

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ**LEGAL SECURITY OF THE DEVELOPMENT OF ELECTRIC TRANSPORTATION IN UKRAINE****Марасін О.В., аспірант 2 року навчання***Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Мамутова Національної академії наук України»*

У статті проведений аналіз нормативно-правового регулювання електричного транспорту в Україні через систему впровадження стимулів для розвитку екомобільного транспорту. Окреслено теоретичну спробу провести класифікацію законодавства у транспортній сфері, зокрема, на системи, категорії, рівні. Розглянуто особливості інтеграції міністерств навколо забезпечення розвитку електричного транспорту. Досліджено законодавство, стратегію, концепцію з питань державної екологічної спрямованості України в розрізі стимулювання державою вітчизняних суб'єктів господарювання скоротити викиди парникових газів, модернізацію виробництва на зменшення негативного впливу на навколишнє середовище, запровадження системи зелених закупівель. Це сприятиме визначенню можливості для подальшого розвитку підприємства, спрямованих на виробництво екомобільного транспорту. Наведено основний перелік факторів, що формують стратегічний рівень розвитку правового регулювання електричного транспорту. Стверджується, що незважаючи на значну кількість законів, стратегій та програм щодо транспортної галузі, в Україні немає програми з транспорту, довкілля та охорони здоров'я. Наголошується, що в умовах нестабільного економічного середовища, набуває особливого значення вплив наслідків війни на підтримку держави стимулюючих заходів для переходу на електротранспорт. Зазначено, що непослідовне й недостатнє правове регулювання правовідносини у сфері електричного транспорту, спрямованого на стимулювання розвитку виробництва в Україні електромобілів, зарядних пристроїв, комплектуючих виробів до них, пільгового ввезення, умов якого кілька разів змінювались, як і термін дії пільгового періоду. Все це свідчить, що правове регулювання транспортної сфери забезпечено в Україні низкою нормативно-правових актів колізійного характеру.

Ключові слова: нормативно-правовий акт, законодавче регулювання, сталий розвиток, декарбонізація, господарсько-правові засоби, податкові пільги, транспортна система, електротранспорт.

The article analyzes the regulatory and legal regulation of electric transport in Ukraine through the system of introducing incentives for the development of eco-mobile transport. A theoretical attempt to classify legislation in the transport sphere, in particular, into systems, categories, and levels, is outlined. The peculiarities of the integration of ministries around ensuring the development of electric transport are considered. The legislation, strategy, concept on issues of the state environmental orientation of Ukraine in terms of the state's stimulation of domestic business entities to reduce greenhouse gas emissions, modernization of production to reduce the negative impact on the environment, and the introduction of a green procurement system were studied. This will contribute to the identification of opportunities for further development of the enterprise aimed at the production of eco-mobile transport. The main list of factors forming the strategic level of development of legal regulation of electric transport is provided. It is argued that despite a significant number of laws, strategies and programs related to the transport industry, there is no transport, environment and health program in Ukraine. It is emphasized that in the conditions of an unstable economic environment, the influence of the consequences of the war on the state's support for stimulating measures for the transition to electric transport is of particular importance. It was noted that there is inconsistent and insufficient legal regulation of the legal relationship in the field of electric transport aimed at stimulating the development of the production of electric vehicles, charging devices, components for them in Ukraine, preferential importation, the conditions of which have changed several times, as well as the validity period of the preferential period. All this shows that the legal regulation of the transport sector is ensured in Ukraine by a number of regulatory and legal acts of a conflicting nature.

Key words: regulatory act, legislative regulation, sustainable development, de carbonization, economic and legal instruments, tax benefits, transport system, electric transport.

Постановка проблеми. Передумовами економічного зростання і конкурентоспроможності країни є ефективна транспортна система [1]. Ефективне впровадження електричного транспорту в Україні можливе в рамках реформування на сучасних засадах всієї правової системи транспортної сфери. Оскільки діюче законодавство України різних рівнів, починаючи від законів, указів Президента, постанов і розпоряджень Кабінету Міністрів України до відомих актів, розглядає електричний транспорт не як окрему сферу, а як складову транспортної галузі.

Як вірно зазначає Е.М. Деркач, в Україні наразі відсутній законодавчий акт, в якому були б об'єднані і систематизовані правові норми чинних законів у сфері транспорту [2, с. 44]. Внаслідок чого, існує правове регулювання транспортної сфери, занадто громіздке. Спроби адаптувати його до сучасних умов потребують значних фінансових затрат й часу.

Результатом прийняття у грудні 2015 року в місті Парижі нової глобальної кліматичної Паризької угоди до Рамкової конвенції Організації Об'єднаних Націй про зміну клімату, яка ратифікована Законом України «Про ратифікацію Паризької угоди» [3], в Україні повинно відбутись внесення істотних змін до багатьох нормативно-правових актів з метою удосконалення екомобільного транспорту в Україні.

Незважаючи на те, що Київським протоколом до Рамкової конвенції Організації Об'єднаних Націй про зміну клімату уже було визначено кількісні цілі із скорочення

викидів парникових газів на період до 2020 року у тому числі для України [4]. Відповідно до положень Паризької угоди Україна, як сторона угоди, зобов'язана зробити свій національно-визначений внесок для досягнення цілей сталого низьковуглецевого розвитку всіх галузей економіки та підвищення здатності адаптуватися до несприятливих наслідків зміни клімату, зокрема шляхом скорочення обсягу викидів парникових газів.

У свою чергу в Україні визначено, що одним із основних забруднювачів атмосферного повітря, а також джерелом викидів парникових газів є, зокрема, автотранспорт [5].

Усе це дало підстави для передбачення у Паризькій кліматичній угоді, що Україна, як країна, яка розвивається може претендувати на отримання \$ 100 млрд на екологічні проекти, у разі, скорочення викидів парникових газів, відповідно, може мати шанс отримати не менше \$ 3 млрд. На додачу до цього, фактором впливу на розвиток електричного транспорту в Україні є те, що у вересні 2015 року в рамках 70-ї сесії Генеральної Асамблеї ООН у Нью-Йорку відбувся Саміт ООН зі сталого розвитку та прийняття Порядку денного розвитку після 2015 року, на якому було затверджено нові орієнтири розвитку. Підсумковим документом Саміту «Перетворення нашого світу: порядок денний у сфері сталого розвитку до 2030 року». У зв'язку із цим особливої актуальності набувають питання переосмислення законодавчого регулювання електричного транспорту в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання господарсько-правового забезпечення транспортної системи України розглядалися у монографіях О.В. Клепикової, Е.М. Деркач, проблеми правового забезпечення залізничних та автомобільних перевезень розкриті у працях І.В. Булгакової. Проблематику розвитку екомобільного транспорту в Україні з позицій екологічної безпеки розглядали такі науковці: О.В. Гуренко, Я.В. Громова, Я.І. Глущенко, Н.В. Іванова, В.А. Кашканова, О.В. Устюшенко, Т.В. Тимочко. Проте питання правового забезпечення розвитку електричного транспорту в сучасних умовах не розкривалось.

Мета статті є огляд і систематизація нормативно-правового забезпечення України з питань, пов'язаних із розвитком електричного транспорту для визначення основних проблем правового регулювання екомобілів.

Виклад основного матеріалу. Процеси глобалізації і регіоналізації у світовій економіці не оминають таку важливу галузь, як транспорт. Без наявності ефективної транспортної мережі неможливо організувати взаємодію виробників і споживачів. Але розвиток транспортної галузі, крім позитивного впливу на світову економіку, має і негативні наслідки для навколишнього середовища. І все частіше у світі піднімаються питання розвитку екологічного транспорту [6].

На думку Я.В. Тимочко, гостро стоять проблеми забруднення довкілля від транспортної інфраструктури [7]. О.В. Гуренко підсумовує вплив транспорту на навколишнє середовище тезою, що «частка автомобілів в забрудненні атмосфери навколишнього середовища великих міст становить 80 – 90%, в кілька разів перевищуючи частку промислових підприємств» [8].

Як зазначають А.В. Кашканов, О.В. Устюшенко, автомобільний транспорт є однією з найважливіших складових транспортного забезпечення безпеки країни. У той же час розвиток автомобільного транспорту в Україні стикається з проблемами, що вимагають комплексного вирішення на державному рівні. Так, екологічні проблеми, пов'язані з використанням транспортних засобів, актуальні не тільки для України, але і для всіх країн світу [9].

Варто зазначити, що на наше переконання, вирішення вищевказаних питань можливе за допомогою стимулювання розвитку виробництва і впровадження екомобільного транспорту, що позитивно вплине на економічно-соціальну, екологічну сфери життєдіяльності країни. Для усього цього потрібно серйозно реформувати нормативно-правового регулювання сфери електричного транспорту.

Так, на думку Е.М. Деркач у наці господарського права система транспортного законодавства визначається як вертикальна (згідно з юридичною силою нормативних актів) і горизонтальна (за видами господарської діяльності). В основу вертикальної системи транспортного законодавства покладено принцип ієрархічної побудови нормативних актів (тобто за їхньою юридичною силою). Основу горизонтальної системи транспортного законодавства становить предметний критерій (визначається з огляду на структурні складові транспортної системи та види транспортної діяльності) [2, с.46]. В останні роки в нашій країні, виходячи із запропонованої Е.М. Деркач класифікації, суттєво розширилась горизонтальна система транспортного законодавства. Наявні кілька десятків актів, пов'язаних з електричним транспортом.

Водночас, в науковій літературі справедливо зазначається, що систему транспортного законодавства становлять дві категорії нормативно-правових актів, яким відповідають загальне та спеціальне транспортне законодавство [2, с.47]. Така точка зору є домінуючою серед науковців, вона підтримується й нами. Наразі на теоретичному рівні, у професійному колі науковців, пропонуються різні підходи до розгляду класифікації транспортного законодавства, поділяючи його на системи, категорії, рівні.

Щодо самого процесу впровадження електричного транспорту в нашій країні, то нами в статті розглянуто період з 2001 року і до сьогодні. Основні наявний критерій перше законодавче закріплення визначення, електромобіль (електричний колісний транспортний засіб). Вказане визначення наведено в Законі України «Про автомобільний транспорт» [10].

Профільними слід вважати Закони України «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про міський електричний транспорт», які визначають правові, організаційні та соціально-економічні засади функціонування міського електричного транспорту загального користування на ринку транспортних послуг і спрямований на створення сприятливих умов для його розвитку, задоволення потреб громадян у доступних, якісних і безпечних перевезеннях [10, 11, 12].

Водночас, нині низка наявних зобов'язань України у напрямі інтеграції України до Європейського Союзу, а також законодавчих ініціатив спрямовано на приведення параметрів функціонування транспортної системи до європейських норм і стандартів. Для їхньої реалізації органами державної влади України затверджені відповідні документи, що визначають напрями транспортної політики [2, с. 53].

Потреба в допоміжних засобах стимулювання електричного транспорту відображена у Законі України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення доступу до інфраструктури зарядних станцій для електромобілів» від 11.07.2019 № 2754-VIII [13]. Так, пунктом 3 Прикінцевих положень вказаного закону передбачено обов'язок МВС, Мінекономрозвитку, Мінрегіону, Міністерству охорони здоров'я, Державній службі з надзвичайних ситуацій протягом шести місяців з дня опублікування цього закону ввести спеціальні зелені номери для електромобілів, встановити чіткі вимоги до паркомісць для електрокарів (їх кількість на парковках, прибудинкових територіях, виділення таких знаками і розміткою та інше), ввести нові дорожні знаки — «Для електромобілів», «Крім електромобілів», «Станція зарядки електромобілів». За змістом цього Закону визначається захист прав власників електромобілів на безперешкодний доступ до зарядних станцій, зокрема, запроваджено штрафи в розмірі 340-510 гривень для водіїв бензинових і дизельних машин за зупинку або стоянку, а також паркування на місцях для електрокарів або створення інших перешкод водіям таких авто, що не дає їм можливості зарядити свій транспорт. У подібних випадках інспекторам з паркування надається право затримати автомобіль порушника, в тому числі за допомогою евакуатора [13].

Показовим з точки зору розвитку правових регулювань електричного транспорту є Закон України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрзарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів» від 24. 02.2023 № 2956-IX [14]. Вказаним законом передбачено, що забезпечення розвитку електромобілів та інфраструктури станцій зарядки електромобілів визначається пріоритетом формування державної політики у сфері автомобільного транспорту, зокрема, спрощені земельні вимоги щодо розміщення електрзарядних станцій; спрощення і дешевлення приднання автотранспорту до електромереж (без плати за потужність при придданні до кінця 2024р); передбачає можливість встановлення автотранспортних станцій для об'єднання співвласників багатоквартирних будинків в межах існуючої потужності; передбачається пільгове (без плати за потужність) приднання до мереж НЕК «Укренерго» energy storage до кінця 2024 року.

Важливою складовою ефективним правового регулювання електричного транспорту, на нашу думку, та,

одним із основних засад державної екологічної політики є стимулювання державою вітчизняних суб'єктів господарювання, які здійснюють скорочення викидів парникових газів, зниження показників енерго- та ресурсоемності, модернізацію виробництва, спрямовану на зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище, у тому числі вдосконалення системи екологічного податку за забруднення довкілля та платежів за використання природних ресурсів [5].

Революційним є Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо перегляду окремих пільг з оподаткування» 21 червня 2022 року № 2325-IX [15]. Законом передбачено, що при покупці електромобіля не потрібно сплачувати збір до пенсійного фонду.

Тобто, діючим законодавством виокремлюються сфера правового регулювання електричного транспорту шляхом розширюються повноваження органів державної влади, передбачено створення системи забезпечення захисту прав власників.

Необхідно зазначити, що в Україні було розроблено національну систему цілей сталого розвитку, що має забезпечити підґрунтя для подальшого планування розвитку України, подолання дисбалансів, які існують в економічній, соціальній та екологічній сферах; забезпечити такий стан довкілля, що сприятиме якісному життю і благополуччю нинішніх та майбутніх поколінь; створити необхідні умови для суспільного договору між владою, бізнесом і громадянським суспільством щодо підвищення якості життя громадян і гарантування соціально-економічної та екологічної стабільності; досягнути високого рівня освіти та охорони громадського здоров'я; впровадження регіональної політики, яка базуватиметься на гармонійному поєднанні загальнонаціональних і регіональних інтересів; збереження національних культурних цінностей і традицій [5].

Аналіз правового регулювання сфери електричного транспорту свідчить, що в сучасних умовах спостерігається зміна пріоритету в регулюванні транспорту в бік акцентуації екологічного транспорту. Зміст діяльності органів публічного управління повинен стати основою для ефективної співпраці державних (владних) інституцій з інституціями громадянського суспільства, окремими громадянами в розвитку екомобільного транспорту. Здатність особи бути активним учасником розвитку екомобільного транспорту повинна бути належним чином закріплена на нормативно-правовому рівні, але занадто розгалужена система «транспортного» законодавства не дасть змоги повною мірою забезпечити реалізацію прав конкретною особою.

Законодавчі новели зумовили суттєве реформування сфери екомобільного транспорту. Так, Законом України «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2023 року» визначено основні інструментами реалізації державної екологічної політики є економічні та фінансові механізми, зокрема екологічна модернізація промислових підприємств шляхом зниження ставки екологічного податку або у формі фіксованої річної суми компенсації (відшкодування податку) – забезпечать стабільне фінансування природоохоронної діяльності та стимулювання розвитку екологічного підприємництва, зокрема виробництво продукції, виконання робіт і надання послуг природоохоронного призначення, а також сприятимуть створенню податкового, кредитного та інвестиційного клімату для залучення коштів міжнародних донорів та приватного капіталу в природоохоронну діяльність, створення суб'єктами господарювання систем екологічного управління, впровадження більш чистого виробництва, технологій ресурсо- та енергозбереження, розширеного відтворення лісів [5]. Цим законом визначено, що для забезпечення сталого розви-

тку природно-ресурсного потенціалу України необхідним є зменшення негативного впливу процесів урбанізації на навколишнє природне середовище; стимулювання впровадження систем екологічного управління на підприємствах одночасно з поліпшенням екологічних характеристик продукції, у тому числі на основі міжнародних систем сертифікації та маркування; запровадження в Україні системи зелених закупівель; стимулювання оновлення зношених основних фондів промислової і транспортної інфраструктури та об'єктів житлово-комунального господарства шляхом прямих державних дотацій, здешевлення кредитів, часткової компенсації відсоткових ставок за кредитами тощо [5]. Даний документ передбачає, що забезпечення інтеграції екологічної політики у процес прийняття рішень щодо соціально-економічного розвитку України можливе через, зокрема, забезпечення обов'язковості інтеграції екологічної складової до політик та/або програм загальнодержавного, галузевого (секторального), регіонального та місцевого розвитку, створення податкового, кредитного та інвестиційного клімату для залучення коштів міжнародних донорів та приватного капіталу у природоохоронну діяльність; стимулювання впровадження суб'єктами господарювання більш екологічно чистого, ресурсоефективного виробництва та екологічних інновацій, зокрема екологічної модернізації промислових підприємств шляхом зниження ставки екологічного податку або у формі фіксованої річної суми компенсації (відшкодування податку); впровадження в Україні сталого низьковуглецевого розвитку всіх галузей економіки.

Серед очікуваних результатів визначено, що до 2030 році Україна має досягти такого рівня збалансованого (сталого) розвитку, за якого залежність від використання невідновлювальних природних ресурсів та забруднення навколишнього природного середовища будуть зведені до екосистемно прийнятних рівнів. Розвиток міжмської транспортної інфраструктури здійснюватиметься з урахуванням максимальної адаптації до потреб міграції та вільного пересування тварин, а більшість транспорту перейде на екологічно безпечніші джерела пального [5].

Також, звернімо увагу на активність в цьому напрямку Укравтодору, який затвердив План заходів з підтримки електромобільності. Документ вказує на низку рішень, які сприятимуть впровадженню електротранспорту в Україні, а також дозволяє оцінити їх вплив на модель фінансування Укравтодору, зокрема у розрізі надходжень до Дорожнього фонду. Ключовими напрямки плану є:

- розвиток мережі зарядних пунктів на автомобільних дорогах державного значення;
- розроблення та впровадження заходів для забезпечення стійкості фінансування доріг;
- сприяння електрифікації транспортних засобів у сфері дорожнього господарства [16].

Доцільно зазначити, що відповідно до стратегічних цілей держави кількість електромобілів має зрости в рази. Щорічну кількість реалізацій авто з електродвигуном плануємо збільшити у більш ніж 10 разів до 2030 року. Це неможливо без забезпечення доріг належною інфраструктурою для електротранспорту [17].

Міністерство інфраструктури розробило Action plan щодо впровадження в Україні екологічного транспорту. План переходу на безпечний і енергоефективний транспорт запропоновано в рамках Національної транспортної стратегії до 2030 року. Положення плану передбачають насамперед розвиток громадського електротранспорту та велосипедної інфраструктури в містах України. Пріоритетами наразі є наступні послідовні кроки:

- забезпечення заміни шкідливого транспорту на «зелені» аналоги;
- розвиток інфраструктури, зокрема зарядних станцій;
- впровадження маркування транспорту відповідно до рівня безпеки;

стимулювання розвитку альтернативних видів палива. Крім розвитку необхідної інфраструктури в містах, відомство також планує розміщувати зарядні станції для електротранспорту на магістралях, між населеними пунктами та на дорогах державного значення [18].

Одним із ключових напрямів для реформування правової сфери електричного транспорту є Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. за № 430-р. [19]. Відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року «Транспорт стає все більш енергозберігаючим та «зеленим», безпечним і дружнім до споживача та навколишнього природного середовища. Щодо України, то до 2035 року ринкова частка електромобілів становитиме 25%, проте у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року зазначається 50% ринкової частки електромобілів станом на 2030 рік [20].

Слід відмітити, що Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року (далі – НТСУ) – системний програмний документ, який визначає цілі і завдання для розвитку транспортної галузі та враховує інтеграцію з європейською транспортною системою (розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р) та включає чотири пріоритети:

Пріоритет 1. Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система

Пріоритет 2. Інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти. В рамках пріоритету 2 передбачається забезпечення комплексного інноваційного розвитку транспорту, зокрема шляхом реалізації державної стратегії (цільового підходу) інноваційної діяльності і розвитку та інвестиційних проектів у транспортній галузі, передбачивши при цьому можливе створення Інноваційного фонду транспорту, та взаємозв'язок цілей і ресурсів за допомогою відповідних планів та програм діяльності і розвитку; запровадження механізму стимулювання поетапної модернізації та розвитку транспортної інфраструктури, оновлення транспортних засобів для потреб галузі, зокрема удосконалення системи управління розвитком транспортної інфраструктури та виконання плану розвитку транспортної мережі на основі національної транспортної моделі; удосконалення на законодавчому рівні механізму використання державно-приватного партнерства під час реалізації проектів з розбудови транспортної інфраструктури; розроблення та виконання програми (плану заходів) оновлення залізничного рухомого складу, у тому числі для високошвидкісних пасажирських та мультимодальних вантажних перевезень, ін. заходи.

Пріоритет 3. Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт

Передбачені заходи з удосконалення державної управління безпекою на транспорті відповідно до міжнародних стандартів та зміцнення інституціональної спроможності органів виконавчої влади, що прямо або опосередковано здійснюють регулювання ринку транспортних послуг та заходи державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті: транспорт стає все більш енергозберігаючим та «зеленим», безпечним для пасажирів, клієнтів та довкілля.

Пріоритет 4. Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція

На виконання НТСУ розроблено проект Плану заходів на 2020–2022 роки з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, оприлюднений на сайті Мінінфраструктури.

Мінінфраструктури з метою реалізації цілей 8.1–8.5 Програми діяльності Кабінету Міністрів України, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 29.09.2019 № 849, схваленої Постановою Верховної Ради України від 04.10.2019 № 188-IX розроблено Концепції

та Дорожні карти (ДК) в галузі транспорту.

Окремим аспектам вдосконалення механізму правового регулювання електричного транспорту визначено в Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018–2022 роки, якою передбачається забезпечення екологічної безпеки та опрацювання альтернативних варіантів розміщення об'єктів дорожнього господарства з метою збереження територій та об'єктів природно-заповідного фонду, земель, зарезервованих для заповідання, лісів, захисних насаджень та інших складових національної екологічної мережі [21]

При цьому, традиційним для дослідження складних питань, пов'язаних з інтеграцією міністерств навколо розвитку екомобільного транспорту є потреба звернутись до підпункту 3 пункту 8.1 Порядку взаємодії Міністерства інфраструктури України з центральними органами виконавчої влади, діяльність яких спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури України, затвердженого Наказом Мінінфраструктури від 17.08.2015 № 319, зареєстрованого в Мін'юсті 04.09.2015 № 1061/27506), яким визначено пріоритети діяльності центральних органів виконавчої влади, діяльність яких спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури України, а також стратегічне бачення розвитку транспорту України.

Наразі практично відсутні офіційні та доктринальні тлумачення вказаної взаємодії, що призводить до суттєвих розбіжностей у процесі її практичного застосування. Слід також констатувати, що Міністерство інфраструктури та Європейський інвестиційний банк (ЄІБ) продовжують підготовку другої фази проекту з оновлення громадського транспорту в Україні. Проект «Міський громадський транспорт II» на 200 мільйонів євро включатиме лише підпроекти з розвитку екологічного громадського транспорту. Перехід на екологічний транспорт передбачено Національною транспортною стратегією України до 2030 року і стратегією розвитку автомобільної промисловості.

Так, застосування міського електротранспорту дозволило істотно поліпшити екологічну ситуацію у великих містах. Електричний транспорт не спричиняє прямих викидів шкідливих речовин в навколишнє середовище, має більш низький рівень шуму і при цьому більш тривалий термін експлуатації. До ефективних прикладів електричних видів міського транспорту належать, серед іншого, системи громадського прокату електромобілів [22].

Незважаючи на значну кількість законів, стратегій та програм щодо транспортної галузі, в Україні немає програми з транспорту, довкілля та охорони здоров'я. Чинні нормативно-правові акти не в повній мірі відповідають нормам законодавства ЄС щодо інтеграції екологічної політики в транспортну. Нормативно-правова база транспортної політики потребує внесення або удосконалення деяких положень таких, як: — стимулювання розвитку громадського транспорту, в тому числі електротранспорту; — розроблення стимулів для заохочення оновлення парку автомобілів, надаючи перевагу автомобілям, що відповідають екологічним стандартам [23].

Проведене дослідження дає змогу стверджувати, що під час розроблення програм розвитку екологічного транспорту необхідно враховувати вплив глобалізаційних процесів, а саме таких чинників, як наявність екологічних проблем, коливання цін на традиційні енергоносії, відкриття патентів на електромобілі, поширення технологічних інновацій, доступ до інтернету та цифровізація суспільства [6].

До кінця 2022 року Податковим кодексом України був передбачений пільговий режим для звезення електромобілів. До цього часу електрокари звільнили від сплати податку на додану вартість (ПДВ). Також діє спеціальний акциз, розмір якого залежить від ємності акумулятора.

Звісно, поки йде війна, складно говорити про стимулювання переходу на електротранспорт, та підтримку від держави, але очевидно, що після перемоги України рух у цьому напрямку продовжиться.

У підсумку можна виділити основні тези:

- кількість електромобілів в Україні дуже швидко збільшується;
- поступово зарядні станції з'являються навіть у маленьких містечках;
- власники електромобілів можуть розраховувати на різні пільги та переваги від держави.

Висновок.

Підсумовуючи все вищенаведене можна зробити висновки про непослідовне й недостатнє правове регулювання правовідносини у сфері електричного транспорту, спрямованого на стимулювання розвитку виробництва в Україні електромобілів, зарядних пристроїв, комплектуючих виробів до них, пільгового везення, умови якого кілька разів змінювались, як і термін дії пільгового періоду. Наприклад, тимчасово, до 31 грудня 2035 року (включно), звільняються від сплати податку на прибуток підприємства, які виробляють електродвигуни для транспорту, сам електротранспорт, зарядні пристрої та літій-іонні батареї для електрокарів або ж видобувають літій. А до 1 січня 2031 року – звільняються від

оподаткування ПДВ підприємства, які ввозять на територію України обладнання для виробництва нових транспортних засобів, зокрема, й електричних, а до 31.12.2035 – від оподаткування прибуток підприємств, які проводять діяльність виключно з виробництва електродвигунів. До 2029 року не потрібно сплачувати ввізне мито на товари, необхідні для виробництва електротранспорту. Все це свідчить, що правове регулювання транспортної сфери забезпечено в Україні низкою нормативно-правових актів колізійного характеру.

У результаті аналізу науково-теоретичної літератури з досліджуваної проблеми, чинного законодавства, з'ясовано: невідповідність законодавства сучасним вимогам, а також недостатнє залучення міжнародного досвіду для стимулювання даної галузі.

Безперечно, на сьогодні вченими розроблено наукове підґрунтя щодо законодавчого розвитку транспортної системи, проведено поділ нормативно-правових актів загальної та спеціальної характеру.

Водночас очевидно, що опублікованих наукових праць, у яких би комплексно досліджувались питання розвитку правового регулювання сфери електричного транспорту, структурування нормативно – правових актів даної галузі, які відповідали б вимогам сучасності, вирішувались проблемні питання, на сьогодні не існує.

ЛІТЕРАТУРА

1. Деркач Е. Парадигма правового регулювання господарської діяльності у сфері транспорту у світлі концепції сталого розвитку. *Господарське право і підприємництво*. 2021. № 1. С. 52-57. URL: <http://pgr-journal.kiev.ua> (дата звернення: 01.10.2021).
2. Деркач Е.М. Концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності: монографія/за ред. Е.М. Деркач. Вінниця: ДонНУ імені Василя Стуса, 2021. 376 с.
3. Про ратифікацію Паризької угоди: Закон України від 14 липня 2016 року № 1469-VIII / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення: 06.07.2021).
4. Про ратифікацію Кіотського протоколу до Рамкової Конвенції Організації Об'єднаних Націй про зміну клімату: Закон України від 4 лютого 2004 року № 1430-IV / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення: 01.01.2023).
5. Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2023 року: Закон України від 28 лютого 2019 року № 2697-VIII / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення: 01.12.2022).
6. Глушенко Я.І., Громова Я.В. Екологічний транспорт: сутність поняття та особливості розвитку в умовах глобалізації. Східна Європа: економіка, бізнес та управління. 2019 № 3(20). С. 43-57. URL: <http://www.easterneurope-ebm.in.ua> (дата звернення: 20.09.2019).
7. Тимочко Т.В. Екологічні проблеми транспортної галузі: погляд громадськості. 2011. URL: <https://www.ecoleague.net>. Всеукраїнська екологічна ліга. Київ, (дата звернення: 19.03.2014).
8. Гуренкова О.В. Можливі шляхи вирішення екологічних проблем міського транспорту. *Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*. 2018. № 1. С. 45-49. URL: <https://journals.indexscopernicus.com> (дата звернення: 15.05.2019).
9. Кашканов В.А., Устюшенко О.В. Шляхи підвищення екологічної безпеки автомобільного транспорту. Матеріали XLV Науково-технічної конференції ВНТУ, Вінниця, 23-24 березня 2016 р. 2016. С. 43-46. URL: <http://ir.lib.vntu.edu.ua.pdf> (дата звернення: 15.07.2017).
10. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001 року № 2344-III / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення: 15.08.2011).
11. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення: 17.09.2011).
12. Про міський електричний транспорт: Закон України від 29 червня 2004 року № 1914-IV / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення: 15.08.2010).
13. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення доступу до інфраструктури зарядних станцій для електромобілів: Закон України від 11 липня 2019 року № 2754-VIII / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення: 11.07.2019).
14. 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 лютого 2023 року № 2956-IX / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення: 18.03.2023).
15. Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо перегляду окремих пільг з оподаткування: Закон України від 21 червня 2022 року № 2325-IX / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення: 10.08.2022).
16. Публікації Укравтодор про затвердження плану заходів з підтримки електромобільності. Київ, 2022. URL: <https://www.kmu.gov.ua> (дата звернення: 15.08.2022).
17. Публікації Укравтодора. Електромобільність в Україні – Укравтодор затвердив план заходів із розвитку. Київ, 2021. URL: <https://pravo.ua> (дата звернення: 11.07.2022).
18. У Мінінфраструктури розробили план переходу на електротранспорт до 2030 року. Укрінформ. Київ. 2020. URL: <https://www.ukrinform.ua> (дата звернення: 18.06.2021).
19. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення: 15.07.2022).
20. Громова Я.В. Перспективи розвитку екологічного транспорту в Україні на прикладі досвіду зарубіжних країн. Матеріали VI Міжнародної науково-технічної конференції молодих учених та студентів. Актуальні задачі сучасних технологій –Тернопіль 16-17 листопада 2017. С. 43-44. URL: <https://ela.kpi.ua> (дата звернення: 16.08.2018).
21. Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки: розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 січня 2018 р. № 34-р. / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення: 15.08.2019).
22. Чернишов О. Вплив транспорту на екологію міста. Аналіз та стратегії для України. Міські реформи. 2016. № 1. С. 4-21. URL: <https://isp.org.ua> (дата звернення: 16.08.2021).
23. Марушевський Г.Б. Інтеграція екологічної політики в транспорту політику в ЄС та Україні. Інвестиції: практика та досвід. 2016. № 6. С. 87-91. URL: <http://www.investplan.com.ua> (дата звернення: 11.01.2017).