток транспортної інфраструктури. Вона спрямована на те, щоб задовольнити потреби підприємств і населення в перевезеннях вантажів і пасажирів, налагодити стабільні виробничо-коопераційні зв'язки, досягнути збалансованого просторового розвитку, підвищити рівень локальної доступності всіх територій, їхню інвестиційну привабливість і конкурентоспроможність. Тому досить важливим питанням сьогодення є забезпечення транспортної інфраструктури просторовим базисом – землею. На сучасному етапі стан нормативно-правової бази, яка забезпечує землекористування автомобільного транспорту та дорожнього господарства, недостатньо врегульований і знаходиться на шляху інтеграції до законодавства Європейського Союзу [4].

Особливу увагу слід зосередити на таких поняттях, як «резервування земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства», яке взагалі не розглядається у Земельному кодексі України. Тим більше що сучасний рівень автомобілізації країни вимагає розбудови транспортних шляхів. Саме це зумовлює необхідність резервування земель як правової необхідності врегулювання земельних відносин, забезпечення потреб населення, галузей економіки в землі, її раціонального використання та охорони, яке повинно здійснюватися згідно з вимогами чинних нормативно-правових документів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженням щодо розроблення шляхів впро-

вадження та вдосконалення нормативно-правового забезпечення землекористування та розвитку автодорожньої інфраструктури присвячено праці як вітчизняних, так і зарубіжних учених, зокрема І.К. Бистрякова, М.М. Габреля, Т.М. Гапотченка, Д.С. Добряка, Т.О. Євсюкова, А.Г. Мартина, А.М. Мірошниченка, Л.Я. Новаківського, М.К. Біллей, Л. Сміт, Дж. Скотт та інших. Однак, різні аспекти процесу визначення правового режиму земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства потребують вдосконалення.

**Формулювання цілей статті (постановка проблеми).** Метою дослідження є виокремлення проблем у сфері нормативного регулювання землекористування автомобільного транспорту та дорожнього господарства, а також внесення пропозицій щодо вдосконалення основоположних законодавчих актів.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Процес інтеграції вітчизняної транспортної інфраструктури з європейською, який відбувається нині, створює умови для прискореного соціально-економічного, екологічно збалансованого розвитку країни, зміцнення її економічної безпеки, підвищення конкурентоспроможності мережі доріг, тому це потребує максимального використання транспортної інфраструктури держави. Саме розвиток транспорту вимагає забезпечення земельними ресурсами, як просторового базису. Планування використання земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства повинно здійснюватися за довгостроковою перспективою розвитку

автомобільних доріг й інших об'єктів автомобільного транспорту на основі зазначених соціально-економічних програм, землепорядної, містобудівної, природоохоронної й іншої документації, а також на основі закріплених норм законодавчої бази.

Слід зазначити, що нормативно-правові акти, прийняті в Україні впродовж останніх років, мають універсальне значення і застосовуються в різних галузях економіки. Вони регулюють питання землекористування громадян, юридичних осіб, територіальних громад і держави, зокрема набуття права на землю, використання й охорони земель. Оскільки у багатьох галузях не існує самостійних нормативно-правових документів з окремих питань регулювання земельних відносин, акти універсального характеру значною мірою замінюють прогалини чинного законодавства. Основоположні засади регулювання земельних відносин закріплені в Конституції України, відповідно до якої прийнято низку кодексів і законів. Окрему ланку у земельному законодавстві становлять постанови Кабінету Міністрів України. Особливе місце в системі відомчих нормативно-правових актів належить нормативним документам – будівельним нормам, стандартам, правилам тощо. Для становлення, функціонування та розвитку дорожнього комплексу країни значна частина правових норм Земельного Кодексу має основоположне значення. Так, главою другою і третьою врегульовані повноваження Верховної Ради України, Верховної Ради Автономної Республіки Крим, органів місцевого самоврядування, а також органів виконавчої влади в галузі земельних відносин.

Зокрема, Верховна Рада України, крім законодавчого регулювання земельних відносин і визначення засад державної політики в галузі використання та охорони земель, установлює та змінює межі районів і міст, погоджує питання, пов'язані з вилученням (вкупом) особливо цінних земель, у тому числі для розміщення об'єктів дорожнього комплексу.

Верховна Рада Автономної республіки Крим вирішує питання про надання земельних ділянок для будівництва автомобільних доріг, інших об'єктів дорожнього господарства із земель, що перебувають у спільній власності територіальних громад сіл, селищ, міст; затверджує республіканські програми використання [3].

Органи місцевого самоврядування (обласні, Київська і Севастопольська міські, районні, сільські, селищні, міські ради) розпоряджаються землями територіальних громад, крім обласних і районних рад, що розпоряджаються землями спільної власності територіальних громад; здійснюють організацію землеустрою

і координують діяльність місцевих органів земельних ресурсів. Київська і Севастопольська міські ради, а також сільські, селищні, міські ради, крім того, розпоряджаються землями відповідних територіальних громад; передають земельні ділянки комунальної власності у власність громадян та юридичних осіб і надають земельні ділянки в користування; вилучають земельні ділянки із земель комунальної власності та викупляють їх для суспільних потреб; здійснюють контроль за використанням і охороною земель територіальних громад, додержанням земельного та екологічного законодавства; координує діяльність місцевих органів земельних ресурсів і здійснення контролю за використанням та охороною земель [3].

Отже, вказані органи місцевого самоврядування вирішують весь комплекс питань щодо набуття права на землю під об'єкти дорожнього господарства із земель комунальної власності. Повноваження органів виконавчої влади зосереджуються в основному на розпорядженні землями державної власності, реалізації державної політики у галузі використання та охорони земель, розробленні та забезпеченні виконання загальнодержавних і регіональних програм використання й охорони земель, організації ведення державного земельного кадастру, здійсненні державного контролю за землекористуванням та організації проведення землеустрою. Кабінет Міністрів України, зокрема, проводить викуп земельних ділянок для суспільних потреб, передає земельні ділянки із земель державної власності у власність юридичних осіб або надає їх у користування, погоджує розміщення об'єктів на особливо цінних землях у порядку, установленому законом.

Таким чином, органи виконавчої влади наділені широким колом повноважень щодо формування та реалізації державної земельної політики і регулювання земельних відносин, розпорядження землями державної власності, управління земельними ресурсами. Вони безпосередньо вирішують питання землекористування в галузі дорожнього господарства, набуття права на землю із земель державної власності, охорони довкілля.

Відповідно до статті 19 ЗКУ, землі промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення об'єднані в одну категорію. Характерною ознакою вказаної категорії є те, що для функціонування і розвитку галузей народного господарства, землі яких включено до цієї категорії, земля є просторовим, територіальним базисом. Однак формування зазначеної категорії лише за вказаною ознакою не є вичерпним.

Кожна категорія земель має особливий правовий статус, згідно з яким здійснюється їх охорона, а також спрямована поєднати особливості використання землі як територіального базису, природного ресурсу, основного засобу виробництва та реалізувати пріоритетність вимог екологічної безпеки. Цільове призначення земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення відображається у назві кожного підвиду, що цілком логічно та регулюється відповідними законами і нормативно-правовими актами [2; 3] (табл. 1).

За своїм правовим режимом земля, як просторовий базис, має досить багато відмінностей економічного функціонування в різних сферах діяльності. Правовий режим цих сфер також суттєво різниться, що призвело до поділу основного цільового призначення земель за категоріями на окремі внутрішні види або за функціональним призначенням, як зазначається в Класифікаторі цільового використання землі, запровадженому Держкомземом України 1998 року [16].

У складі земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства як складової частини земель транспорту є істотна відмінність у структурі цих двох складових частин (стаття 71), нормуванні та характері їх землекористування, особливостях правового статусу. Землі дорож-

нього господарства у складі вказаної статті є самостійною другою частиною. Їх правовий режим базується на складових автомобільних доріг, що мають самостійне правове регулювання (закономи про автомобільні дороги, дорожній рух, концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг та інші). За землі дорожнього господарства автомобільних доріг загального користування, відповідно до Податкового кодексу України (стаття 283), не сплачується податок за землю. Регулювання їх використання та охорони як самостійного об'єкта земельних відносин передбачено іншими нормативно-правовими актами. Потребують удосконалення й окремі правові норми щодо встановлення та зміни цільового призначення земель. Зокрема, глава 13 містить визначення земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення, склад земель за окремими видами категорій, форми власності, в яких можуть перебувати землі, особливості надання земельних ділянок, установа охоронних зон. Визначено, що порядок використання земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення встановлюються законом [3].

Аналіз чинних законодавчих актів підтверджує, що державна мережа автомобільних доріг має достатньо правових особливостей,

Таблиця 1

**Аналіз категорії земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення**

Назва підвиду земель	Землі, які входять до підвиду	Форма власності
Землі промисловості	Землі, надані для розміщення та експлуатації основних, підсобних і допоміжних будівель і споруд промислових, гірничодобувних, транспортних підприємств, їх під'їзних шляхів, інженерних мереж, адміністративно-побутових будівель, інших споруд; землі індустріальних парків	Державна, комунальна, приватна
Землі транспорту	Землі, надані підприємствам, установам та організаціям залізничного, автомобільного транспорту і дорожнього господарства, морського, річкового, авіаційного, трубопровідного транспорту та міського електротранспорту для виконання покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту і розвитку об'єктів транспорту	Державна, комунальна, приватна
Землі зв'язку	Земельні ділянки, надані під повітряні та кабельні телефонно-телеграфні лінії і супутникові засоби зв'язку	Державна, комунальна, приватна
Землі енергетики	Землі, надані під електрогенеруючі об'єкти (атомні, теплові, гідроелектростанції, електростанції з використанням енергії вітру і сонця та інших джерел), об'єкти транспортування електроенергії до користувача	Державна, комунальна, приватна
Землі оборони	Землі, надані для розміщення і постійної діяльності військових частин, установ, військово-навчальних закладів, підприємств та організацій Збройних сил України, інших військових формувань, утворених відповідно до чинного законодавства	Державна
Землі іншого призначення	Немає	Відсутні

регулювання яких відбувається самостійно, тобто відокремлено від земель автомобільного транспорту, з якими землі дорожнього господарства становлять спільний вид у складі окремої категорії земель. Тому, на нашу думку, доцільно розділити ці землі, що надасть можливість удосконалити систему управління ними, ведення їх обліку в Державному земельному кадастрі як окремих категорій земель транспорту. Наведемо структурну схему розподілу та управління землями автомобільного транспорту й дорожнього господарства як окремих категорій земель транспорту на рис. 1.

Складність регулювання землекористування в досліджуваній сфері полягає в тому,

що склад, статус, порядок надання, вилучення (викупу) земельних ділянок, передачі автомобільних доріг у концесію, оподаткування землі, охорони навколишнього природного середовища вирішені в різних законодавчих актах, частина положень яких не кодифікувалася. Окремі питання встановлення сервітутів, резервування земельних ділянок, визначення спеціальних зон і режимів їх землекористування не розроблено щодо земель дорожнього господарства взагалі.

Недостатньо врегульовані питання охорони ґрунтів, захисту цінних земель під час будівництва (реконструкції) автомобільних доріг, боротьби з шумами.

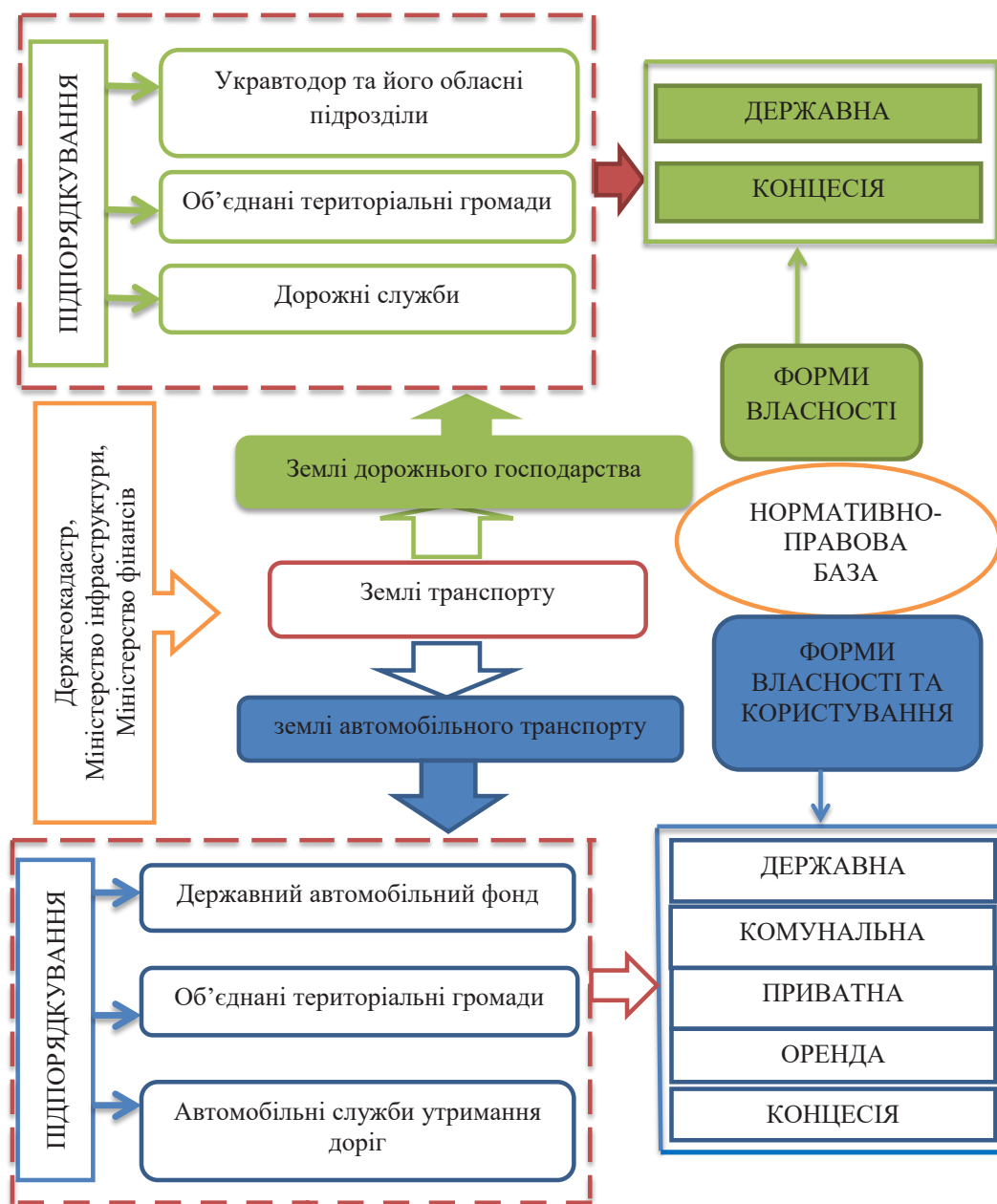


Рис. 1. Структурна схема-модель землекористування автомобільного транспорту та дорожнього господарства

Спостерігаються також протиріччя між низкою підзаконних та законодавчих актів.

Тому удосконалення законодавства у сфері землекористування автомобільного транспорту та дорожнього господарства, спрямовано його на ефективне використання та охорону земель, спрощення процедури набуття прав на землю повинно здійснюватися за кількома напрямками [5].

Перш за все необхідно підвищити статус земель дорожнього господарства у складі категорій земельного фонду країни.

Як відомо, основою автомобільно-дорожнього комплексу є автомобільні дороги як складова частина земель дорожнього господарства. Склад і особливості використання цих земель визначено Земельним і Податковим кодексами України [2; 7], Законами України «Про транспорт» [15], «Про автомобільні дороги» [9], «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [11], «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» [14].

Внесення змін до статей Земельного кодексу України, зокрема статті 71 – виокремити землі дорожнього господарства в окрему статтю та доповнити такими твердженнями:

1) для перспективного будівництва, капітального ремонту та реконструкції автомобільних доріг загальнодержавного значення встановлюються придорожні смуги автомобільних доріг;

2) для забезпечення належних умов експлуатації та запобігання ушкодження земляного полотна автомобільних доріг і споруд дорожнього господарства, охорони земляного полотна автомобільних доріг від ерозії, заболочення, оповзнів, зсувів, лавин, снігопадів по два боки земляного полотна встановлюються охоронні зони;

3) для забезпечення розвитку мережі автомобільних доріг загальнодержавного значення, будівництва нових автомобільних доріг загального користування та реконструкції існуючих автомобільних доріг встановлюються резервні зони;

4) землі дорожнього господарства можуть використовуватись фізичними та юридичними особами на праві земельного сервітуту для розміщення рекламних конструкцій, інформаційних щитів та вказівників, тимчасових споруд;

5) правовий режим земель придорожніх смуг, охоронних та резервних зон визначається Законом України «Про автомобільні дороги» [1; 9].

У складі додаткової (нової) статті Земельного кодексу доцільно урегулювати питання резервування земельних ділянок, встановлення придорожніх, охоронних та санітарно-захисних зон уздовж автомобільних доріг та режими їх землекористування, установаження земельних сервітутів та їх видів.

У статті 283.1.4. Податкового кодексу [10] вказати, що податок не сплачується за землі дорожнього господарства, в яких зазначено шумозахисні екрани, водовідвідні та водоочисні споруди і розташовані в межах смуг відведення іншими дорожніми спорудами та обладнанням, а також землі поза межами смуг відведення, якщо на них розміщені будівлі та споруди, які забезпечують функціонування автомобільних доріг.

У Законі України «Про транспорт» [15] доцільно до статті 31 додати додаткову статтю 31-1 «Землі дорожнього господарства», в якій досить детально описано, що відноситься до земель дорожнього господарства, а саме до земель дорожнього господарства належать землі під проїзною частиною, узбіччям, земляним полотном, декоративним озелененням, резервами, кюветами, мостами, штучними спорудами, транспортними розв'язками, водопропускними спорудами, підпірними стінками, шумозахисними екранами, водовідвідними, водоочисними та іншими дорожніми спорудами та обладнанням, розташованими в межах смуг відведення, а також землі поза межами смуг відведення, якщо на них розміщені будівлі та споруди, що забезпечують функціонування автомобільних доріг, а саме:

а) паралельні об'їзні дороги, поромні переправи, снігозахисні споруди і насадження, протилавинні та протиселеві споруди, уловлюючі з'їзди, шумозахисні екрани, водовідвідні та водоочисні споруди;

б) майданчики для стоянки транспорту і відпочинку, підприємства та об'єкти служби дорожнього сервісу;

в) будівлі та споруди дорожньої служби з виробничими базами;

г) захисні насадження.

Закон України «Про автомобільні дороги» [9] статтю 1 «Визначення термінів» слід доповнити такими визначеннями:

1) придорожні смуги автомобільної дороги – території, які примикають з двох сторін до проїзної частини автомобільної дороги і в межах яких встановлюється особливий режим використання земель з метою забезпечення вимог безпеки дорожнього руху, а також нормальних умов реконструкції, капітального ремонту, утримання автомобільної дороги, збереження з урахуванням перспектив її розвитку;

2) охоронні зони автомобільних доріг – території, які примикають з двох сторін до земляного полотна автомобільних доріг і в межах яких встановлюється особливий режим використання земель з метою захисту земляного полотна від вітрової ерозії, заболочення, оповзнів, зсувів, лавин, снігопадів тощо;

3) резервні зони автомобільних доріг – територія, яка створюється для перспективного будівництва або реконструкції автомобільних доріг загального користування.

В Законі України «Про землеустрій» [13] в статті 25 Документація із землеустрою додати пункт л) проекти землеустрою щодо встановлення резервних зон автомобільних доріг.

Одночасно слід урегулювати питання заборони приватизації земель дорожнього господарства під автомобільними дорогами загального користування, уточнення приватизації автомобільних доріг комунальної власності, внесення до статутного капіталу публічного акціонерного товариства «Державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України» права постійного користування земельними ділянками.

З урахуванням підвищеної екологічної небезпеки автомобільного транспорту, негативного впливу на навколишнє природне середовище та людину другим напрямом слід вважати врегулювання питань захисту ґрунтів у придорожніх зонах, зміни характеру сільськогосподарського виробництва у зв'язку з неможливістю вирощування екологічно чистої сільськогосподарської продукції у придорожніх смугах, захисту населення від шумів та вібрації шляхом установаження вздовж доріг загального користування санітарно-захисних зон з обмеженням у них господарської діяльності.

Окремим напрямом повинно бути врегулювання питань установаження охоронних зон уздовж автомобільних доріг загального користування, придорожніх територій для розвитку транспорту (резервних зон), обмеження режиму використання вказаних територій та заборони певних видів будівництва й господарської діяльності.

Законодавчо слід закріпити норми щодо планування використання земель дорожнього господарства, їх обліку на загальнодержавному та регіональному рівнях, спрощення процедури погодження місць розташування об'єктів, вилучення (викупу) земельних ділянок, запровадження сервітного права землекористування.

До заходів, що потребують законодавчого врегулювання, також належать будівництво споруд, об'єктів дорожнього сервісу та автозаправних станцій, розміщення рекламоносіїв,

використання земель, які прилягають до смуг відведення автомобільних доріг.

**Висновки з цього дослідження.** Вдосконалення нормативно-правового регулювання землекористування автомобільного транспорту та дорожнього господарства слід проводити за напрямами його адаптації до стандартів Європейського Союзу. Тому внесення змін до основних нормативно-правових документів – це єдина можливість створити умови для співробітництва та впровадження досвіду політики ЄС. Одним із основних напрямів удосконалення основоположних законодавчих актів у вказаній галузі є резервування земель як правової необхідності для врегулювання земельних відносин, забезпечення потреб населення, галузей економіки в землі, її раціонального використання та охорони, зокрема для будівництва автомобільних доріг, та повинно здійснюватися з урахуванням таких нормативно-правових документів:

– Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення;

– перспективних планів будівництва, реконструкції або розширення автомобільних доріг;

– 2.3-33:2016 ДСТУ Б В. Автомобільні дороги. Визначення меж смуг відведення» [1];

– Генеральної схеми планування території України, схем планування території Автономної Республіки Крим, областей, районів, схем землеустрою адміністративно-територіальних одиниць.

Внесення вищезазначених доповнень до Законів України надасть можливість врегулювати проблемні питання законодавства у сфері землекористування автомобільного транспорту та дорожнього господарства, зокрема:

– урегулювання системи класифікації земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства та їх розмежування;

– нормативно-правове закріплення напрямів політики землекористування автомобільного транспорту та дорожнього господарства, а саме впровадження та законодавче врегулювання таких понять, як «резервні зони», «придорожні смуги», «охоронні зони», тощо;

– ідентифікація обмежень землекористування, створення відповідної бази даних для повноти відображення актуальної інформації у Державному земельному кадастрі.

#### Список використаних джерел:

1. ДСТУ Б В. 2.3-33:2016 Автомобільні дороги. Визначення меж смуг відведення» від 01 січня 2017 року // Законодавство України / ВР України. URL: [http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id\\_doc=64365](http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=64365) (дата звернення: 19.07.2020).
2. Земельний кодекс України : Закон України від 25 жовтня 2001 року № 2768-III // Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14> (дата звернення: 20.04.2018).

3. Іщенко Н.Ф. Еколого-економічні засади землекористування автомобільного транспорту та дорожнього господарства : дисертація на здоб. ступеня докт. філософії спец. 051 «Економіка». 2020. 269 с.
4. Лупак Л.Р. Проблемні аспекти та перешкоди розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури сільських територій західних регіонів України. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України*. 2013. № 6(104). С. 306–312.
5. Новаковська І.О., Іщенко Н.Ф. Екологічні імперативи функціонування системи землекористування в галузі автомобільного транспорту та дорожнього господарства. *Збалансоване природокористування*. 2019. № 1. С. 82–92. DOI: <https://doi.org/10.33730/2310-4678.1.2019.170600>
6. Новаковська І.О., Скрипник Л.Р. Шляхи вдосконалення законодавства у сфері авіаційного землекористування. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2019. № 4(72). С. 141–147. DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2019-4-21>
7. Податковий кодекс України : Закон України від 02 грудня 2010 року // Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14> (дата звернення: 20.07.2020).
8. Про автомобільний транспорт : Закон України від 5 квітня 2001 р. 2344-III // Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (дата звернення: 05.07.2020).
9. Про автомобільні дороги : Закон України від 08.09.2019 р. № 2862-IV // Законодавство України / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15> (дата звернення: 20.07.2020).
10. Про Внесення змін до Податкового кодексу та деяких інших законодавчих актів України щодо покращення адміністрування та перегляду ставок окремих податків і зборів : Закон України від 22.05.2019 р. // Законодавство України / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2628-19> (дата звернення: 10.06.2020).
11. Про джерела фінансування дорожнього господарства України : Закон України від 18 вересня 1991 року № 1563-XII // Законодавство України / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12#Text> (дата звернення: 24.07.2020).
12. Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018–2022 роки : Постанова Кабінету Міністрів України від 21.03.2018 р. № 382 // Законодавство України / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-%D0%BF> (дата звернення: 18.07.2020).
13. Про землеустрій : Закон України від 22 травня 2003 р. № 858-IV // Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/858-15> (дата звернення: 21.07.2020).
14. Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг : Закон України від 25.03.2018 р. № 2304-VIII // Законодавство України / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1286-14/ed20180325> (дата звернення: 12.07.2020).
15. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 18.07.2020).
16. Скрипник Л.Р. Екологобезпечне використання земель авіаційного транспорту : дисертація на здоб. ступеня докт. філософії спец. 051 «Економіка». 2020. 287 с.

#### References:

1. DSTU B V. 2.3-33: 2016 (2017) Roads. Defining the boundaries of the right-of-way // Legislation of Ukraine / Verkhovna Rada of Ukraine. URL: [http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id\\_doc=64365](http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=64365)
2. The Land Code of Ukraine (2001) URL: <http://zakon.rada.gov.ua/Lans/show/2768-14/print1509545301814503>
3. Ishchenko N.F. (2020) *Ekoloho-ekonomichni zasady zemlekorystuvannya avtomobil'noho transportu ta dorozhn'oho hospodarstva* [Environmental and economic fundamentals of automobile transport land use and road economy] (PhD Thesis), Kyiv: Institute of Agroecology and Nature Management of NAAS.
4. Lupak L.R. (2013) *Problemni aspekty ta pereshkody rozvytku dorozhn'o-transportnoyi infrastruktury sil'skykh terytoriy zakhidnykh rehioniv Ukrayiny* [Problematic aspects and obstacles to the development of road transport infrastructure in rural areas of western regions of Ukraine]. *Socio-economic problems of the modern period of Ukraine*, vol. 6, no. 104, pp. 306–312.
5. Novakovskaya I.O., Ishchenko N.F. (2019) *Ekolohichni imperatyvy funktsionuvannya systemy zemlekorystuvannya v haluzi avtomobil'noho transportu ta dorozhn'oho hospodarstva* [Ecological imperatives of land use system functioning in the field of motor transport and road management. Balanced nature management]. *Balanced nature management*, vol. 1, pp. 82–92.
6. Novakovskaya I.O., Skrypnyk L.R. (2019) *Shlyakhy vdoskonalennya zakonodavstva u sferi aviatsiynoho zemlekorystuvannya*. [Ways to improve legislation in the field of aviation land use.] *Problems of system approach in economy*, vol. 4, no. 72, pp. 141–147.
7. Law Verkhovna Rada of Ukraine (2010) Tax Code of Ukraine. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14> (accessed: 20.07.2020).
8. Law Verkhovna Rada of Ukraine (2001) Law of Ukraine. About road transport. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (accessed: 05.07.2020).



9. Law Verkhovna Rada of Ukraine (2019) Law of Ukraine. About highways. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15> (accessed: 20.07.2020).
10. Law Verkhovna Rada of Ukraine (2019) Law of Ukraine. On Amendments to the Tax Code and some other legislative acts of Ukraine to improve the administration and revision of rates of certain taxes and fees. About road transport. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2628-19> (accessed: 10.06.2020).
11. Law Verkhovna Rada of Ukraine (1991) Law of Ukraine. On sources of financing of the road economy of Ukraine. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12#Text> (accessed: 24.07.2020).
12. Law Verkhovna Rada of Ukraine (2018) Law of Ukraine. On approval of the State target economic program for the development of public roads of state importance for 2018-2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-%D0%BF> (accessed: 18.07.2020).
13. Law Verkhovna Rada of Ukraine (2003) Law of Ukraine About land management. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/858-15> (accessed: 21.07.2020).
14. The Verkhovna Rada of Ukraine (2018) Law of Ukraine About concessions for construction and operation of highways. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1286-14/ed20180325> (accessed: 12.07.2020).
15. The Verkhovna Rada of Ukraine (1994) Law of Ukraine About transport. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80> (accessed: 18.07.2020).
16. Skrypnyk L.R. (2020) *Ekolohobezpechne vykorystannya zemel' aviatsiynoho transportu* [Ecologically Safe Land Use of Aviation Transport]. (PhD Thesis), Kyiv: Institute of Agroecology and Nature Management of NAAS.