

Кищун В. А., Павлюк В.І., Зубенко В. А.
Луцький національний технічний університет

ХРОНОЛОГІЯ ФОРМУВАННЯ УКРАЇНСЬКОГО РИНКУ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ

Переведення автомобільного парку України на електромобілі – питання актуальне, оскільки електрична енергія сьогодні є єдиним прийнятним та доступним у необхідній кількості джерелом енергії, що може бути використане як альтернативне.

Практичні дослідження з вивчення доцільності використання електромобілів в Україні розпочалися у 2011–2013 роках. Встановлено, що основними недоліками на той час були їхня вартість та відсутність інфраструктури. Тому важливим і переломним моментом для поширення електромобілів могли стати лише державні дотації та прорив у технологіях, що дозволить значно знизити їх ціну.

Перші конкретні пропозиції на державному рівні стосовно заохочення купівлі електромобілів були запропоновані у Верховній Раді у березні 2014 року. Зрештою впродовж десятиліття (2014–2023 роки) розглядалося два десятки законопроектів спрямованих на стимулювання розвитку вітчизняного ринку електромобілів, з яких лише половина отримали статус законів. Суперечки точилися навколо прийняття (неприйняття) податкових знижок при розмитненні електричних транспортних засобів, оскільки їх власне промислове виробництво в країні так і не було налагоджено.

Знаковими можна назвати 2015-й рік, коли було скасовано ввізне мито, 2017-й рік – скасовано ПДВ, відміна відрахувань у пенсійний фонд у 2022 році, а також встановлення постійного акцизу у розмірі 1 євро за 1 кВт-год ємності батареї електромобіля. Цей «мікс» дозволив збільшити у 80 разів кількість реєстрацій у 2023 році порівняно з 2015 роком. Поза увагою потенційних покупців не залишилися також спеціальні «зелені» номерні знаки для електромобілів, власники яких мали певні переваги над іншими учасниками дорожнього руху, та збільшення у перспективі кількості електростанцій.

Попри прийняті закони, у 2023 році вітчизняний парк електромобілів складав менше 1,0% від усього парку легковиків. Тому подальше формування ринку і збільшення парку залежатиме від загальної ситуації у державі, стану її економіки та купівельної спроможності населення.

Ключові слова: електромобіль, законопроект, закон, Податковий кодекс, ПДВ, акциз, пільги і стимули, інфраструктура, реєстрація, ринок і парк електромобілів.

ВСТУП

Електрична енергія сьогодні є єдиним прийнятним та доступним у необхідній кількості джерелом енергії, що може бути використане в автомобільному транспорті України як альтернативне джерело до традиційних видів пального з нафтопродуктів. Водночас переведення вітчизняного автомобільного парку на електричну енергію дозволить вирішити ряд важливих проблем, зокрема знизити рівень забруднення атмосферного повітря, дотримуватися зобов'язань, що взяла на себе держава відповідно до положень Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами «Щодо просування чистих та енергоефективних транспортних засобів автомобільного транспорту» та усунути загрозу критичної залежності України від російської федерації у поставках вуглеводних видів пального.

Практичні дослідження щодо вивчення доцільності використання електромобілів в Україні за інформацією сайту AUTO-Consulting розпочалася у грудні 2011 року [1]. Приводом для цього стали домовленості між двома українськими компаніями: «Торговий Дім – НІКО» та енергетичною «ДТЕК». Була підписана угода, яка передбачала закупівлю «ДТЕК» у «НІКО» десяти електромобілів MITSUBISHI innovative Electric Vehicle (iMiEV). Метою проекту було бажання перевірити на практиці експлуатацію електромобіля в українських умовах та обчислити вартість володіння таким рідкісним на той час видом транспорту.

Враховуючи ціну одного MITSUBISHI iMiEV (приблизно \$50 тисяч та неминучих витрат на створення відповідної інфраструктури), передбачався термін окупності проекту тривалістю 6,5 років [1]. Отримані у результаті пілотного проекту аналітичні дані передбачалося опрацювати та передати зацікавленим міністерствам (Мінтрансу, Мінінфраструктури), Державному агентству з енергоефективності та енергозбереження України й іншим. У планах «ДТЕК» було також лобіювання у Верховній Раді (ВР) законопроектів, які передбачали б пільги під час експлуатації електромобілів, зокрема нижчі тарифи на електроенергію для заряджання батарей.

Через два роки видання AUTO-Consulting спробувало проаналізувати, що заважає українцям пересісти на електромобілі. На противагу майбутнім вигодам став ряд недоліків, притаманних електричним транспортним засобам зокрема їхня вартість та відсутність інфраструктури. Тому

перший досвід із виведення електромобілів на український ринок не був таким успішним, як планувалося. Причиною стали саме відсутність інфраструктури для заправки електромобілів і їх дорожнеча через відсутність дотацій з боку держави на екологічні види транспорту. «Доля електромобілів в Україні найближчими роками дуже примарна», – зробили висновок журналісти AUTO-Consulting, – а переломним моментом для їхнього поширення можуть стати лише державні дотації (це залежить лише від політичної волі керівництва країни) та прорив у технологіях, що дозволить значно знизити вартість таких авто» [2].

АНАЛІЗ ЛІТЕРАТУРНИХ ДАНИХ ТА ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Перші конкретні пропозиції щодо стимулювання продажів електромобілів на державному рівні були запропоновані у Верховній Раді у березні 2014 року. Законопроектom № 4605 «Про внесення змін до Митного тарифу України» пропонувалося внести зміни до 15 розділу додатку до Закону України «Про митний тариф України». Суть змін – відмінити мита, що діяли на той час: повне у розмірі 10% та преференційне у розмірі 8% на ввезення транспортних засобів, оснащених електричними двигунами [3]. У пояснювальній записці до документа зазначалося, що, «...ухвалення проекту закону має стимулювати попит на електромобілі. Скасування ввізного мита наблизить вартість електромобіля до вартості авто з двигуном внутрішнього згорання (ДВЗ) та прискорить процес формування вітчизняного автомобільного ринку електротранспорту».

А вже в останні дні грудня 2014 року у Верховній раді був зареєстрований законопроект під номером 1674 «Про внесення змін до Закону України «Про Митний тариф України» щодо скасування ввізного мита на електромобілі» [4]. Зміни стосувалися глави 87 розділу XVII Митного тарифу України, які, зокрема, у 2-му пункті були прописані таким чином: «цифри і слова «8703 90 10 00 -- транспортні засоби, оснащені електричними двигунами -- -- 8 -- 10 -- шт» замінити цифрами і словами «8703 90 10 00 -- транспортні засоби, оснащені електричними двигунами -- -- 0 -- 0 -- шт». Щось подібне вже пропонувалося у вище згаданому законопроекті № 4605.

Отже в Україні на кінець 2014 року були напрацьовані два законопроекти спрямовані на зниження вартості електромобілів, однак необхідні поправки у Податковий кодекс депутати так і не внесли. Попри те, що електромобілі були не надто популярними переважно через високі ціни, все ж основним фактором, що гальмував розвиток їх ринку, стала відсутність відповідної інфраструктури. Тому держава (в особі законодавців і урядовців) мала б одночасно займатися як цінами, так і зарядними станціями, орієнтуючись на багатий міжнародний досвід.

На початку лютого 2015 року у Верховній Раді було зареєстровано два чергові законопроекти, що передбачали скасування в Україні трьох митних платежів на ввезення електромобілів. У законопроекті № 1912 народні депутати пропонували звільнити від податку на додану вартість та акцизного податку ввезення на митну територію України транспортних засобів, оснащених електричними двигунами. Вказані нововведення планувалося запровадити до 1 січня 2020 року. У пояснювальній записці до документу вказувалося: «...у результаті ухвалення законопроекту вартість електрокарів в Україні зменшиться, згідно з розрахунками, на 20% (мінус податок на додану вартість) і 109 129 євро (акциз) та наблизиться до вартості автомобілів з ДВЗ» [5].

Водночас на сайті ВР України було опубліковано законопроект № 1913, що передбачав звільнення імпорту транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, від оподаткування ввізного мита. Термін скасування у законопроекті встановлено також до 1 січня 2020 року. У пояснювальній записці зазначалося: «...ця ініціатива дозволить знизити вартість електрокарів до 10%» [5]. Окрім того, упродовж 2015 року діяв ще додатковий імпорتنний збір у розмірі 5%.

Основним завданням обох законопроектів стало зменшення податкового навантаження на імпорт транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, що б дозволило знизити їхню ціну на 30%. Депутати також вважали, що якщо до 2020 року звільнити від сплати акцизу та ПДВ електромобілі, що імпортуються в країну, то це не тільки підвищить їхню популярність серед українців і зробить повітря трохи чистішим, а й сприятиме захисту від загрози національній безпеці у результаті зниження залежності від енергоресурсів.

Здавалося, що «лід рушив», коли 21 травня 2015 року Верховна Рада прийняла у першому читанні законопроекти № 1674 і № 1912, що запроваджували наведені вище податкові та митні пільги на електромобілі [6]. Натомість в експертному середовищі сумнівалися щодо майбутнього голосування законопроектів в цілому, оскільки у ВР існував суттєвий спротив цим пільгам.

Так, депутатів турбував той факт, що «...імпортери та виробники транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, будуть поставлені у нерівні умови з імпортерами та виробниками транспортних засобів, оснащених двигунами внутрішнього згорання». Крім цього,

пропонувалося, «враховуючи (на той час) складну економічну ситуацію в державі», скоротити період податкових та митних пільг або скасувати тільки акцизний податок, який складав всього 109,129 євро, однак суттєво на вартість авто не впливав [6].

І лише через пів року, 25 листопада 2015 року Верховна Рада зробила реальний крок на шляху до популяризації електромобілів серед українців. Депутати ухвалили у другому читанні законопроект № 1674, яким встановлювалася нульова ставка ввізного мита на транспортні засоби, оснащені виключно електричними двигунами (код 8703 90 10 10) замість 8% митної вартості. Натомість ВР не ухвалила законопроект № 1912, згідно з яким операції з ввезення та постачання на митну територію України транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, звільнялися до 1 січня 2020 року від ПДВ у розмірі 20% та акцизного збору 109,129 євро. Депутати надіслали проект закону на повторне друге читання [7].

Після підписання президентом закону у листопаді 2015 року розмитнення електромобілів з 1 січня 2016 року подешевшало лише на 8%. Якщо врахувати, що електромобілі у 1,5...2,0 рази дорожчі за аналогічні легковики з двигуном внутрішнього згоряння, то виникали сумніви, що рішення парламенту призвело б до очікуваного підвищення кількості ввезених електричних транспортних засобів. Потрібно було запроваджувати кардинальніші пільги, приймати обидва законопроекти і тоді вартість таких легковиків знизилася б на суттєві 30%.

Водночас інформація про електромобілі ставала все більш популярною в Україні. «У 2018 році електрокари можна буде придбати без ПДВ, акцизу та ввізного мита» – заголовки, якими рясніли друковані і електронні ЗМІ України. Верховна Рада ухвалила в цілому законопроект № 6776-д про внесення змін до Податкового кодексу, у такий спосіб скасувавши для українців податок на додану вартість та акциз на ввезення в Україну електромобілів [8].

Пільги запроваджувалися відповідно до закону № 2245-VIII – змін до Податкового кодексу та деяких інших законодавчих актів України. Згідно з документом упродовж 2018 року (з 1 січня до 31 грудня), транспортні засоби, які оснащені виключно електричними двигунами, можна було ввозити в Україну без сплати ПДВ та акцизу. Пізніше мав з'явитися комплексний законопроект, в якому пільги буде продовжено. Висловлювалися також сподівання, що вказані законодавчі зміни дадуть значний поштовх розвитку ринку електромобілів в Україні і пересічний мешканець зможе придбати таке авто за адекватною ціною.

То ж 23 листопада 2018 року Верховна Рада України ухвалила Закон № 9260, що вносить зміни до Податкового кодексу, зокрема продовжує дію пільгового режиму ввезення електромобілів в Україну [9]. У законі пропонувалося продовжити норму, що звільняє електромобілі від податку на додану вартість (20%). Відповідний спрощений режим оподаткування мав закінчитися 31 грудня 2018 року. Водночас, Верховна Рада не підтримала правку про звільнення електромобілів від оподаткування акцизом і він залишився однак був змінений. Таким чином станом на 01.01.2019 року при ввезенні на митну територію України транспортних засобів, оснащених виключно електричними двигунами (одним чи кількома), що зазначені у товарній підкатегорії 8703 90 10 10 згідно з УКТ ЗЕД, з метою вільного обігу діяли, відповідно до нормативних актів такі митні платежі: «нульове» ввізне мито; ПДВ у розмірі «нуль»; акцизний податок у розмірі 1 євро за 1 кіловат-годину ємності електричного акумулятора. Також продовжувала діяти сплата у пенсійний фонд від 3% до 5% вартості авто при першій реєстрації електромобіля.

У липні 2019 року Верховна Рада прийняла Закон №10405 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення доступу до інфраструктури зарядних станцій для електромобілів», яким з 2020 року забезпечувалося превентивне право електромобілів на парковку у місцях підзарядки. Крім того, в законі передбачалося введення спеціальних зелених номерних знаків для легкої ідентифікації електромобілів, а також відповідних дорожніх знаків, яких раніше не було у Правилах дорожнього руху, зокрема знаки сервісу електрокарів, електрозарядок на АЗС і паркування для електромобілів. Таким чином власники зелених номерів матимуть право паркуватися на спеціально відведених місцях (зокрема щоб отримувати безперешкоджаний доступ до зарядних станцій) та зможуть користуватися перевагами перерахованих дорожніх знаків [10].

Також у Верховній Раді знаходилися законопроекти № 8159 і 8160, які передбачали і пропонували різні пільги для стимулювання продажів електротранспорту в Україні. Це безвідсоткові кредитні кошти, звільнення від сплати акцизного збору при ввезенні електромобілів і сплати у пенсійний фонд при першій реєстрації електромобіля (тимчасові до 2029 року) та інші [10].

Пропозиція щодо відміни сплати у пенсійний фонд вкотре була висунута у вересні 2019 року у законопроекті № 2054. Також у документі водіям електромобілів пропонувалося дозволити

користуватись смугами для руху маршрутних транспортних засобів. Така практика вже діє у деяких країнах, а після запуску видачі зелених номерів контролювати правомірність виїзду приватного транспорту на смуги для громадського транспорту поліції (чи системам автоматичної фіксації порушень) буде нескладно [11].

Пізніше у грудні 2019 року законопроектом № 2532 були уточнені терміни:

– до 31 грудня 2022 року скасовується Пенсійний збір при реєстрації електромобіля;

– до 31 грудня 2024 року електромобілі з зеленими номерними знаками зможуть їздити по смугі громадського транспорту.

У законопроекті також вказувалося, що для того, щоб зберегти навколишнє середовище, дотримуватися міжнародних зобов'язань щодо зменшення викидів в атмосферу, а також знизити залежності економіки від імпорту нафтопродуктів, держава означає як свій пріоритет – перехід на електрифікацію громадського автотранспорту до 1 січня 2030 року.

У червні 2020 року Верховна Рада України ухвалила законопроект № 3228 «Про митний тариф», яким змінювалася класифікація транспортних засобів, оснащених виключно електричними двигунами [12]. Класифікація таких авто мала відбуватися не за окремим кодом (8703 90 10 10), а за кодами для нових (8703 80 10 10) та тих, що використовувалися (8703 80 90 10) автомобілів, що зробило б неможливим подальше використання пільги із звільнення від сплати ПДВ. Неузгодження між документами були вчасно виявлені і усунуто. Розмитнення такого типу транспортного засобу, як електромобілі, у 2021 році продовжувалося за спрощеною схемою, яка передбачала лише акциз – 1 євро за 1 кВт-год тягового акумулятора.

15 липня 2021 року народні депутати у цілому ухвалили два законопроекти про підтримку виробництва електричного транспорту та його імпорту: № 3476 «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо стимулювання розвитку галузі електричного транспорту в Україні» та № 3477 «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо стимулювання розвитку галузі електричного транспорту в Україні» [13].

Метою законопроекту № 3476 було стимулювання розвитку виробництва в Україні електромобілів, зарядних пристроїв і комплектуючих виробів до них. Згідно з документом, «...тимчасово до 1 січня 2031 року звільняються від обкладення податком на додану вартість операції з ввезення в Україну товарів підприємствами, що мають, створюють або модернізують виробничі потужності для промислового виробництва електромобілів». Законом також «...тимчасово, до 1 січня 2026 року, звільняються від ПДВ операції з ввезення на митну територію України та з постачання на митну територію України нових транспортних засобів, оснащених двигунами внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням, що працюють виключно на стиснутому природному газі метані, скрапленому природному газі метані або біогазі, а також електромобілів».

Водночас, згідно з законопроектом № 3477, «...до 1 січня 2031 року товари, які ввозяться на митну територію України підприємствами, які мають, створюють або модернізують виробничі потужності для промислового виробництва транспортних засобів, звільняються від оподаткування ввізним митом, якщо підприємства ввозять їх для власного виробництва».

2022 рік через відомі причини став роком прийняття абсолютно протилежних законопроектів стосовно імпорту автотранспортних засобів. Уряд пішов на безпрецедентне послаблення податкового тиску на бізнес та громадян – щоправда, виключно на час дії воєнного стану. Серед найважливіших ініціатив, які отримали втілення в екстремому Законі № 7190 – звільнення майже всього імпорту від податків і зборів, включно з транспортними засобами. Так, відповідно до літери закону, «...звільняються від оподаткування ввізним митом... автомобілі легкові, кузови до них, причепи та напівпричепи, мотоцикли, транспортні засоби, призначені для перевезення 10 осіб і більше, транспортні засоби для перевезення вантажів, які ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу» [14].

У Податковому кодексі України також з'явився важливий «транспортний» підпункт 69.24 (розділ 10): «Звільняються від оподаткування податком на додану вартість, акцизним податком операції з ввезення фізичними особами на митну територію України автомобілів легкових, кузовів до них, причепів та напівпричепів, мотоциклів, транспортних засобів, призначених для перевезення 10 осіб і більше, транспортних засобів для перевезення вантажів у митному режимі імпорту» [14].

Завдяки ухваленню Верховною Радою Закону № 7190 з 1 квітня і до скасування воєнного стану будь-який громадянин України міг безкоштовно розмитнити ввезений ним з-за кордону автомобіль, мотоцикл, причіп тощо. Насправді, пільги діяли недовго і вже через три місяці парламент повернув мита та ПДВ на імпорту. І хоча Законом № 7418, який набув чинності з 1 липня 2022 року

скасовувалося безкоштовне розмитнення, але й вводилися нові пільги при купівлі електромобілів. Водночас з поверненням акцизу (1 євро за 1 кВт-год ємності батареї) при першій реєстрації більше не потрібно було платити відрахування до Пенсійного Фонду [15]. Таким чином влада намагалася стимулювати громадян переходити на електротранспорт, а причиною подібних рішень стала не лише екологія, а й паливна криза під час воєнного стану.

Останні законодавчі зміни були прийняті у березні 2023 року, коли Верховна Рада ухвалила Закон № 8172, спрямований на формування державної політики у сфері автомобільного електротранспорту [16]. Закон отримав назву «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».

У законі було наведено визначення електричних транспортних засобів, передбачався полегшений доступ до електричної інфраструктури для зарядних станцій, а також встановлено строки переходу громадського транспорту на екологічно чисті види енергії. Автори законопроекту небезпідставно вважали, що нові правила сприятимуть популяризації екологічно чистого транспорту і дадуть змогу розвивати мережу зарядних станцій.

ЦІЛІ ТА ЗАДАЧІ ДОСЛІДЖЕННЯ

Ціллю роботи є дослідження впливу українського законодавства на формування вітчизняного ринку електричних автомобілів.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕНЬ

Чим більше у державі буде електромобілів, тим менше Україна буде залежна від імпорту пального. Поступове скорочення парку автомобілів з ДВЗ значно знизить рівень шкідливих викидів. Масове використання електричних транспортних засобів дозволить збалансувати споживання електроенергії в темні години доби. Заохочення українців до переходу від традиційних автомобілів з бензиновим двигуном до електромобілів має стати важливою ціллю вітчизняного законодавства.

У таблиці 1 наведена хронологія десятирічного (2014–2023 р.р.) законодавчого процесу у стінах Верховної Ради України. У третьому стовпці таблиці перераховані пропозиції і заходи, які передбачалися законопроектами, у четвертому – статус закону: «Не схвалений», «Схвалений в цілому», «Схвалений у другому читанні» тощо.

Як вже зазначалося, перші спроби оцінити доцільність використання електромобілів в Україні були зроблені наприкінці 2011 року. За результатами досліджень було прийнято рішення про лобювання у Верховній Раді законопроектів, які передбачали б пільги, зокрема під час експлуатації електромобілів. Натомість, реальні практичні рішення були прийняті народними депутатами тільки у листопаді 2015 року, коли була застосована нульова ставка ввізного мита замість 8% митної вартості електромобіля (див. табл. 1). Здешевлення автомобіля на 8...10% не робило його доступнішим для українського споживача, оскільки на той час він апріорі був дорогим.

Наступні зміни відбулися через два роки, коли у листопаді 2017 року були скасовані на 2018 рік

Таблиця 1 – Хронологія законотворчої діяльності депутатів ВР України у контексті формування вітчизняного ринку електромобілів

№ законо-проекту	Дата внесення	Пропозиції	Статус законопроекту
1	2	3	4
4605	Березень, 2014 р.	Відміна повного мита на рівні 10% та преференційного мита 8%, що діяли на той час на ввезення транспортних засобів, оснащених електричними двигунами.	Не схвалений
1674	Грудень, 2014 р.	Зміни у Митному тарифі України: «цифри і слова «8703 90 10 00 -- транспортні засоби, оснащені електричними двигунами -- -- 8 -- 10 -- шт» замінити цифрами і словами «8703 90 10 00 -- транспортні засоби, оснащені електричними двигунами -- -- 0 -- 0 -- шт». Відміна сплати у пенсійний фонд на електромобілі.	Не схвалений
1912	Лютий, 2015 р.	Скасування акцизу і податку на додану вартість на електромобілі.	Не схвалений
1913	Лютий, 2015 р.	Скасування ввізного мита на електромобілі.	Не схвалений
1674 1912	Травень, 2015 р.	Див. вище.	Законопроекти пройшли перше читання

1674	Листопад, 2015 р.	Нульова ставка ввізного мита на транспортні засоби, оснащені виключно електричними двигунами (код 8703 90 10 10), замість 8% митної вартості.	Схвалений у другому читанні
1912	Листопад, 2015 р.	Транспортні засоби, оснащені електричними двигунами звільнялися до 1 січня 2020 року від ПДВ у розмірі 20% та акцизного збору 109,129 євро.	Відправлений на повторне друге читання
6776-д	Листопад, 2017 р.	Скасовано податок на додану вартість та акциз на ввезення в Україну електромобілів на 2018 рік.	Схвалений в цілому
9260	Листопад, 2018 р.	Продовжено норму, яка звільняє електромобілі від ПДВ (20%). Акциз на електромобілі з 1 січня 2019 року залежав від місткості акумулятора і складав 1 євро за 1 кіловат-годину.	Схвалений в цілому
10405	Липень, 2019 р.	Внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення доступу до інфраструктури зарядних станцій для електромобілів.	Схвалений в цілому
8159 8160	Липень, 2019 р.	Пільги для стимулювання продажів електротранспорту: безвідсоткові кредитні кошти, звільнення від сплати акцизного збору і сплати у пенсійний фонд при ввезенні електромобілів.	Не схвалені
2054	Вересень, 2019 р.	Відміна сплати у пенсійний фонд. Дозволити користуватись смугами для руху маршрутних транспортних засобів.	Не схвалений
2532	Грудень, 2019 р.	Уточнені терміни: – до 31 грудня 2022 року скасовується Пенсійний збір при реєстрації електромобіля; – до 31 грудня 2024 року електромобілі з зеленими номерними знаками зможуть їздити по смузі громадського транспорту; – перехід на електричний автомобільний транспорт до 1 січня 2030 року»	Не схвалений
3228	Червень, 2020 р.	Змінена класифікація транспортних засобів, оснащених виключно електричними двигунами	Схвалений в цілому
3476	Липень, 2021 р.	Звільняються від ПДВ операції з ввезення в Україну товарів підприємствами, що мають, створюють або модернізують виробничі потужності для промислового виробництва електромобілів до 1 січня 2031 року і до 1 січня 2026 року – нових транспортних засобів, оснащених двигунами внутрішнього згорання з іскровим запалюванням, що працюють виключно на стиснутому природному газі метані, скрапленому природному газі метані або біогазі, а також електромобілів.	Схвалений в цілому
3477	Липень, 2021 р.	Звільняються до 1 січня 2031 року від оподаткування ввізним митом товари, якщо підприємства ввозять їх для власного промислового виробництва транспортних засобів.	Схвалений в цілому
7190	Березень, 2022 р.	Звільняються від оподаткування податком на додану вартість, акцизним податком операції з ввезення фізичними особами на митну територію України легкових автомобілів	Схвалений в цілому
7418	Червень, 2022 р.	Повернення акцизу (1 євро за 1 кВт-год ємності батареї) при першій реєстрації електромобіля і відміна плати відрахування до Пенсійного Фонду.	Схвалений в цілому
8172	Березень, 2023 р.	Сформульовано визначення електричних транспортних засобів, полегшено доступ до електричної інфраструктури для зарядних станцій, а також визначено строки переходу громадського транспорту на екологічно чисті види енергії.	Схвалений в цілому

податок на додану вартість та акциз на ввезення в Україну електромобілів (що також пропонувалося у листопаді 2015 року, але було відправлено на повторне друге читання) (див. табл. 1). Запроваджені рішення призвели до зменшення ціни у 2017 році на електромобілі на 17%.

Через рік, у листопаді 2018 р., депутати продовжили норму, що звільняє електромобілі від ПДВ (20%), але поновили акциз, який тепер залежав від ємності акумулятора і складав 1 євро за 1 кіловат-годину.

У липні 2019 року депутатами були внесені чергові зміни до окремих законодавчих актів з метою створення доступу до інфраструктури зарядних станцій для електромобілів. Натомість пропозиція щодо звільнення від сплати акцизного збору і сплати у пенсійний фонд при ввезенні електромобілів не набрала достатньої кількості голосів.

У середині 2020 року ВР України ухвалює законопроект «Про митний тариф», яким змінюється класифікація транспортних засобів, оснащених виключно електричними двигунами. Набула остаточного вигляду спрощена схема розмитнення електромобіля, яка передбачала «нульове» мито і відсутність сплати ПДВ; залишався лише акциз.

Важливі події відбулися у законотворчій діяльності у липні 2021 року, коли були ухвалені два законопроекти про підтримку виробництва електричного транспорту та його імпорту. Була зроблена спроба переходу від стимулювання імпорту до стимулювання виробництва в Україні. Однак, більше це стосувалося міського електричного транспорту ніж легкових електромобілів.

У березні 2022 року через введення воєнного стану було прийнято рішення звільнити майже весь імпорт від податків і зборів, зокрема транспортних засобів. Закон діяв лише три місяці і вже у червні того ж року був повернутий акциз при першій реєстрації електромобіля, але нарешті відмінені відрахування до Пенсійного Фонду.

Насамкінець ще одна важлива подія у законотворчій діяльності депутатів ВР відбулася через рік у березні 2023 року, коли був прийнятий закон під довгою назвою «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». Мета закону була закладена вже у його назві.

Результати десятирічної діяльності законотворців можна оцінити за числом реєстрацій і обсягом парку електромобілів упродовж цих років, хоча через суперечливу статистику про реєстрацію та парк в Україні було проблематично сформулювати реальну ситуацію на ринку. Дані наводилися сервісним центром МВС, Мінінфраструктури, Федерацією автопрому України, різноманітними автомобільними сайтами. Окрім того, нерідко до статистики включалися не лише «чисті» електромобілі але й гібриди. Тому за основне джерело було прийнято інформацію від МВС та Мінінфраструктури. Результати досліджень наведені на рисунках 1 і 2. [17, 18, 19, 20, 21].

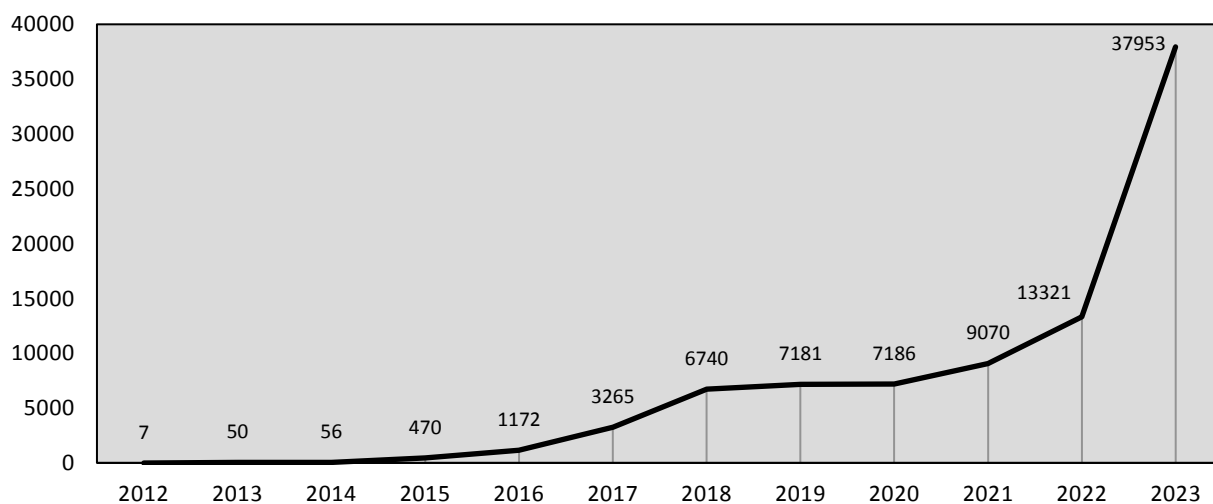


Рисунок 1 – Динаміка реєстрації легкових електромобілів по роках, одиниць

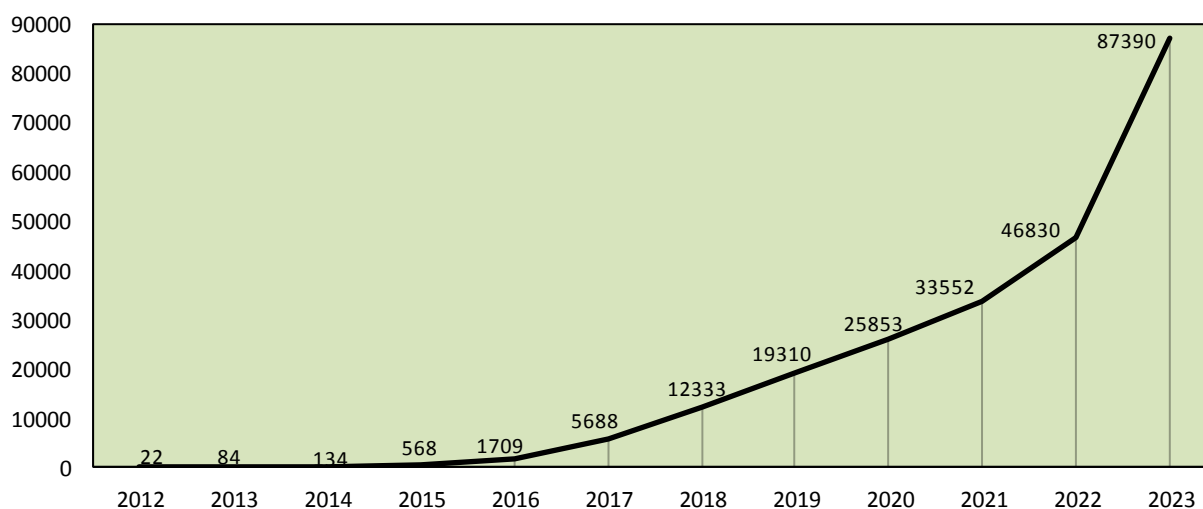


Рисунок 2 – Динаміка зміни парку легкових електромобілів по роках, одиниць

На побудованих графіках добре помітні зміни, викликані прийнятими законодавчими актами депутатами Верховної Ради. Так, завдяки Закону № 1674 кількість реєстрацій електромобілів у 2016 році зросла майже у 2,5 рази у порівнянні з 2015-м. Скасований у 2017 році ПДВ та акциз на ввезення в Україну електромобілів дозволив збільшити реєстрацію у 2 рази (див. рис. 1).

Зростання кількості реєстрацій у 2022 році було зумовлено кількома причинами. Насамперед цьому сприяло трьохмісячне «нульове» розмитнення усіх автомобілів. Наступним фактором стала боязнь відсутності достатньої кількості пального для автомобілів з ДВЗ, на відміну від електроенергії. Відміна сплати у пенсійний фонд також відіграла свою роль у збільшенні кількості реєстрацій, яка у порівнянні з 2021 роком зросла у 1,26 рази (див. рис. 1).

Наступний злет реєстрацій у 2023 році був спричинений тими ж передумовами, а також прийнятим Верховною Радою і підписаним президентом Законом № 8172. Як результат – зростання їх у порівнянні з 2022 роком приблизно у 2,8 рази (див. рис. 1).

Водночас зі збільшенням кількості реєстрацій, змінювався і парк легкових електромобілів (див. рис. 1). Також необхідно зазначити, що статистика розглядалася сумарно для нових і вживаних автотранспортних засобів; перші у різні роки складали всього 8...17 %, а вже у 2023 році – 20%.

Найпопулярнішими електромобілями у 2023 році на вітчизняному ринку стали моделі наведені у таблиці 3. Слід зауважити, що більшість з них виготовлені і завезені з Китаю, зокрема і VOLKSWAGEN ID.4; американські моделі TESLA завозяться переважно вживаними (див. табл. 3).

Таблиця 3 – Найпопулярніші електромобілі у 2023 році [21]

Місце	Нові		Вживані	
	Модель	Кількість	Модель	Кількість
1	VOLKSWAGEN ID.4	2655	NISSAN Leaf	5190
2	HONDA M-NV	559	TESLA Model 3	3282
3	VOLKSWAGEN ID.6	491	VOLKSWAGEN e-Golf	3273
4	HONDA eNS1	327	TESLA Model Y	2171
5	BYD Song	189	VOLKSWAGEN ID.4	1740

У країнах Європейського Союзу та інших існує перелік різноманітних пілг і стимулів для заохочення купівлі електричних транспортних засобів. Україна також намагається привернути увагу своїх мешканців до питання електрифікації парку автомобілів. Ціна – чи не найважливіший чинник для автомобілів з електродвигуном, тому відчутний інтерес до них в українських споживачів прокинувся лише тоді, коли вартість таких транспортних засобів почала знижуватися.

У таблиці 1 можна побачити, як розвивався процес фіскальної підтримки через зниження митних платежів при ввезенні в Україну електромобілів. Оскільки власного промислового виробництва подібного типу легковиків не було, це вважалося основним і вагомим фактором стимулювання купівлі. Спочатку була встановлена нульова ставка ввізного мита (2015 р.), пізніше скасовано податок на додану вартість (2017 р.), насамкінець відмінено відрахування до Пенсійного Фонду (2022 р.). Також власники електромобілів не платять за користування дорогами, адже «дорожній збір» включено у вартість бензину і дизельного пального.

Тривалий час велися суперечки щодо акцизного податку на ввезений електромобіль: то відміняли його, то знову запроваджували. Зрештою у 2018 році депутати дійшли згоди і встановили

акциз у розмірі 1 євро за 1 кіловат-годину батареї.

Так само народні обранці дискутували стосовно запровадження тих чи інших стимулів, метою яких було заохотити українців переходити на електромобілі. Прийнятий у 2019 році Закон № 10405 передбачав:

- введення спеціальних зелених номерних знаків для легкої ідентифікації електромобілів;
- превентивне право електромобілів на парковку у місцях підзарядки;
- введення відповідних дорожніх знаків, яких раніше не було у ПДД.

Спеціальні номерні знаки із символами зеленого кольору закріплюються виключно за електротранспортом – автомобілями, квадроциклами та іншим транспортом, які приводяться в рух електричним двигуном і не мають ДВЗ. Вони починаються з літери «Z», що означає «zero» (англ. «нуль»), тобто «нульові викиди». Пізніше для маркування серії електромобіля почали використовуватися комбінації, де першою літерою була літера «Y». Власник авто може сам обрати варіант – з літерою «Z» чи «Y», а за бажанням власники із Z-номерами можуть змінити їх на знаки з Y-серією.

Водії автомобілів з зеленими номерами мають певні переваги перед іншими учасниками дорожнього руху, зокрема:

- можна їздити смугою, відведеною для громадського транспорту;
- на стоянках, де встановлені зарядні пристрої, інші автомобілі повинні поступатися місцем електрокарам;
- власники «зелених» авто мають знижки на проїзд платними автотрасами, на деяких стоянках можуть залишати транспорт безплатно;
- електромобілі можуть їздити окремими вулицями, де проїзд транспорту з ДВЗ заборонено;
- зелений номерний знак добре зчитується навіть чорно-білими камерами, що підвищує рівень безпеки [22].

Введення дорожніх знаків 6.7.3 «Електрозарядні станції» і 7.23 «Місце для зарядки автомобілів» регулюють роботу зарядних станцій, кількість яких буде невпинно зростати.

Також у Верховній Раді знаходилися законопроекти № 8159 і 8160 у яких пропонувалися різні пільги для стимулювання продажів електричного транспорту в Україні але не були проголосовані (див. табл. 1). Це стосувалося безвідсоткового кредиту на купівлю електромобілів чи комплектуючих до них, 5% місць на платних парковках з встановленими зарядними пристроями тощо.

Ухвалений у березні 2023 року Закон № 8172 містить низку положень, спрямованих на розвиток мережі електрозарядних станцій (ЕЗС) для екологічно чистого транспорту: встановлення, підключення, фінансування, а також розміщення перших на парковках, у житлових комплексах і об'єднаннях. Держава запроваджувала ряд фінансових стимулів та ініціатив пришвидшення розвитку зарядної інфраструктури. Зокрема це:

- спрощення земельних вимог щодо розміщення зарядних станцій для електричних транспортних засобів;
- до кінця 2024 року діятиме спрощена система підключення ЕЗС до електромереж «Укренерго» та скасовано оплату за потужність при приєднанні;
- дозвіл на встановлення зарядних станцій в ОСББ на прибудинкових територіях або територіях загального користування;
- технічна документація для нових багатоквартирних будинків повинна передбачати щонайменше 50% місць для паркування та зберігання електромобілів;
- державним та комунальним комерційним підприємствам до 31 грудня 2024 року встановити станції зарядки електромобілів на існуючих автостоянках, у гаражах та інших місцях для паркування;
- закон окреслює механізм компенсації встановлення зарядних станцій для електромобілів у громадських місцях з місцевих бюджетів [16].

«Взагалі, парковки та стоянки у майбутньому повинні стати основним місцем, де буде можливість підзарядки електромобілів, адже за статистикою транспортні засоби в умовах міської експлуатації 90...95% часу проводять на парковках або стоянках. Тому логічно, що у цьому законі закладена норма облаштування 50% паркувальних місць з зарядними станціями для електромобілів у новобудовах», – зазначили вітчизняні експерти [23]. Реалізація окремих норм Закону № 8172 у Луцьку показана на рисунках 3 і 4.

Полегшення процедури під'єднання до мереж дозволить будувати більш потужні зарядні станції, відповідно сучасним вимогам, оскільки сьогодні ЕЗС невеликої потужності забезпечують заряджання автомобіля впродовж двох години і більше. В Україні потужною вважається зарядка на

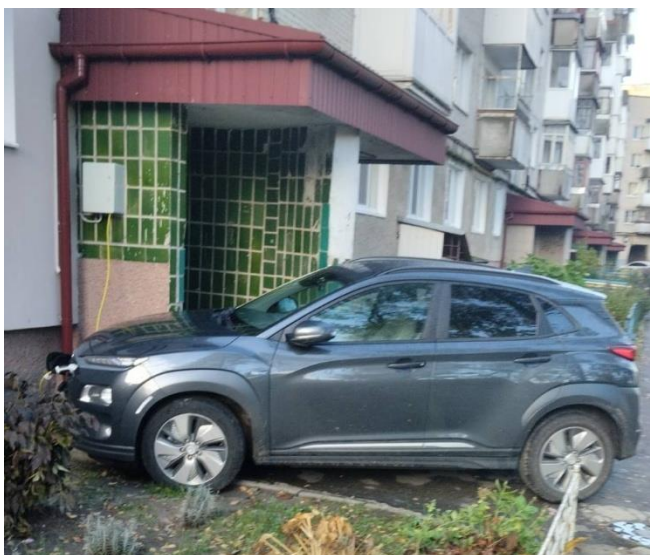


Рисунок 3 – Зарядна станція біля багатоквартирного будинку



Рисунок 4 – Зарядна станція на стоянці біля торговельного закладу

50 кіловат, у той час як в Європі навіть 150 кіловатні замінюють на більш потужні (у Porsche Taycan 2024 закладена пікова потужність зарядки 320 кВт). Це забезпечить скорочення часу перебування авто на ЕЗС до 15 хвилин. Нове законодавство безперечно стало значущим кроком на шляху становлення вітчизняного ринку електромобілів.

ОБГОВОРЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ДОСЛІДЖЕННЯ

Результати проведеного дослідження показали, що упродовж останніх десяти років депутатами Верховної ради України було розглянуто два десятки законопроектів, спрямованих на стимулювання розвитку вітчизняного ринку електромобілів. Оскільки власного промислового виробництва електричних легковиків так і не було налагоджено, стимулювання відбувалося за допомогою зниження або повної відміни окремих митних платежів при імпорті транспортних засобів, а також пільг у процесі їх зарядки і експлуатації.

Попри позитивний тренд реєстрацій, у 2023 році вітчизняний парк електромобілів складав менше 1,0% від усього парку легковиків. Тому сьогодні слід говорити швидше про початок формування ринку. Подальше зростання парку залежатиме від загальної ситуації у державі, стану її економіки та купівельної спроможності населення.

ВИСНОВКИ

Вітчизняними стимулами для охочих придбати електромобілі стали фіскальна підтримка при розмитненні, надання переваг авто із «зеленими» номерними знаками та розвинута у перспективі мережа ЕЗС. Таким чином скасування ввізного мита у 2015 році призвело до збільшення у 2017 році числа реєстрацій електромобілів у 6,9 разів, а скасування ПДВ у 2017-му до збільшення у 2021 році у 2,8 рази. 2022, а особливо 2023 роки відзначилися черговими зростаннями кількості реєстрацій у порівнянні з попередніми відповідно на 46% і 185%, чому сприяли чергові зміни в українському законодавстві. Ріст ринку та зміни у вітчизняному парку електричних легковиків корелювалися з результатами їх реєстрацій.

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАННЯ

1. Выгодно ли покупать электромобиль? URL: <https://autoconsul-ting.ua/article.php?sid=22350>.
2. Что мешает электромобилям стать популярными в Украине? URL : <https://autoconsulting.ua/article.php?sid=28885>.
3. Додаток до Закону України «Про Митний тариф України» від 19 вересня 2013 року № 584-VII. URL: https://ukurier.gov.ua/media/documents/2013/10/23/2013_10_23_584z.pdf.
4. Проект Закону 28.12.2014. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=53254.
5. Депутаты хотят отменить спецпошлины и налоги на электромобили. URL: <https://delo.ua/business/deputaty-hotjat-otmenit-specposhliny-i-nalogi-na-elektromobili-289899/>.
6. Сергій Лук'ячук. Електрошок. Автомобілі на електричній тязі можуть подешевшати в Україні на третину. URL: https://texty.org.ua/articles/60099/Jelektroshok_Avtomobili_na_jelektrychnij_tazi_mozhut_podeshevshaty-60099/.
7. Рада отказалась отменить НДС и акциз на импорт электромобилей. URL: <https://www.unian.net/economics/transport/1193625-rada-otkazalas-otmenit-nds-i-aktsiz-na-import-elektromobiley.html>.

8. Верховна Рада внесла зміни до Податкового кодексу URL: https://zaxid.net/verhovna-rada-wnesla-zmini-do-podatkovogo-koдексу_n1443582.
9. В Україні електромобілі звільнили від акцизу та ПДВ до 2022 року. URL: <https://www.village.com.ua/village/business/news/278983-v-ukrayini-elektromobili-zvilnili-vid-aktsiziv-ta-pdv-do-2022-roku>.
10. Які привілеї на дорозі отримують електромобілі. URL: <https://fra.org.ua/uk/an/publikatsii/novosti/iaki-privileyi-na-dorozi-otrimaiut-elektromobili>.
11. Для електромобілів в Україні готують нові пільги. URL: https://auto.24tv.ua/dlia-elektromobiliv-v-ukraini-hotuiut-novi-pilhy_n15677.
12. Рада змінила Митний тариф.
13. Парламент підтримав виробництво електротранспорту в Україні та його імпорт. URL: <https://sluganarodu.com/parlament-pidtrymav-vyrobnystvo-elektrotransportu-v-ukraini-ta-yoho-import/>.
14. Розмитнення автомобілів в Україні: з 1 квітня – безкоштовно! URL: <https://columbauto.com.ua/ua/news/rastamozhka-avtomobiley-v-ukraine-s-1-aprelya-besplatno/>.
15. Верховна Рада України прийняла Закон «Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо перегляду окремих пільг з оподаткування». URL: <https://www.rada.gov.ua/news/razom/224389.html#>.
16. 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». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2956-20#Text>.
17. Електромобілізація України. URL: <https://fra.org.ua/ru/an/publikatsii/analitika/ieliektromobilizatsiia>.
18. Тиха революція. Як електромобілі завойовують частку ринку. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/markets/yera-ye-50012295.html>.
19. У березні продаж електромобілів збільшився на 13% до 1,9 тис. одиниць. URL: <https://ukranews.com/ua/news/925268-u-berezni-prodazh-elektromobiliv-zbilshyvsvya-na-13-do-1-9-tys-odynyts>.
20. Свіжа статистика: кількість електромобілів в Україні переvalила за позначку 12000 шт. URL: <https://elektrovesti.net/64030-svizha-statistika-kilkist-elektromobiliv-v-ukraini-perevalila-za-poznachku-12-000-shit>.
21. Продаж електромобілів в Україні зріс майже втричі URL: <https://hromadske.ua/posts/prodazh-elektromobiliv-v-ukrayini-zris-majzhe-vtrichi>.
22. Зелені номерні знаки на авто: що це та як їх отримати? URL: <https://porady.org.ua/zeleni-nomerni-znaky-na-avto-shcho-tse-ta-yak-yikh-otrymaty>.
23. Підписано закон про розвиток електромобілів: що він передбачає. URL: https://auto.24tv.ua/pidpysano-zakon-pro-rozvytok-elektromobiliv-shcho-vin-peredbachaie_n44300.

REFERENCES

1. Vygodno li pokupat' elektromobil'? URL: <https://autoconsul-ting.ua/article.php?sid=22350>.
2. Chto meshayet elektromobilyam stat' populyarnymi v Ukraine? URL: <https://autoconsulting.ua/article.php?sid=28885>.
3. Dodatok do Zakonu Ukrayiny «Pro Mytnyy taryf Ukrayiny» vid 19 veresnya 2013 roku № 584-VII. URL: https://ukurier.gov.ua/media/documents/2013/10/23/2013_10_23_584z.pdf.
4. Proekt Zakonu 28.12.2014. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=53254.
5. Deputaty khotyat otomnit spetsposhliny i nalogi na elektromobili. URL: <https://delo.ua/business/deputaty-hotjat-otmenit-specposhliny-i-nalogi-na-elektromobili-289899/>.
6. Serhiy Luk'yanchuk. Elektroshok. Avtomobili na elektrychniy tyazi mozhut' podeshevshaty v Ukrayini na tretynu. URL: <https://texty.org.ua/articles/60099/Jelektroshok-Avtomobili-na-jelektrychnij-tazi-mozhut-podeshevshaty-60099/>.
7. Rada otkazalas otmenit' NDS i aktsiz na import elektromobiley. URL: <https://www.unian.net/economics/transport/1193625-rada-otkazalas-otmenit-nds-i-aktsiz-na-import-elektromobiley.html>.
8. Verkhovna Rada vnesla zminy do Nalohovoho kodeksu URL: https://zaxid.net/verhovna-rada-wnesla-zmini-do-podatkovogo-koдексу_n1443582.
9. V Ukrayini elektromobili zvil'nyly vid aktsizy ta PDV do 2022 roku. URL: <https://www.village.com.ua/village/business/news/278983-v-ukrayini-elektromobili-zvilnili-vid-aktsiziv-ta-pdv-do-2022-roku>.
10. Yaki pryvileyi na dorozi otrymayut elektromobili. URL: <https://fra.org.ua/uk/an/publikatsii/novosti/iaki-privileyi-na-dorozi-otrimaiut-elektromobili>.
11. Dlya elektromobiliv na Ukrayini hotuyut novi pilhy. URL: https://auto.24tv.ua/dlia-elektromobiliv-v-ukraini-hotuiut-novi-pilhy_n15677.
12. Rada zminyly Mytnyy taryf.
13. Parlament pidtrymav vyrobnystvo elektrotransportu v Ukrayini ta yoho import. URL: <https://sluganarodu.com/parlament-pidtrymav-vyrobnystvo-elektrotransportu-v-ukraini-ta-yoho-import/>.

14. Rozmytnennya avtomobiliv v Ukraini: z 1 kvitnya – bezkoshtovno! URL: <https://columbauto.com.ua/ua/news/rastamozhka-avtomobiley-v-ukraine-s-1-aprelya-besplatno/>.
15. Verkhovna Rada Ukrainy ukhvalyla Zakon «Pro vnesennya zmin do Nalohovoho kodeksu Ukrainy ta inshykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo perehlyadu okremykh pil'h z opodatkuvannya». URL: <https://www.rada.gov.ua/news/razom/224389.html#>.
16. Zakon Ukrainy «Pro deyaki pytannya vykorystannya transportnykh zasobiv, osnashchenykh elektrychnymy dvyhunamy, ta vnesennya zmin do deyakykh zakoniv Ukrainy shchodo podolannya palyvnoyi zalezhnosti ta rozvytku elektrozaryadnoyi infrastruktury ta elektrychnykh transportnykh zasobiv». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2956-20#Text>.
17. Elektromobilizatsiya Ukrainy. URL: <https://fra.org.ua/ru/an/publikatsii/analitika/ieliektromobilizatsiia>.
18. Tykha revolyutsiya. Yak elektromobili zavoyovuyut' dolyu rynku. URL: <https://biz.nv.ua/rus/markets/yera-ye-50012295.html>.
19. U berezni prodazh elektromobiliv zbilshyvsvya na 13% do 1,9 tys. odynyts. URL: <https://ukranews.com/ua/news/925268-u-berezni-prodazh-eklektromobiliv-zbilshyvsvya-na-13-do-1-9-tys-odynyts>.
20. Svizha statystyka: kilkist elektromobiliv v Ukraini perevshchyla poznachku 12000 sht. URL: https://elektrovesti.net/64030_svizha-statistika-kilkist-eklektromobiliv-v-ukraini-perevalila-za-poznachku-12-000-sht.
21. Prodazh elektromobiliv v Ukraini zris mayzhe vtrychi URL: <https://hromadske.ua/posts/prodazh-eklektromobiliv-v-ukraini-zris-majzhe-vtrychi>.
22. Zeleni nomerni znaky na avto: shcho tse ta yak yikh otrymaty? URL: <https://porady.org.ua/zeleni-nomerni-znaky-na-avto-shcho-tse-ta-yak-yikh-otrymaty>.
23. Pidpysano zakon pro rozvytok elektromobiliv: shcho vin peredbachaye. URL: https://auto.24tv.ua/pidpysano_zakon_pro_rozvytok_eklektromobiliv_shcho_vin_peredbachaie_n44300.

V. Kyshchun, V. Paviuk, V. Zubenko. Chronology of the formation of the Ukrainian electric car market.

The transition of the Ukrainian car fleet to electric cars is a pressing issue, since electrical energy today is the only acceptable and accessible in the required quantity source of energy that can be used as an alternative.

Practical studies to assess the feasibility of using electric vehicles in Ukraine began in 2011–2013. It was established that the main disadvantage of that time was their cost and lack of infrastructure. Therefore, only government subsidies and breakthroughs in technology could become an important turning point in the spread of electric vehicles, which would significantly reduce their price.

The first concrete proposals at the state level regarding incentives for purchasing electric vehicles were put forward in the Verkhovna Rada in March 2014. After all, over the course of a decade (2014–2023), two dozen bills were considered aimed at stimulating the development of the domestic electric vehicle market, of which only half received the status of laws. Debates centered around the acceptance (or rejection) of tax discounts for the customs clearance of electric vehicles, as domestic industrial production had not been established.

Significant years include 2015, when the import duty was abolished, 2017 when VAT was abolished, the elimination of contributions to the pension fund in 2022, and the establishment of a permanent excise tax of 1 euro per 1 kWh of electric vehicle battery capacity. This «mix» allowed an 80-fold increase in the number of registrations in 2023 compared to 2015. Special «green» license plates for electric vehicles, which granted certain benefits to their owners over other road users, and the prospective increase in electric charging stations, were also notable.

Despite the laws enacted in 2023, the domestic electric vehicle fleet accounted for less than 1.0% of the total passenger car fleet. Therefore, the further development of the market and the expansion of the fleet will depend on the overall situation in the country, the state of its economy, and the purchasing power of the population.

Key words: electric car, bill, law, Tax Code, VAT, excise tax, benefits and incentives, infrastructure, registration, market and fleet of electric vehicles.

КИЩУН Володимир Андрійович, кандидат економічних наук, доцент кафедри автомобілів і транспортних технологій, Луцький національний технічний університет, e-mail: kyshchun52@ukr.net. <http://orcid.org/0000-0003-4019-8034>.

ПАВЛЮК Василь Іванович, кандидат технічних наук, доцент кафедри автомобілів і транспортних технологій Луцького національного технічного університету, e-mail: v.pavliuk@lutsk-ntu.com.ua, Vasyl Pavliuk <https://orcid.org/0000-0002-0678-3566>

ЗУБЕНКО Віталій Андрійович, магістрант кафедри автомобілів і транспортних технологій, Луцький національний технічний університет.

Volodymyr KYSHCHUN, PhD. in Economic, Assoc. Professor of Motor Cars and Transport Technologies Department, Lutsk National Technical University, e-mail: kyshchun52@ukr.net. <http://orcid.org/0000-0003-4019-8034>.

Vasyl PAVLIUK, PhD. in Engineering, Assoc. Professor of Automobiles and Transport Technologies Department, Lutsk National Technical University, e-mail: v.pavliuk@lutsk-ntu.com.ua, Vasyl Pavliuk <https://orcid.org/0000-0002-0678-3566>

Vitalii ZUBENKO, master of Motor Cars and Transport Technologies Department, Lutsk National Technical University.

DOI 10.36910/automash.v1i22.1359