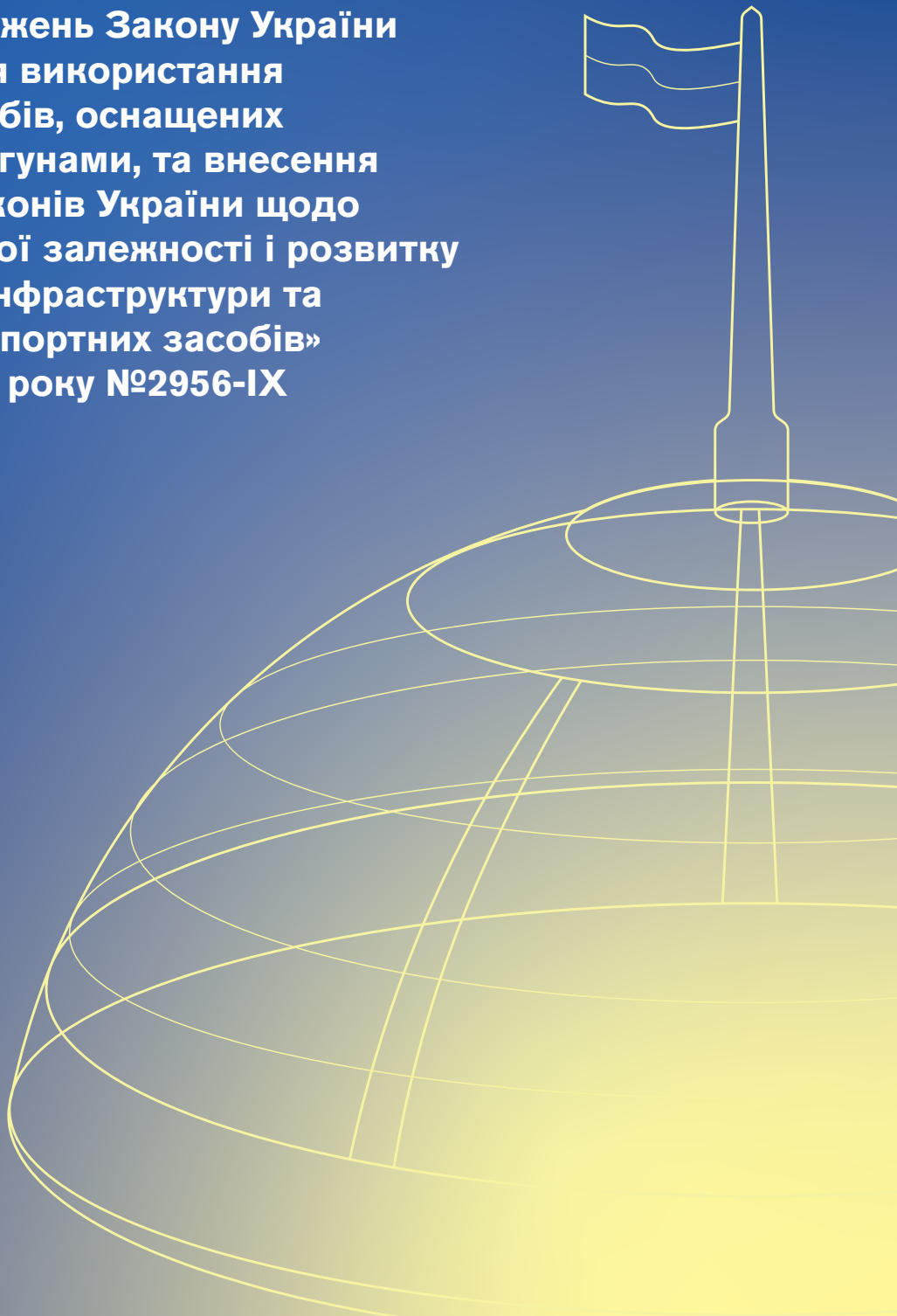


ЗВІТ

**за результатами дослідження ефективності
застосування положень Закону України
«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»
від 24 лютого 2023 року №2956-IX**



ПРАВА ТА ЗАСТЕРЕЖЕННЯ

Усі права на цю працю, зокрема авторські права, належать Вестмінстерській фундації за демократію та захищені міжнародними законами й законами Великої Британії. Переднявні права інтелектуальної власності авторів визнано й дотримано.

Цей документ був розроблений Романом Кравченком, консультантом Вестмінстерської фундації за демократію, для підтримки законодавчого процесу та контрольних функцій Верховної Ради України. Аналіз мав на меті оцінити, наскільки ефективно виконуються положення Закону України № 2956-IX від 24 лютого 2023 року «Про використання транспортних засобів на електричній тязі та розвиток електрозарядної інфраструктури», а також його вплив на розвиток ринку електромобілів і електрозарядної інфраструктури в країні. В документі наведені рекомендації, засновані на успіхах країн Європейського Союзу, що мають на меті досягнення амбітної цілі закону - створення конкурентоспроможної, інноваційної та ефективної транспортної системи, яка була б безпечною для суспільства, екологічно чистою та енергоефективною.

Переклад цієї публікації українською та українське видання стали можливими завдяки щедрій підтримці американського народу через Агентство США з міжнародного розвитку (USAID) і здійснені в рамках Програми USAID «РАДА: наступне покоління», що є п'ятирічною ініціативою (2021–2026), яку впроваджує ГО «Інтерньюз-Україна».

Зміст публікації необов'язково відображає погляди USAID чи уряду Сполучених Штатів.

Детальніше про програму: <https://internews.ua/rang/about>,
<https://www.facebook.com/usaidradaprogram/>



Вступ	3
--------------	----------

Розділ 1.	4
------------------	----------

Передумови прийняття та загальна характеристика Закону України «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» (№ 2956-IX)

Розділ 2.	8
------------------	----------

Аналіз динаміки розвитку електрозарядної інфраструктури та електромобілів в Україні з моменту набрання чинності Законом України «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»

Розділ 3.	17
------------------	-----------

Стимулювання розвитку електрозарядної інфраструктури та електромобілів у країнах Європейського Союзу та Північної Америки

3.1	17
------------	-----------

Особливості розвитку ринку електричних транспортних засобів та електрозарядної інфраструктури у країнах Європейського Союзу

3.2	26
------------	-----------

Динаміка та специфіка розвитку електрозарядної інфраструктури та ринку електромобілів у країнах Північної Америки

Розділ 4.	34
------------------	-----------

Висновки та рекомендації щодо подальшої оптимізації законодавства у сфері розвитку електрозарядної інфраструктури та електромобілів в Україні

З метою підтримки законодавчої роботи та в рамках виконання контрольної функції Верховної Ради України, на виконання завдання Представництва «Зе Вестмінстер Фаундейшн Фо Демокресі Лімітед» (The Westminster Foundation for Democracy) (надалі також - WFD), консультантом Кравченком Романом Миколайовичем проведено аналіз практики застосування положень Закону України «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» № 2956-IX від 24 лютого 2023 року (надалі також – Закон).

Метою даного аналізу було встановлення ефективності застосування положень Закону та його впливу на створення умов для розвитку ринку електромобілів та електрозарядної інфраструктури в Україні, а також надання рекомендацій на основі досвіду країн Європейського Союзу задля досягнення поставленої Законом мети – конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи, інноваційного розвитку транспортної галузі, а також безпечного для суспільства, екологічно чистого та енергоефективного транспорту.

Дослідження консультанта було спрямоване на наступне:

- Встановлення передумов прийняття та загальна характеристика Закону 2956-IX;
- Аналіз динаміки розвитку електрозарядної інфраструктури та електромобілів в Україні з моменту набрання чинності Законом;
- Дослідження особливостей розвитку ринку електричних транспортних засобів та електрозарядної інфраструктури у країнах Європейського Союзу та Північної Америки;
- Надання рекомендацій щодо подальшої оптимізації законодавства у сфері розвитку електрозарядної інфраструктури та електромобілів.

За результатами проведеного аналізу складено даний звіт (надалі також – Звіт).

Розділ I. Передумови прийняття та загальна характеристика Закону України «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» (№ 2956-IX)

Закон України «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» № 2956-IX був прийнятий 24 лютого 2023 року та набрав чинності 23 березня 2023 року (надалі – Закон).

Відповідний Закон було розроблено з метою реалізації окремих положень Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, Директиви 2009/33/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року «Щодо просування чистих та енергоефективних транспортних засобів автомобільного транспорту», Директиви 2014/94/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 22 жовтня 2014 року «Про розгортання інфраструктури для альтернативних видів палива» та був покликаний стимулювати використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, на виконання Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 №430, рішення Комітету з питань екологічної політики та природокористування від 27 січня 2021 року №65/9.¹

Відповідно до Висновку до проекту вищезгаданого Закону, підготовленого Комітетом з питань інтеграції України до Європейського Союзу Верховної Ради України, за предметом правового регулювання проект Закону охоплювався²:

- Пунктом б) частини першої статті 367 Глави 7 «Транспорт» Розділу V «Економічне та галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, відповідно до положень якого Сторони сприяють, зокрема, здійсненню ефективних і безпечних транспортних перевезень;
- Директивою 2009/33/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року «Щодо просування чистих та енергоефективних транспортних засобів автомобільного транспорту», яка мала на меті стимулювати ринок екологічно чистих та енергоефективних транспортних засобів, а також впливати на ринок стандартизованих транспортних засобів, що виробляються у великих кількостях, таких як легкові автомобілі, автобуси, міжміські автобуси та вантажівки, забезпечуючи рівень попиту на чисті та енергоефективні транспортні засоби, який є достатньо значним, щоб заохочувати виробників і галузь інвестувати в транспортні засоби з низьким споживанням енергії, викидами CO₂ і забруднюючих речовин;

¹ Відповідно до Пояснювальної записки до проекту Закону України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами та внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів» URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/CardByRn?regNum=8172&conv=9>

² Висновок Комітету з питань інтеграції України до Європейського Союзу щодо проекту Закону URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/CardByRn?regNum=8172&conv=9>

- Директивою 2014/94/ЄС від 22 жовтня 2014 року «Про розгортання інфраструктури для альтернативних видів палива», відповідно до якої висвітлюється питання потенціалу електроенергії для підвищення енергоефективності транспортних засобів, розвитку електрозарядної інфраструктури та альтернативних видів палива в транспортному секторі;

- Білою книгою «Дорожня карта до єдиного європейського транспортного простору» (2011; White Paper “Roadmap to a Single European Transport Area”), що передбачає концепцію Європейського транспортного простору, яка містить десять основних завдань для конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи, зокрема, щодо застосування екологічних видів пального та силових установок з метою скорочення викидів, покращення показників енергоефективності транспортних засобів всіх видів транспорту, перехід на екологічний чистий міський та приміський транспорт тощо.

Крім того, розпорядженням Кабінету Міністрів України 30 травня 2018 року №430-р було схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року, що визначає пріоритети комплексного формування транспортної політики та ефективного державного управління, основні напрями розвитку транспортної галузі на період до 2030 року. Для впровадження відповідної Стратегії було визначено чотири основних напрямки:

- конкурентоспроможна та ефективна транспортна система;
- інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти;
- безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт;
- безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція.

З 01 січня 2022 року набули чинності закони України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо стимулювання розвитку галузі електричного транспорту в Україні» та «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо стимулювання розвитку галузі електричного транспорту в Україні». Основною метою вказаних законодавчих актів було створення сприятливих умов для залучення інвестицій у виробництво електромобілів, зарядних пристроїв, комплектуючих виробів до них, а також стимулюванні попиту на автобуси, легкові та вантажні автомобілі, оснащені електричними двигунами.

Однак, вперше на законодавчому рівні розвиток громадського транспорту за рахунок екологічно чистого транспорту було закріплено як пріоритетний напрям формування державної політики у сфері автомобільного транспорту саме в Законі України «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» № 2956-IX від 24 лютого 2023 року.

Закон надав визначення низці термінів, що до прийняття Закону вже використовувались у різноманітних нормативно-правових актах України, зокрема, в Законі України «Про дорожній рух», в Кодексі України про адміністративні правопорушення, проте яким не було до цього надано законодавчого визначення. Йдеться про терміни «електромобіль», «електричний колісний транспортний засіб», «автомобіль плагін-гібридний», «електромобіль легковий», «електромобіль вантажний», «станція зарядки електромобілів (електрозарядна станція)» тощо. Таким чином, прийнятий Закон надав можливість чіткого розуміння значення таких понять та подальшого застосування їх на практиці.

Крім того, на підставі прийнятого Закону, статтю 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» було також доповнено низкою нових термінів, пов'язаних із використанням транспортних засобів, оснащених електричними двигунами.

Однак, варто звернути увагу на справедливе зауваження, викладене у Висновку Головного науково-експертного управління до проекту відповідного Закону, відповідно до якого визначення термінів надається у Законі не для фіксації того чи іншого поняття, а для забезпечення чіткого та однозначного розуміння положень закону, якими регулюються відповідні суспільні відносини. Закріплення у законі визначень термінів, щодо яких не встановлено будь-яких правил, позбавлено юридичного сенсу. При цьому, Закон складається з чотирьох статей, однією з яких є визначення термінів, друга – визначає сферу дії Закону, третя стосується державного регулювання, є декларативною за змістом та такою, що не містить правового механізму реалізації, і лише четверта – спрямована на вирішення одного питання – розміщення та приєднання станцій зарядки електромобілів до електричних мереж. Крім того, відповідні терміни Закону дублюються у Законі України «Про автомобільний транспорт» (при цьому, і у цьому Законі відсутні приписи, спрямовані на регулювання діяльності, пов'язаної з відповідними транспортними засобами та об'єктами). Таким чином, постає питання щодо наявності у даному Законі самостійного предмету регулювання.

Окремою новелою Закону стало положення щодо станцій зарядки електромобілів, а саме їх розміщення на земельних ділянках, приєднання до електричних мереж, врахування проектами нового будівництва багатоповерхової житлової забудови необхідності забезпечення не менше ніж 50 відсотків місць для стоянки та зберігання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, станціями зарядки електромобілів та забезпечення можливості підключення на таких місцях пристроїв заряджання електромобілів з окремим комерційним обліком електричної енергії.

При цьому, як у змінах до ст. 14 Закону України «Про землі енергетики та правовий режим спеціальних зон енергетичних об'єктів», так і в інших положеннях Закону не згадуються охоронні зони, які, відповідно до п. «б» ч. 1 ст. 112 Земельного Кодексу України, створюються навколо споруд електронних комунікацій, у тому числі базових станцій мобільного зв'язку, земних станцій супутникового зв'язку, уздовж ліній електронних комунікаційних мереж, електропередачі, земель транспорту, навколо промислових об'єктів для забезпечення нормальних умов їх експлуатації, запобігання ушкодження, а також зменшення їх негативного впливу на людей та довкілля, суміжні землі та інші природні об'єкти. На практиці неврахування даного положення Земельного кодексу України може призвести до суттєвих проблем в аспекті ефективності реалізації норм Закону.

Також, Законом було внесено ряд змін до Закону України «Про ринок електричної енергії» щодо стимулювання використання в Україні транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, зокрема:

- Встановлено, що діяльність з надання послуг із заряджання систем акумуляування електричної енергії (аккумуляторних батарей) електромобілів за допомогою електрозарядних станцій є споживанням електричної енергії, а не постачанням електричної енергії;
- Покладено на органи державної влади та органи місцевого самоврядування обов'язок у строк до 31 грудня 2023 року розробити та затвердити програми розвитку електрозарядної інфраструктури;

- Покладено на державні та комунальні комерційні підприємства, суб'єктів господарювання державного сектору економіки обов'язок у строк до 31 грудня 2024 року забезпечити існуючі об'єкти, що перебувають у власності відповідних суб'єктів або закріплені за відповідними суб'єктами на праві господарського відання, необхідною договірною потужністю та станціями зарядки електромобілів на існуючих автостоянках, у гаражах та інших місцях для паркування;
- Встановлено, що до 1 січня 2025 року розрахунок плати за нестандартне приєднання станцій зарядки, які використовуються для надання послуг із зарядки електромобілів, передбачає лише складову плати за створення електричних мереж лінійної частини приєднання тощо.

Очікуваними результатами реалізації положень даного Закону було зменшення залежності України від імпорту енергетичних ресурсів, розбудова державної політики у сфері автомобільного транспорту за рахунок екологічно чистого транспорту, правова визначеність вживання термінів, створення належних умов для розвитку та стимулювання використання в Україні транспортних засобів, оснащених електричними двигунами. Аналіз впливу Закону України «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» на розвиток електрозарядної інфраструктури та використання електромобілів наведено у наступному розділі Звіту, присвяченому динаміці розвитку електрозарядної інфраструктури та електромобілів в Україні з моменту набрання Законом чинності.

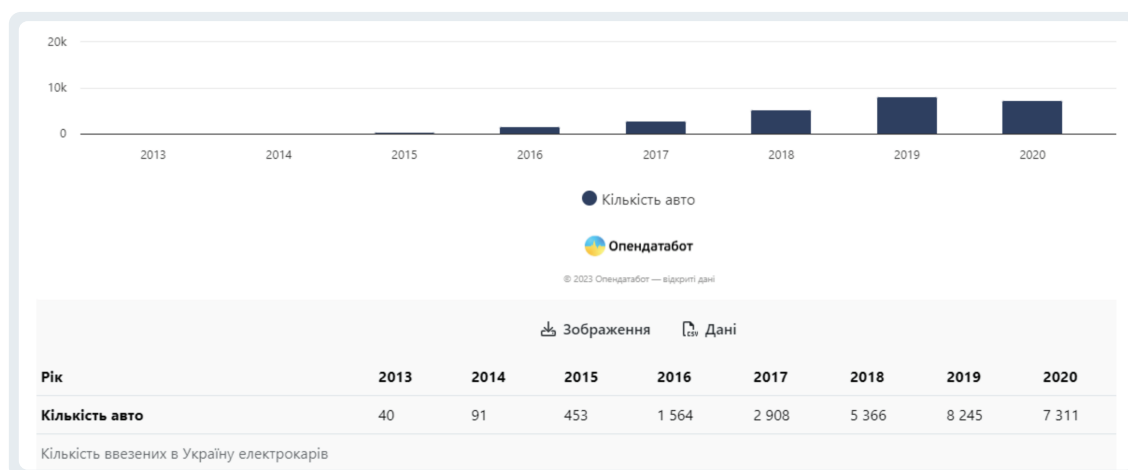
Розділ 2. Аналіз динаміки розвитку електрозарядної інфраструктури та електромобілів в Україні з моменту набрання чинності Законом України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів»

Консалтингова компанія Bloomberg NEF у своєму дослідженні «Electric Vehicle Outlook 2023», проаналізувавши світові тенденції розвитку електромобільної сфери та трансформації економіки, дійшла до висновку, що причиною стрімкого зростання продажів електромобілів у світі є поєднання декількох складових: підтримки з боку політичних процесів, удосконалення технології акумуляторів, розширення електрозарядної інфраструктури та виробництво нових привабливих моделей від автовиробників.³ Однак, важливим чинником розвитку ринку електромобілів та електрозарядної інфраструктури є, в першу чергу, прагнення держав досягнути нульового балансу карбонізації викидів у транспорті та промисловості. Європейська спільнота затвердила шлях до перетворення Європи на перший у світі кліматично нейтральний континент в Європейській зеленій угоді («European Green Deal»), головною метою якої є скорочення викидів парникових газів на 55% до 2030 року у порівнянні із 1990 роком.

За даними звіту «Global EV Outlook 2023», продажі електромобілів кожного року зростають у геометричній прогресії. Так, за результатами 2022 року продажі електрокарів перевищили 10 мільйонів одиниць, що складає майже 14% всіх проданих нових автомобілів.⁴ Для порівняння, у 2020 році частка електромобілів у світових продажах складала менше 5%, а у 2021 році – близько 9%. Зростання кількості продажів електромобілів продовжилось у 2023 році та набирає обертів у 2024 році.

Україна також не знаходиться осторонь світових тенденцій. Вже більше 10 років в Україні спостерігається стрімкий зріст попиту на транспортні засоби, оснащені електричними двигунами. За даними пошуково аналітичної системи «Опендатабот», з 2013 по 2023 рік кількість ввезених в Україну електрокарів щороку збільшується:

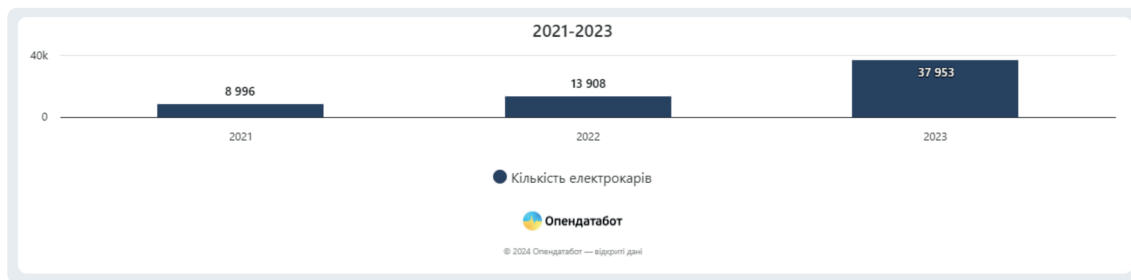
Кількість ввезених в Україну електрокарів



³ https://assets.bbhub.io/professional/sites/24/2431510_BNEFElectricVehicleOutlook2023_ExecSummary.pdf

⁴ <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2023/executive-summary>

Кількість ввезених в Україну електрокарів



Відповідно до офіційних даних, наданих Міністерством внутрішніх справ України, станом на 01 січня 2023 року загальна кількість легкових електромобілів зареєстрованих в Україні становила 46 830 автівок⁵. До цієї статистики не входять тролейбуси, скутери та інші транспортні засоби з електродвигунами.

Станом на кінець 2023 року, за підрахунками Інституту досліджень авторинку, загальний парк автомобільної техніки з електричними двигунами складає 85 881 шт., зареєстрованих в Україні (за винятком знятих з обліку у зв'язку з вибракуванням та вивезенням за кордон): 83 668 легкових, 2 208 вантажних та 5 автобусів.

Як вже зазначалось у Розділі 1, Закон України «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» №2956-IX був прийнятий 24 лютого 2023 року та набрав чинності 23 березня 2023 року. Однак, активне збільшення кількості придбаних українцями електрокарів, як вживаних, так і нових, розпочалось не у зв'язку із прийняттям даного Закону, оскільки перші кроки до стимулювання придбання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, здійснювались ще у 2015 році, шляхом ухвалення 25 листопада 2015 року Верховною Радою України Закону «Про внесення змін до Закону України «Про Митний тариф України» щодо ввізного мита на електромобілі» (№822-VIII), яким було встановлено нульову ставку ввізного мита на транспортні засоби, оснащені електричними двигунами.

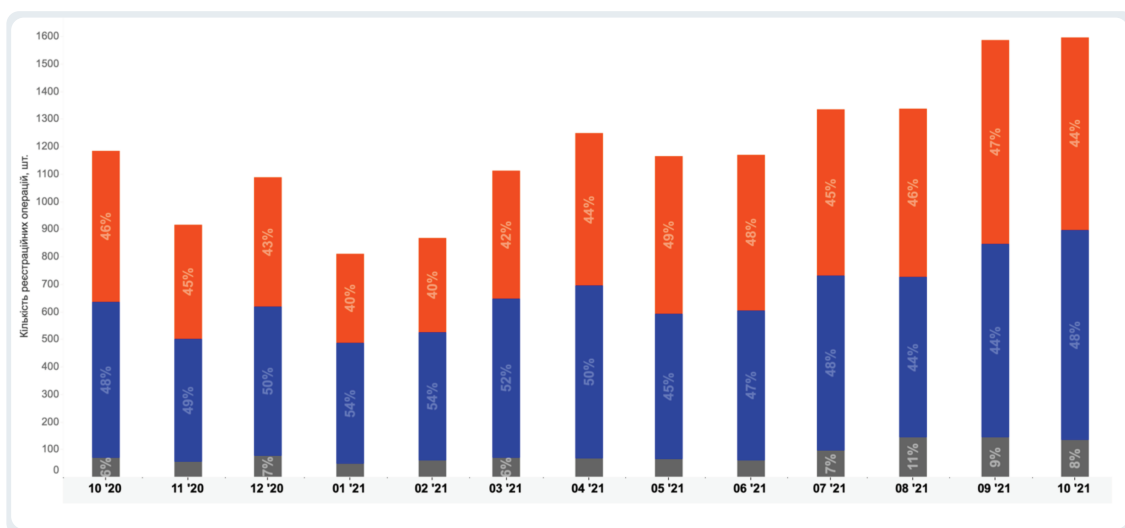
Наразі, станом на 01 березня 2024 року, операції із ввезення на митну територію України та з постачання на митній території України транспортних засобів, оснащених виключно електричними двигунами, звільняються від оподаткування податком на додану вартість, а також від сплати ввізного мита та збору на обов'язкове пенсійне страхування (у випадку першої реєстрації автомобіля). Ставка акцизного податку за транспортні засоби, оснащені винятково електричними двигунами (одним чи кількома), дорівнюють 1 євро за 1 кВт/год ємності електричного акумулятора таких транспортних засобів. Вочевидь, саме цей механізм є основним у стимулюванні громадян та суб'єктів господарювання придбавати та використовувати електромобілі в Україні. Однак, також варто зазначити, що відповідні пільгові умови діють в Україні до 31 грудня 2025 року, якщо Верховною Радою України не будуть прийняті зміни до законодавства та продовжено їх дію. Суттєвий вплив стимулюючих заходів для придбання електромобілів проаналізовано у Розділі 2 Звіту, з огляду на досвід країн Європейського Союзу та Північної Америки.

⁵ <https://hsc.gov.ua/2023/01/04/skilki-legkovih-elektrokariv-zareyestrovano-v-ukrayini-za-2022-rik>

В аспекті аналізу розвитку електрозарядної інфраструктури та електромобілів в Україні з моменту набрання чинності Законом України «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», доцільним є вивчення статистичних досліджень з динаміки ринку електромобілів в Україні, наданих Інститутом досліджень авторинку.

У 2021 році частка продажів автомобілів з електричним двигунами не перевищувала 1,5% від загальної кількості. У жовтні 2021 року українці придбали 1 595 шт. електромобілів. Більшість із них (48%, 762 шт.) були ввезені з-за кордону вживаними. Ще 44% (698 шт.) — це внутрішні перепродажі. І лише 8% (135 шт.) автомобілів з електричним двигуном українці придбали новими. Незважаючи на загалом невелику кількість електромобілів в структурі ринку, у жовтні 2021 року зафіксовано одразу два рекорди: абсолютний максимум імпорту вживаних EV (Electric Vehicles) з-за кордону та максимальна місячна кількість продажів у цьому сегменті ринку загалом.

*Динаміка ринку електромобілів в Україні
протягом жовтня 2020 року — жовтня 2021 року*

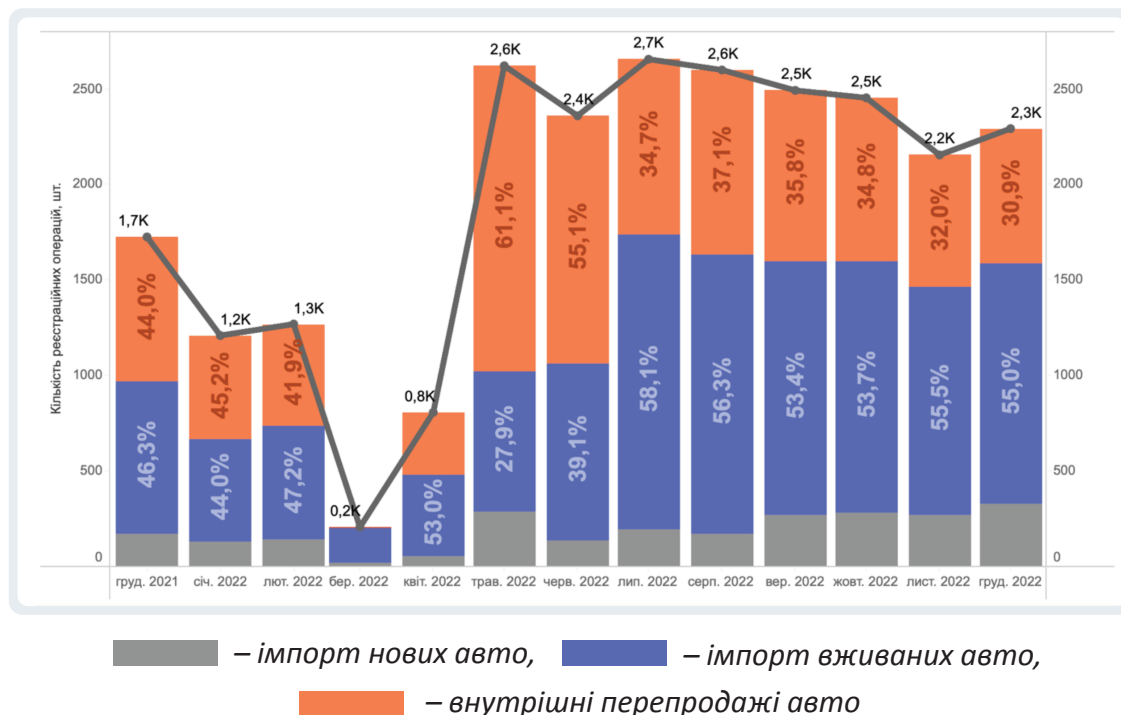


■ — імпорт нових авто, ■ — імпорт вживаних авто,
■ — внутрішні перепродажі авто

Порівнюючи із жовтнем 2020 року, загальний обсяг первинного ринку зріс на 34,8%. У листопаді 2021 року українці придбали 1 581 шт. електромобілів. Більшість із них (45%, 719 шт.) були придбані вживаними на внутрішньому ринку. Ще 44% (703 шт.) привезли вживаними з-за кордону. І лише 10% (159 шт.) автомобілів з електричним двигуном українці придбали новими. До рекорду жовтня 2021 не вистачило лише 14 автомобілів. Порівнюючи із листопадом 2020 року, загальний обсяг ринку EV зріс на 73%.

Станом на 1 січня 2022 року в Україні нараховувалось 33 552 електромобілі. Загалом, 2022 рік виявився рекордним для українського ринку електричних авто, що можна побачити з наведеної нижче діаграми:

*Динаміка продажів електромобілів в Україні
протягом грудня 2021 року — грудень 2022 року*



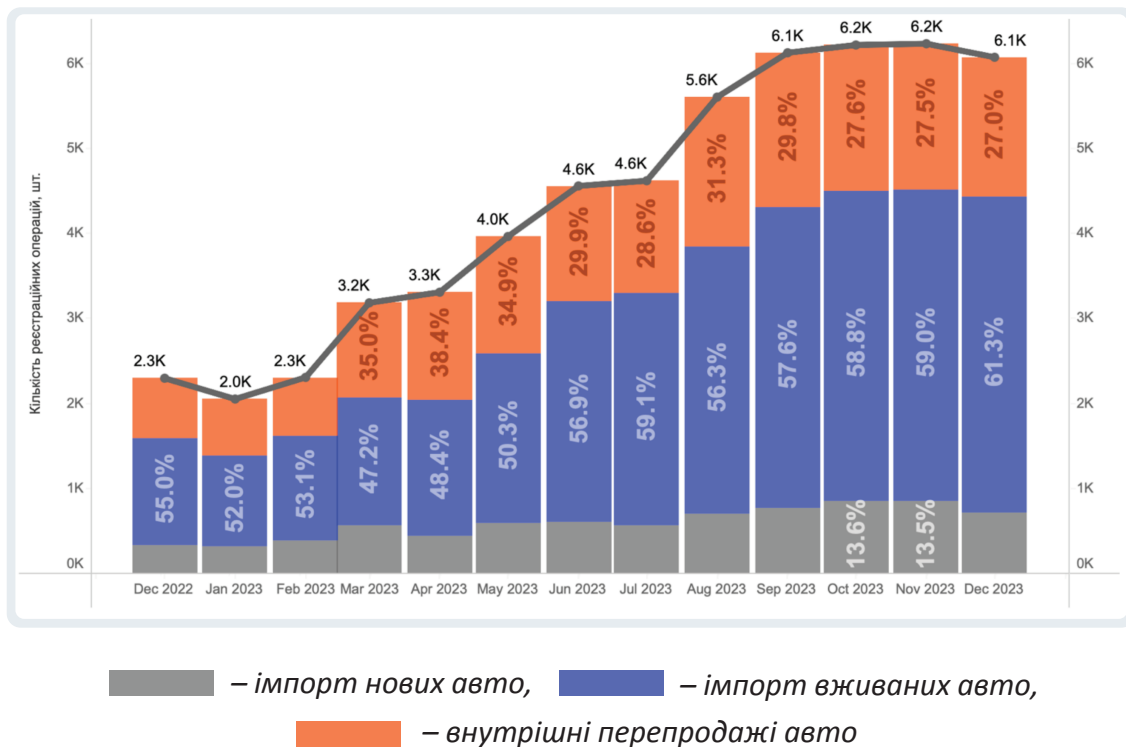
Стрімке підвищення попиту на транспортні засоби, оснащені електричним двигунами, в першу чергу, було викликано наслідками повномасштабного вторгнення російської федерації – паливною кризою, здорожчанням всіх видів пального, лімітованою кількістю пального на початку повномасштабного вторгнення поєднаною з тривалістю очікування в чергах на АЗК.

Протягом 2022 року українці придбали близько 22,5 тисяч автомобілів з електричним двигуном. Це — на 45,3% більше, ніж у 2021 році. Таким чином, навіть попри терористичні атаки російської федерації на енергетичну інфраструктуру, українці продовжили купувати електричний транспорт. Більшість з електромобілів (49,2%, 11,1 тис.), придбаних у 2022 році, привезли вживаними з-за кордону; ще 40,8% (9,2 тис.) придбали на внутрішньому ринку. Лише 10% (2,3 тис.) електромобілів купили новими.

Однак, всі ці рекордні показники було досягнуто до прийняття та набрання чинності Законом України «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», оскільки задовго до ухвалення відповідного Закону вже існували стимули для придбання електромобілів – пільгові умови оподаткування.

Як вже було зазначено вище, станом на 01 січня 2023 року загальна кількість легкових електромобілів зареєстрованих в Україні становила 46 830 автівок.

*Динаміка ринку електромобілів в Україні,
грудень 2022 – грудень 2023*



У грудні 2023 року врешті був зафіксований перший мінус щодо обсягів. Однак, на думку експертів Інституту дослідження авторинку, поки це тимчасове явище, яке частково спричинене блокуванням кордонів, і, меншою мірою, підходом до точки насичення. Як прогнозують експерти, у 2024 році скоріш за все, ця точка все ж буде досягнута, і динаміка у сегменті від стрімкого зростання перейде до хвилеподібної. Безперечно, підвищенню попиту на транспортні засоби, оснащені електричними двигунами, сприяє «нульова» ставка розмитнення, про яку вже було зазначено вище. Вантажні авто імпортували менше, бо через правову колізію під час їх ввезення доводилось сплачувати ПДВ у розмірі 20% від їхньої вартості.

З огляду на відсутність у досліджуваному Законі нових положень щодо оподаткування або надання додаткових стимулів для користування електромобілями, можна дійти до висновку, що прийняття відповідного Закону жодним чином не вплинуло на зріст попиту на транспортні засоби, оснащені електричними двигунами.

Законом було також здійснено спробу вирішити проблему громадського транспорту. Так, статтю 44 Закону України «Про автомобільний транспорт» було доповнено наступними положеннями:

- На міських автобусних маршрутах загального користування у містах із загальною чисельністю населення понад 250 тисяч осіб кількість електробусів та/або автобусів, оснащених двигунами внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням, що працюють виключно на стисненому природному газі метані, зрідженому природному газі метані або біогазі, та/або автобусів з водневим паливним елементом (комірною) у відсотковій частці серед парку автобусів повинна становити не менше ніж 25 відсотків на 1 січня 2030 року, не менше ніж 50 відсотків на 1 січня 2033 року, якщо рішення щодо інших часток та/або інших термінів не було ухвалено органами місцевого самоврядування відповідних міст.

- Органи місцевого самоврядування міст із загальною чисельністю населення понад 250 тисяч осіб можуть ухвалити рішення щодо зміни часток, передбачених частиною третьою цієї статті, але не більше ніж наполовину.
- Органи місцевого самоврядування міст із загальною чисельністю населення понад 250 тисяч осіб можуть ухвалити рішення щодо зміни термінів, передбачених частиною третьою цієї статті, але не більше ніж на два роки.

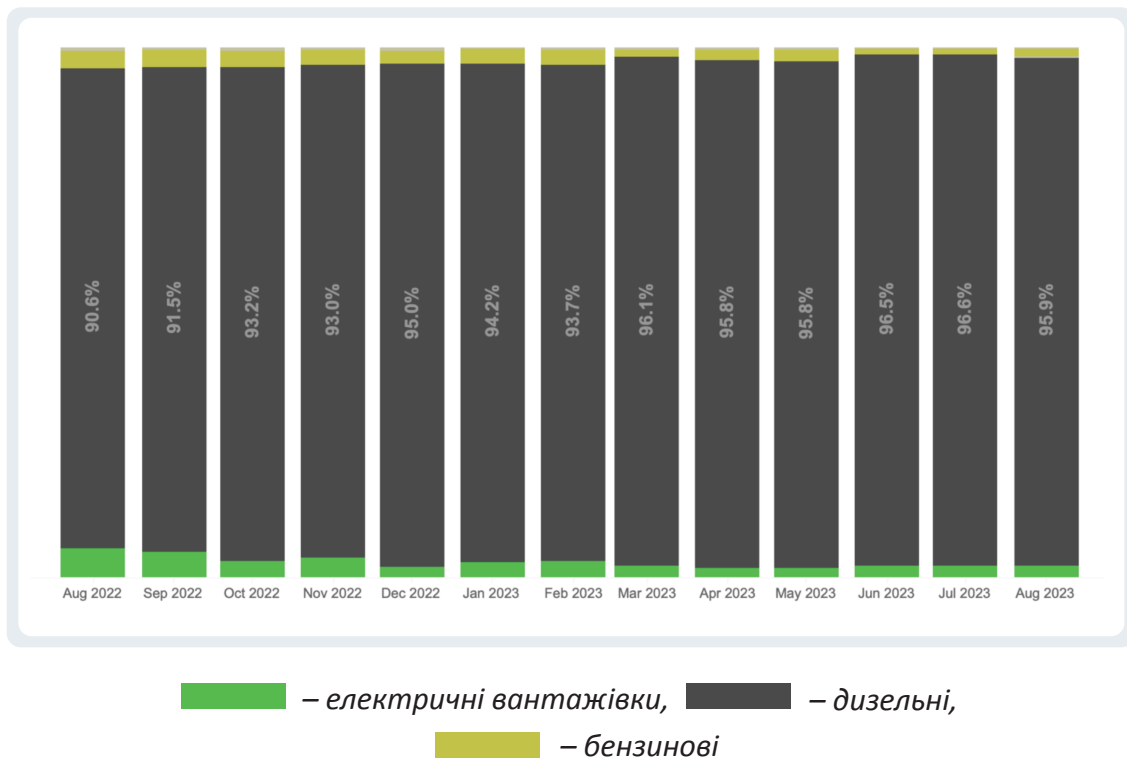
Таким чином, Законом було окреслено загальну концепцію переходу України на екологічно чистий громадський транспорт. Однак, варто звернути увагу на певні особливості доповненої статті 44 Закону України «Про автомобільний транспорт», зокрема на види транспортних засобів, які пропонується випустити на маршрут: автобуси, що працюють на метані або біогазі, а також автобуси, що працюють на водні. В практичній площині, існує вірогідність, що процес переходу на екологічно чистий транспорт може обмежитись переходом певної частини автобусного парку країни на природний газ, адже експерименти з електробусами на окремих маршрутах проводяться вже не один рік, але суттєвих зрушень в цьому напрямку поки що не спостерігається. За даними порталу AutoConsulting (публікація від 12 лютого 2024 року) сьогодні в Україні курсує в тестовому режимі лише один електробус від китайського виробника Skywell, у місті Вінниця⁶.

Крім того, встановлені Законом заборони на закупівлю у сфері громадського транспорту автобусів з двигунами внутрішнього згоряння, які, по суті, відображають прагнення наблизитись до встановлених Директивами ЄС лімітів, не витримують існування ще однієї, не менш глобальної проблеми – потреби у залученні інвестицій з метою придбання таких транспортних засобів та налагодження зарядної інфраструктури. Однак, з огляду на необхідність спрямування коштів державного та місцевого бюджетів на оборонні потреби держави задля боротьби проти збройної агресії російської федерації проти України, положення Закону можуть залишитись суто декларативними. Крім того, жодної відповідальності за порушення вимог статті 44 Закону України «Про автомобільний транспорт» не передбачено. Наразі будь-яких позитивних зрушень у напрямку переходу громадського транспорту на екологічно чистий не вбачається. Варто також відмітити справедливе зауваження, викладене у вже згадуваному Висновку Головного науково-експертного управління, щодо переходу на екологічно чистий транспорт: в різних фазах війни формуються різні ризики для різних видів транспорту, у тому числі, й для громадського, пов'язані, головним чином, з руйнуванням тієї чи іншої системи енергозабезпечення (бензином, дизелем, електричною енергією). Ігнорування такого важливого чинника може мати вкрай негативні наслідки, впритул до повного колапсу сфери перевезень пасажирів у тому чи іншому населеному пункті, включаючи евакуацію населення, до якої також може залучатися відповідний транспорт, де структура транспортних засобів не спроможна буде забезпечити мінімізацію таких ризиків. Таким чином, ухваленню такого положення мав передувати детальний аналіз стану використання громадського транспорту, проте цього зроблено не було.

Закон також передбачає поняття вантажного електромобіля з електричним двигуном. За даними Інституту дослідження авторинку, більшість вантажівок, котрі привозили з-за кордону новими або вживаними у січні-серпні 2023 року, були дизельними: 95,7%. Ще 1,7% були бензиновими, а 0,4% — із заводською газовою установкою. Решта 2,2% були електричними (239 шт.). Піком імпорту був період із липня по серпень 2022 року: тоді в середньому щомісяця з-за кордону привозили 70 таких машин. Частка електричних вантажівок у серпні 2022 склала історичний максимум: 5,4% від загальної кількості імпортованих вантажних авто. У цей час наклалися два визначальних фактори, котрі стимулювали купівлю: дія так званого нульового розмитнення, та дефіцит і подорожчання пального в Україні. У серпні 2023 року частка електричних вантажівок в імпорті склала 2,2% (37 шт.).

⁶ <http://autoconsulting.ua/article.php?sid=55714>

*Структура імпорту нових та вживаних вантажних авто
в розрізі типу пального, січень 2022 - серпень 2023*



Загалом парк електричних вантажівок в Україні, за підрахунками Інституту досліджень авторинку, станом на кінець серпня 2023 року, складав 2070 штук. Однак, якщо легкові автомобілі з електричним двигуном були звільнені від сплати ввізного мита, ПДВ та збору до Пенсійного фонду, як було зазначено вище, під час ввезення вантажного електричного транспорту потрібно було додатково сплатити ще ПДВ у розмірі 20% від вартості. До вересня 2022 року пільги були передбачені на усі види електричних транспортних засобів, у тому числі — вантажних. Однак, ухвалення закону про Митний тариф призвело до зміни понад 1000 кодів УКТ ЗЕД задля уніфікації відповідно до міжнародних стандартів Світової організації торгівлі. Серед них код для вантажних електромобілів 870490000 змінили на 870460000. Таким чином, Податковий кодекс звільняв від сплати ПДВ старий код УКТ ЗЕД, тому з початку 2023 року електричні вантажівки митниця класифікувала за новим — уже без застосування пільги.

Однак, 16 січня 2024 року Верховною Радою України було ухвалено Закон «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо приведення деяких норм у відповідність із Законом України «Про Митний тариф України» та уточнення окремих положень», яким визначено, що до 1 січня 2026 року повністю електричні вантажівки будуть звільнені від сплати ПДВ.

При цьому, на відміну від країн ЄС, в Україні відсутні будь-які пільги для ввезення гібридних або плагін-гібридних транспортних засобів.

Окрему увагу варто приділити одній з новел досліджуваного Закону, а саме станціям зарядки електромобілів, що у своїй сукупності мають утворити електрозарядну інфраструктуру України. Як стверджують експерти, сам Закон стосується переважно електрозарядних станцій для транспорту та спрощення умов їхнього введення в експлуатацію. Наразі в Україні, за даними засобів масової інформації, налічується кілька тисяч зарядних станцій різної потужності, стандартів та якості, однак, враховуючи кількість електромобілів станом на кінець 2023 року, така інфраструктура вже має налічувати близько десятка тисяч окремих станцій різної потужності.

В аспекті розвитку зарядної інфраструктури, Закон обмежився статтею 4 та внесенням змін до Закону України «Про ринок електричної енергії»:

- Діяльність з надання послуг із заряджання систем акумуляування електричної енергії (аккумуляторних батарей) електромобілів за допомогою електрозарядних станцій є споживанням електричної енергії та не є постачанням електричної енергії в розумінні цього Закону;
- На органи державної влади, органи місцевого самоврядування покладено обов'язок з затвердження програми розвитку електрозарядної інфраструктури;
- До 1 січня 2025 року, розрахунок плати за нестандартне приєднання до електричних мереж оператора системи розподілу станцій зарядки електромобілів суб'єкта господарювання, що здійснює діяльність з надання послуг із зарядки електромобілів, передбачає лише складову плати за створення електричних мереж лінійної частини приєднання;
- Тарифи на розподіл електричної енергії операторів систем розподілу мають передбачати компенсацію вартості плати за приєднану потужність для здійснення приєднання станцій зарядки електромобілів, за умови що таку компенсацію плати за приєднану потужність для здійснення приєднання таких станцій зарядки електромобілів включено як окрему складову до тарифу на розподіл електричної енергії оператора системи розподілу, до електричних мереж якого має бути здійснено приєднання таких станцій зарядки електромобілів тощо.

Однак, для того, щоб швидко здійснити перехід на електричний транспорт та розвинути ефективну електрозарядну структуру замало запропонованих Законом положень. В Україні вже є оператори, які мають безпрецедентний досвід, як працювати в умовах обстрілів, постійного відключення електроенергії та зв'язку, під час хакерських атак та атак дронами й ракетами (Chargex, GO TO-Ukraine). Однак, законодавство залишається хаотичним та невпорядкованим. Як зазначають експерти, чимало закордонних інвесторів зацікавлені у інвестуванні в розвиток електрозарядної інфраструктури в Україні, однак основною проблемою є невпевненість у захисті інвестицій, адже в Україні відсутнє інфраструктурне законодавство та державні гарантії для такого виду бізнесу, в тому числі пільги та додаткові стимули.

Найбільш логічним і правильним методом для розвитку електрозарядної інфраструктури та популяризації тенденції переходу на електричні транспортні засоби є аналіз досвіду країн Європейського Союзу та їх законодавства, з метою розроблення якісного та ефективного законодавства у даній сфері, але із врахуванням особливостей нашої держави, зокрема воєнного стану та фінансування оборонних потреб.

На перший погляд може здатись, що відповідні положення Закону є прогресивними та вносять важливі зміни до законодавства в аспекті розвитку електрозарядної інфраструктури, однак, за своєю суттю, Закон лише хаотично окреслює прагнення України впровадити прийняті Європейським Союзом практики з переходу на екологічно чистий транспорт. Він не містить жодних дієвих механізмів та заходів стимулювання для такого переходу та розвитку електрозарядної інфраструктури. Як вбачається із аналізу статистичних даних, вплив даного Закону на відповідні процеси у транспортній галузі відсутній, оскільки зріст динаміки придбання електромобілів не залежав від його прийняття. Так само, не отримала поштовху до розвитку і електрозарядна інфраструктура з огляду на відсутність чітких правових механізмів та державних стимулів. По суті, розвиток електрозарядної інфраструктури та ринку автомобілів відбувається за рахунок особистого ентузіазму громадян та суб'єктів господарювання, а також прийнятих раніше пільгових умов оподаткування.

Таким чином, прийнятий Закон не вплинув на динаміку збільшення кількості електромобілів та розвиток електрозарядної інфраструктури в Україні. Оцінити даний Закон як ефективний не вбачається можливим.

Розділ 3. Стимулювання розвитку електрозарядної інфраструктури та електромобілів у країнах Європейського Союзу та Північної Америки

3.1. Особливості розвитку ринку електричних транспортних засобів та електрозарядної інфраструктури у країнах Європейського Союзу.

У 2019 році Європейським Союзом було представлено Європейський Зелений Курс (European Green Deal), що є дорожньою картою заходів, які перетворюють ЄС на ефективну, стійку та конкурентоспроможну економіку та визначають засоби перетворення Європи на перший у світі кліматично нейтральний континент до 2050 року.⁷ Глобальною метою цієї Угоди є скорочення викидів парникових газів щонайменше на 55% до 2030 року у порівнянні із 1990 роком.

Одним із ключових аспектів досягнення нульового рівня викидів вуглецю в Європі також є реалізація «Плану дій з циркулярної економіки», прийнятого Єврокомісією у 2020 році, який передбачає використання у майбутньому екологічних акумуляторних батарей та транспортних засобів з максимально можливим ступенем повторної переробки. Зокрема, акумуляторні батареї для електромобілів матимуть обов'язкову функцію повторного заряджання, а також переробки після використання. Транспортні засоби мають вироблятися з матеріалів, які після утилізації старих машин будуть використані повторно.

Як вже було зазначено у Розділі 1, розвиток електрозарядної інфраструктури та стимулювання до користування електромобілями у Європейському Союзі засновується також на загальних положеннях згадуваних раніше директив, зокрема Директиви 2009/33/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року «Щодо просування чистих та енергоефективних транспортних засобів автомобільного транспорту», що безпосередньо стосується виробництва та використання чистих та енергоефективних транспортних засобів, Директиви 2014/94/ЄС від 22 жовтня 2014 року «Про розгортання інфраструктури для альтернативних видів палива», яка присвячена питанням розвитку електрозарядної інфраструктури та альтернативних видів палива в транспортному секторі, а також Білої книги «Дорожня карта до єдиного європейського транспортного простору», що передбачає десять основних завдань для конкурентоспроможної та ресурсоефективної Європейської транспортної системи.

Чимало міжнародних компаній приділяють значну увагу дослідженню ринку електромобілів та розвитку електрозарядної інфраструктури. Вже раніше згадувалось, що у 2023 році Компанія Bloomberg NEF випустила звіт Electric Vehicle Outlook, в якому дослідила динаміку продажів електромобілів у світі.

Міжнародна аудиторська та консалтингова компанія «Deloitte» також видала звіт під назвою «Electric vehicles. Setting a course for 2030» («Електромобілі. Курс на 2030 рік»)⁸, в якому надала свої прогнози щодо ринку електричних автомобілів. На думку Deloitte, до 2030 року на Китай припадатиме 49% світового ринку електромобілів, на Європу - 27%, а на Сполучені Штати - 14%. Очікується, що темпи зростання в Північній і Західній Європі випереджатимуть темпи зростання в Південній і Східній Європі, оскільки багатші країни (такі як Великобританія, Німеччина, Франція, Нідерланди, країни Північної Європи), ймовірно, інвестують більше коштів в інфраструктуру і пропонують більше грошових і податкових стимулів для прискорення початкового зростання.

⁷ European Green Deal – https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

⁸ https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/22869-electric-vehicles/DI_Electric-Vehicles.pdf

Також, міжнародна аудиторська компанія «PricewaterhouseCoopers» (PWC) у своєму огляді «Electric Vehicle Sales Review Q4-2023» («Огляд продажів електромобілів: 4 квартал 2023») дійшла до висновку, що світовий ринок електромобілів продовжить демонструвати високі показники у 2024 році, однак різні фактори можуть негативно вплинути на цей процес. Наприклад, державний протекціонізм, зниження стимулів, проблеми з ланцюжком поставок через геополітичний конфлікт і невизначеність щодо прихильності майбутніх президентських адміністрацій США до електрифікації доріг, потенційно можуть сповільнити зростання ринку електрокарів⁹.

Взявши курс на екологічність та скорочення викидів парникових газів, країни ЄС не обмежились лише встановленням нормативів та заборон у галузі транспорту. Більшість країн Європейського Союзу запровадили різноманітні державні та місцеві програми з метою стимулювання купівлі та використання екологічно чистих транспортних засобів, які передбачають систему податкових пільг та інших стимулів.

Податкові пільги та додаткові заходи можна умовно поділити на декілька видів: пільги для фізичних осіб, пільги для юридичних осіб, зменшення або звільнення від оплати податку на володіння транспортом. Крім того, деякі держави запровадили грошові виплати для тих, хто купив електрокар або обладнав свою оселю чи офіс засобами інфраструктури (зарядними станціями), звільнив власників транспортних засобів, оснащених електричним двигуном, від сплати певних місцевих податків та зборів (наприклад, за паркування, проїзду платними автошляхами), надали власникам право користуватись особливими дозволами (право на в'їзд в певні локації: центри міст, парки, рекреаційні зони, право пересуватись полосами для громадського транспорту).

З метою дослідження досвіду, який може бути корисним Україні, варто проаналізувати заходи розвитку електрозарядної інфраструктури та електромобілів у різних країнах Європейського Союзу.

На відміну від України, країни ЄС розмежовують податкові пільги та додаткові заходи стимулювання залежно від виду транспортного засобу: BEV – Battery electric vehicle (електромобіль), PHEV – Plug-in hybrid electric vehicle (автомобіль плагін-гібридний), HEV – Hybrid electric vehicle (гібридний автомобіль), EREV – Extended-range electric vehicle (електромобіль зі збільшеним запасом ходу), FCEV – Fuel cell electric vehicle (hydrogen) (автомобіль з водневим паливним елементом).

Федеративна Республіка Німеччина не оголосила про повну заборону транспортних засобів з двигунами внутрішнього згорання, але поставила амбітні цілі щодо електричної мобільності – мати 7-10 мільйонів електромобілів на дорогах до 2030 року, однак компанії, що продають електромобілі на німецькому ринку, зокрема вітчизняні автовиробники BMW, Mercedes і VW, висловили занепокоєння щодо неготовності німецької автомобільної промисловості до цього. Найбільш помітне зростання спостерігалось в Німеччині, де продажі електромобілів (BEV) зросли на 11,4% до 524 219 у 2023 році. Однак, продажі плагін-гібридних авто (PHEV) зазнали різкого спаду, впавши більш ніж на 50% до 175 724 порівняно з 2022 роком. Це явище частково пояснюється скасуванням державних стимулів для гібридних транспортних засобів до кінця 2023 року, що різко знизило мотивацію споживачів до купівлі гібридних автомобілів.

⁹ <https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/automotive/electric-vehicle-sales-review-2023-q4.html>

Загалом, у Німеччині діяла низка програм фінансування кліматично чистих транспортних засобів, які розповсюджуються на приватний, комерційний, вантажний та громадський транспорт.¹⁰ Країна передбачила 10-річне звільнення від податків для комерційних електромобілів (BEV) і автомобілів з водневим паливним елементом (FCEV), зареєстрованих до 31 грудня 2025 року (звільнення надано щонайпізніше до 31 грудня 2030 року). Також, від річного податку на рух звільняються транспортні засоби з викидами ≤ 95 г CO₂/км. До кінця 2026 року в Німеччині діє програма KsNI,¹¹ що розповсюджується на придбання нових вантажних електромобілів (BEV) та автомобілів з водневим паливним елементом (FCEV), а також на переобладнання вантажних транспортних засобів масою більше 3,5 тон. Так, завдяки цій програмі можна залучити 80% додаткових інвестиційних витрат на один транспортний засіб. Компанія може залучити 25 мільйонів євро на компанію на календарний рік на транспортні засоби, інфраструктуру та техніко-економічні обґрунтування (субсидується на 50%).

Найбільш привабливими для покупців та виробників були програми щодо надання субсидій для придбання електричних транспортних засобів, відповідно до якої до кінця 2024 року існувала можливість отримання бонусу при придбанні електрокару. Наприклад, покупець мав змогу отримати бонус при придбанні електромобіля до 4500 євро, а також 2 250 євро отримувач автовиробника. Однак, Коаліційний уряд Німеччини, зіткнувшись з бюджетною кризою, завершив програму «Екологічний бонус» достроково, оскільки на підставі рішення суду було вилучило 60 мільярдів євро з Фонду клімату та трансформації (CTF). Це рішення активно критикується населенням та економічними експертами, оскільки держава продовжить субсидувати дизельне паливо на мільярди євро, що є однією з головних перешкод у екологічній трансформації Німеччини. Mercedes продовжив фінансування програми знижок на свої електромобілі (BEV), щоб компенсувати раптове скасування державних субсидій в грудні. Однак, наразі для приватних авто ще діє бонус у вигляді зменшення оподаткованої суми для BEV та PHEV.

У Австрії потужні урядові рішення стимулюють інтерес до електромобілів (BEV) серед споживачів. Так, Уряд Австрії надає стимули для придбання електромобілів у розмірі до 5000 євро для BEV і 2500 євро для PHEV. Він також пропонує субсидії на встановлення зарядних пристроїв у розмірі 600-1800 євро, що сприяє підвищенню інтересу до електромобілів серед австрійських споживачів. Крім того, програмою передбачено вирахування ПДВ та звільнення від податку для комерційних транспортних засобів, включаючи електромобілі (BEV), автомобілі з водневим паливним елементом (FCEV), плагін-гібриди (PHEV), гібриди (HEV) та електромобілі зі збільшеним запасом ходу (EREV), що використовуються у бізнесі. Від сплати податків також звільняються всі комерційні транспортні засоби з нульовим рівнем викидів (наприклад, BEV та FCEV). Покупці електромобілів в Австрії звільняються від сплати стандартного "Normverbrauchsabgabe" (NoVA) – податку на споживання, який застосовується до нових автомобілів на основі їхнього споживання пального та викидів CO₂. Податок на транспортні засоби (motorbezogene Versicherungssteuer) в Австрії нижчий для електромобілів, а в деяких випадках електромобілі повністю звільняються від цього податку, залежно від їхньої потужності.

Деякий час Австрія пропонувала фінансові стимули (бонуси для придбання) електрокарів. До кінця 2022 року для придбання (в приватне користування) нових легкових автомобілів і мікроавтобусів із запасом ходу повністю на електриці ≥ 50 км і ціною брутто $\leq 60\,000$ євро можна було отримати 3000 євро для BEV та FCEV (електромобілі та автомобілі з водневим паливним елементом), 1250 євро для PHEV і EREV (плагін-гібридів та електромобілів зі збільшеним запасом ходу).

¹⁰ https://www.balm.bund.de/EN/Home/home_node.html

¹¹ Klimaschutzende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur – Кліматично чисті комерційні транспортні засоби та інфраструктура

До кінця 2023 року на придбання комерційних транспортних засобів діяли бонусні формули (імпортер + федеральний бонус):

- 2 000 євро + 18 000 євро для електробусів (масою до 5 тон);
- 0 євро + 52 000 євро для електробусів (масою більше 5 тон, для ≤ 39 осіб, включаючи водія);
- 0 євро + 78 000 євро для електробусів (масою більше 5 тон, для 40-120 осіб, включаючи водія);
- 0 євро + 130 000 євро для електробусів (масою більше 5 тон, для більше ніж 120 осіб, включно із водієм);
- 2 000 євро + 4 000 євро для вантажних електромобілів (масою 2-2,5 тон);
- 2 000 євро + 8 000 євро для вантажних електромобілів (масою більше 3,5 тон);
- 2 000 євро + 22 000 євро для вантажних електромобілів (масою більше 3,5 тон, але менше 12 тон);
- 7 000 євро + 65 000 євро для вантажних електромобілів (масою більше 12 тон).

Крім того, в Австрії існує низка інших заохочувальних заходів для власників електромобілів:

- деякі міста пропонують безкоштовну або знижену плату за паркування для електромобілів;
- деякі райони дозволяють електромобілям доступ до автобусних смуг, щоб заохотити їх використання та зменшити затори;
- електромобілям може бути надано доступ до зон, де існують обмеження для автомобілів з ДВЗ, наприклад, зони з низьким рівнем викидів, рекреаційні зони, парки тощо.

В Італії з 2019 року діє програма «Ecobonus»¹², відповідно до якої Уряд країни щороку переглядає план фінансових заохочень для стимулювання переходу з бензинових та дизельних транспортних засобів на електричні. Це пов'язано з тим, що автопарк Італії є найстарішим у Європі і велика кількість громадян ще й досі користується авто, які відповідають стандартам Євро-2 чи Євро-3, в той час як в ЄС вже на шляху до прийняття стандарту Євро-7. В Італії передбачено п'ятирічне звільнення від сплати податку з дати першої реєстрації для електромобілів (BEV). Після закінчення цього терміну ставка податку знижується на 75% від податку на еквівалентні бензинові транспортні засоби. Для гібридів застосовується мінімальна фіксована ставка (2,58 євро/кВт). У деяких регіонах застосовуються інші знижки на податок на володіння. Крім того, для вантажного транспорту діють додаткові фінансові стимули: 4 000 євро для електромобілів та плагін-гібридів (BEV/PHEV) масою $\leq 1,5$ тон, 6 000 євро для електромобілів та плагін-гібридів (BEV/PHEV) масою більше 1,5 тон. Для електричних вантажівок масою більше 3,5 тон, але менше 12 тон діють наступні заохочення з боку держави: надання €12,000 для придбання електромобілів та плагін-гібридів ≤ 7 т та 14 000 євро для BEV/PHEV більше 7 тон.

¹² <https://ecobonus.mise.gov.it>

Крім того, через бажання Уряду якнайшвидше змінити застарілий автопарк населення, у 2024 році Уряд Італії розглядає можливість надання фінансових стимулів на суму до 13 750 євро, щоб дозволити громадянам з річним доходом нижче 30 000 євро відмовитися від своїх моделей Євро 2, яким більше 20 років, на користь нових електромобілів. Також, пропонуються додати фінансові заходи у разі покупки електромобілів, виготовлених у країні.

Також, Італія пропонує ряд нетипових заохочень. У деяких містах електромобілі можуть мати доступ до зон обмеженого руху (Zona a Traffico Limitato) – парків, рекреаційних зон, центру міста, що заохочує використання екологічно чистого транспорту. Також, власники електромобілів в Італії можуть отримувати знижки або звільнення від сплати за проїзд платними дорогами, що сприяє популяризації електромобілів та зменшенню витрат на проїзд. Компанії, які інвестують в електромобілі для своїх автопарків, можуть скористатися спеціальними податковими пільгами та відрахуваннями для заохочення корпоративного переходу на електромобілі.

Цікавим в аспекті дослідження розвитку ринку електромобілів є практика Польщі. Країна пропонує повне звільнення від податків при придбанні електромобіля (BEV) та плагін-гібридів (PHEV) з об'ємом двигуна до 2 000 куб. см до кінця 2029 року. Також, діють додаткові заходи в амортизації – ліміт амортизації, який можна включати до податкових відрахувань для приватних осіб станом на 2023 рік становив:

- до 225 000 злотих для електромобілів (BEV) і автомобілів з водневим паливним елементом (FCEV).
- до 150 000 злотих для транспортних засобів із викидами 0-50 г CO₂/км.
- до 100 000 злотих для транспортних засобів із викидами > 50 г CO₂/км.

У країні також діють заходи стимулювання придбання електромобілів для фізичних осіб, що передбачають надання від 18 750 до 27 000 злотих для електромобілів (BEV) і автомобілів з водневим паливним елементом (FCEV) із максимальною ціною 225 000 злотих. Юридичні особи, обираючи придбати електромобіль або скористатись лізингом, можуть отримати до 70 000 злотих для вантажних електромобілів (BEV) і вантажних автомобілів з водневим паливним елементом (FCEV).

У 2023 році частка електричних автомобілів на авторинку Португалії досягла 18,2%, що на 101,9% більше, ніж у попередньому році. Також, у 2023 році 46,3% нових зареєстрованих транспортних засобів були оснащені електродвигуном порівняно з 37,1% у попередньому році. У Португалії покупці електромобілів підтримуються комплексом державних стимулів, покликаних прискорити перехід на електромобілі та сприяти розвитку екологічно чистого транспорту. Перш за все, варто згадати про екологічний бонус, Уряд Португалії надає фінансові стимули або бонуси для заохочення переходу на електромобілі, тим самим зменшуючи викиди та сприяючи збереженню довкілля. Ці стимули мають на меті зробити перехід на електричну мобільність більш доступним для споживачів. В свою чергу, для підприємств, які займаються комерційною діяльністю, уряд пропонує конкретні пільги на придбання електромобілів: бонус у розмірі 3 000 євро доступний для придбання або лізингу легкових електромобілів, кількість яких не повинна перевищувати 700 одиниць, через Фонд охорони навколишнього середовища. Більший бонус у розмірі 6 000 євро дає змогу придбати або взяти у лізинг електричні вантажні транспортних засобів, але ця можливість обмежена 150 транспортними засобами.

Власники електромобілів в Португалії отримують вигоду від зниження або повного звільнення від податку на транспортні засоби (Imposto sobre Veículos, ISV), що знижує загальну вартість володіння і робить електромобілі більш фінансово привабливими порівняно з автомобілями з двигуном внутрішнього згоряння. Також компанії, які надають електромобілі в якості службових автомобілів, користуються податковими пільгами. Це не тільки заохочує бізнес інвестувати в екологічний транспорт для своїх співробітників, але й допомагає просувати екологічні переваги серед більшої кількості користувачів.

Крім того, державою передбачено ряд додаткових стимулів для електромобілів. Португалія надає доступ електромобілям до смуг для автобусів і таксі, підкреслюючи прихильність до сталого транспорту і надаючи водіям електромобілів додаткові переваги, такі як економія часу під час поїздки. Деякі муніципалітети надають пільгові або безкоштовні місця для паркування для електромобілів. У Лісабоні, наприклад, придбання зеленого паркувального квитка за 12 євро дає право на безкоштовне паркування на всіх громадських автостоянках протягом року. Це не тільки заохочує використання електромобілів, але й винагороджує водіїв електромобілів відчутними постійними перевагами.

Ті, хто бажає придбати повністю електричний транспортний засіб, можуть скористатися в Португалії субсидіями у розмірі до 4 000 євро, що значно компенсує початкову ціну покупки і робить електромобілі більш привабливим і доступним варіантом для широкого кола споживачів. При цьому, власники електромобілів мають певні пільги при сплаті податку на авто: електромобілі (BEV) повністю звільнені від даного податку, плагін-гібриди (PHEV) можуть розраховувати на 75% знижку, якщо здійснюють рух в повністю електричному режимі ≥ 50 км та виділять < 50 г CO₂/км, а для гібридів (HEV) передбачена 40% знижка.

Чехія пропонує для електричних автомобілів (BEV) і автомобілів з водневим паливним елементом (FCEV) із викидами ≤ 50 г CO₂/км звільнення від реєстраційних зборів та отримання спеціального номерного знаку. Приватні електромобілі та гібриди (BEV та HEV) звільняються від дорожнього податку. В свою чергу, корпоративні авто звільняються від сплати дорожнього податку, однак лише окремі види транспортних засобів: електромобілі (BEV), гібриди (HEV), автомобілі з водневим паливним елементом (FCEV), автомобілі, які використовують CNG (метан), LPG (зріджений газ) та E85 (біоетанол).

Також, варто звернути увагу на досвід Нідерландів у питанні розвитку ринку електромобілів. Уряд Нідерландів має намір до 2025 року заборонити в країні продаж і купівлю автомобілів з двигунами, що працюють на бензині та дизельному паливі. У 2023 році продажі нових електромобілів у Нідерландах становили 30,8% від загального обсягу продажів нових легкових автомобілів, досягнувши 369 791 одиниць, що на 7,5% більше, ніж у 2022 році. За даними Асоціації RAI та BOVAG, субсидії та податкові пільги в Нідерландах відіграли важливу роль у зростанні значення повністю електричних автомобілів. Наразі термін дії стимулів закінчується у 2025 році.

Нідерланди надають пільги лише при придбанні електромобілів з нульовим рівнем викидів, однак поруч із цим держава безперечно пропонує деякі заохочення і для гібридів, наприклад звільнення від дорожнього податку. Також, в країні передбачено звільнення від податку на транспортні засоби (BPM), зменшений податок на прибуток – фізичні особи, які купують або беруть в оренду електромобіль, можуть скористатися зниженим податку на прибуток. Уряд Нідерландів надає прямі субсидії на купівлю нових електромобілів. Крім того, Компанії з електричними службовими автомобілями можуть бути звільнені від податку на користування дорогами.

Франція входить до топ-5 гравців на європейському ринку електромобілів. У 2023 році ринок електрифікованих транспортних засобів у Франції досяг рекордної частки 26%, причому електромобілі склали понад 17% продажів автомобілів, що на 47% більше, ніж у 2022 році. Франція вже оголосила про заборону на продаж нових автомобілів з ДВЗ до 2040 року. У грудні 2023 року Франція перевищила мільйон реєстрацій електромобілів. Уряд Франції вперше оголосив про плани субсидування лізингу електромобілів, що зробить електромобілі доступними для домогосподарств з низьким рівнем доходу всього за 100 євро на місяць.

2024 року Франція має намір запровадити нову схему екологічних бонусів, що узгоджується з ініціативою «Зелена промисловість». Право на отримання цієї допомоги буде залежати від того, чи відповідають транспортні засоби певним екологічним показникам, що забезпечить цілісну оцінку їхнього вуглецевого сліду. У рамках стратегії «Зелена промисловість» екологічний бонус буде запроваджено у 2024 році, сприяючи купівлі чи оренді екологічно чистих транспортних засобів на основі комплексної екологічної системи оцінки. У грудні 2023 року Ademe, французьке екологічне агентство, опублікувало попередній список електромобілів, які мають право на екологічний бонус у 2024 році. Основна увага приділяється транспортним засобам, виробленим у Європі, з наголосом на обмеженні придбання автомобілів, вироблених за межами континенту, особливо автомобілів китайського виробництва. Політика Франції щодо електромобілів відображає перевагу вітчизняних та європейських виробників автомобілів, встановлюючи суворі критерії викидів CO₂ для виробничих процесів. Починаючи з початку 2024 року, нова програма підтримки пропонуватиме домогосподарствам з низькими доходами субсидію у розмірі від 100 до 150 євро на місяць протягом трьох років, якщо вони вирішать орендувати електромобілі. Програми стимулювання також включають соціальний лізинг, який полегшує громадянам доступ до електромобілів з мінімальними початковими витратами — зазвичай близько 100 євро щомісячної плати. Ці транспортні засоби повинні відповідати заздалегідь визначеним екологічним стандартам і мати вартість покупки нижче 47 000 євро. Для покупців або орендарів транспортних засобів з низьким або нульовим рівнем викидів передбачено екологічний бонус у розмірі 5000 євро. Однак з 1 січня 2024 року ця сума зменшена до 4000 євро.

Лише декілька країн Європи не мають взагалі жодних пільг або їх обмежену кількість для транспортних засобів, оснащених електричними двигунами. Це, наприклад, Болгарія, Естонія, Латвія, Мальта, Словаччина, Словенія. Так, Естонія є єдиною країною-членом ЄС, де взагалі немає жодних фіскальних стимулів. Однак, у Естонії діяла програма з надання виплат для придбання або лізингу електромобілів та автомобілів з водневим паливним елементом: 5 000 євро/автомобіль для фізичних осіб, 4 000 євро/транспортний засіб для юридичних осіб. Угорщина встановила звільнення від податків лише для електромобілів (BEV) та плагін-гібридів (PHEV). В свою чергу, Данія пропонує мінімальні податки на придбання та право власності для транспортних засобів з нульовим рівнем викидів, зокрема сплату лише 40% реєстраційного збору, для транспортних засобів з низьким рівнем викидів — 55% такого збору, за умови максимального обсягу викидів до 50г CO₂/км при максимальній повній вазі авто 4 000 кг. Податки на власність у Данії, що включає транспортний податок, базуються на викидах CO₂. Транспортні засоби з нульовим рівнем викидів та транспортні засоби з викидами CO₂ не більше 58 г/км сплачують мінімальну піврічну ставку податку в розмірі 370 датських крон.

Болгарія звільняє електромобілі лише від податків на власність. В свою чергу, Мальта пропонує мінімальну ставку податків для транспортних засобів, що викидають ≤ 100 г CO₂/км, а також надає фізичним та юридичним особам можливість придбання електричних вантажних транспортних засобів за їх часткову вартість. Додатковий грант Мальта надає на утилізацію транспортного засобу віком 10+ років.

Латвія пропонує лише звільнення від плати за першу реєстрацію для електромобілів (BEV) та звільнення від податку на власність для електричних вантажівок, масою до 3,5 тон з рівнем викидів ≤ 50 г CO₂/км. Словенія встановлює виключно мінімальну ставку податку при придбанні електромобіля (0,5%), всі інші податки зберігаються, а додаткові заходи стимулювання не передбачені.

Пільгові умови та додаткові заходи стимулювання при придбанні електромобілів у форматі зручної інфографіки станом на 2023 рік можна побачити у таблиці, підготовленій Європейською асоціацією автовиробників.¹³

Однак, з огляду на викладене вище, абсолютна більшість країн Європейського Союзу запровадили програми зі стимулювання розвитку ринку електричних транспортних засобів, що передбачають різноманітні пільги та спеціальні умови (права) для власників електромобілів.

Окремої уваги заслуговує дослідження стимулів розвитку електрозарядної інфраструктури в країнах ЄС.

У Німеччині загальна кількість точок підзарядки зросла до 97 704 (AC) і 22 921 (DC fast charge – швидка зарядка) у 2023 році з 70 921 (AC) і 12 639 (DC) у 2022 році відповідно. Доступ до добре розвиненої та надійної інфраструктури зарядки був критичним фактором для впровадження електромобілів, причому перевага віддавалася транспортним засобам, сумісним із поширеним у Німеччині стандартом CCS (Combined Charging System). Уряд Німеччини, визнаючи трансформаційний потенціал сектору електромобілів, розпочав низку стратегічних ініціатив для сприяння його розвитку. Серед цих ініціатив — Charging Infra Master Plan II і Deutschlandnetz Scheme, спрямовані на створення надійної інфраструктури з розгортанням 1 мільйона зарядних станцій по всій країні до 2030 року. Опитування MCI 2023 показує, що в Німеччині стурбованість зарядною інфраструктурою відносно низька: лише 27% респондентів висловили занепокоєння, порівняно з 47% у Швеції, 40% в Італії та 37% у Великобританії. Задоволеність заряджанням у Німеччині висока – 87%, що перевищує середній світовий показник у 82%. Щоб задовольнити зростаючий попит, зарядна інфраструктура повинна розширюватися в міських районах і на основних транспортних маршрутах, навіть незважаючи на те, що лише 16% громадських зарядних станцій Німеччини є швидкими зарядними пристроями постійного струму, що нижче середньосвітового показника в 22%. До кінця 2026 року в країні діє програма KsNI, що передбачає стимулюючі заходи для станцій електричної зарядки авто та інфраструктури резервуарів для водню – відшкодування 80% витрат, пов'язаних з проектом (максимум 25 мільйонів євро) на компанію за календарний рік на транспортні засоби, інфраструктуру та техніко-економічні обґрунтування (субсидується на 50%).

Австрія пропонувала широку систему бонусів для електрозарядної інфраструктури для публічного та приватного доступу до кінця 2023 року. Публічний доступ:

- 2500 євро за стандартну зарядну точку змінного струму (≤ 22 кВт);
- 15 000 євро за швидку зарядну станцію постійним струмом (< 100 кВт);
- 30 000 євро за швидку зарядну точку постійного струму (≥ 100 кВт).

¹³ https://www.acea.auto/files/Electric_commercial_vehicles_Tax_benefits-and_purchase_incentives_2023.pdf

Для приватного доступу:

- 900 євро за стандартну зарядну точку змінного струму (≤ 22 кВт);
- 4000 євро за точку швидкої зарядки постійного струму (< 50 кВт);
- 10 000 євро за точку швидкого заряджання постійним струмом (50-100 кВт);
- 20 000 євро за точку швидкого заряджання постійним струмом (≥ 100 кВт).

Польща пропонує відшкодування до 50% витрат на водневі станції. Інших пільг та стимулів для розвитку електрозарядної інфраструктури не передбачено.

Швеція надавала гранти на різні типи зарядної інфраструктури (для резидентів, підприємств та різноманітних організацій) від Шведського агентства з охорони навколишнього середовища, а також підтримку від Klimatklive для зарядки постійним струмом (швидких зарядок) для службових автомобілів. Так, країна пропонувала 50% податкову знижку (макс. 15 000 шведських крон) для домогосподарств, які встановлюють вдома зарядний пристрій для електроавтомобіля, а також грант Ladda bilen на встановлення зарядки змінного струму для мешканців багатоквартирних будинків.

Ісландія пропонує звільнення від ПДВ на зарядні станції та на їх встановлення, а Швейцарія запровадила фінансові стимули та гранти для встановлення домашніх або громадських зарядних станцій.

В Італії загальна кількість точок підзарядки, згідно з класифікацією AFIR, трохи зросла до 35 195 (AC) і 5 919 (DC) у 2023 році з 27 490 (AC) і 3 243 (DC) у 2022 році відповідно. Одним з ключових аспектів є виділення приблизно 8,7 мільярда євро на 2022-2024 роки. Цей фонд призначений спеціально для розширення та вдосконалення зарядної інфраструктури по всій країні. Це відображає прихильність Італії до скорочення викидів вуглецю та сприяння екологічному транспорту. Передбачені країною стимули розроблені на користь широкого кола зацікавлених сторін, включаючи фізичних осіб, юридичних осіб та муніципалітети. Це гарантує, що як приватні особи, так і організації можуть брати участь у розширенні зарядної мережі. Італія пропонує покрити до 80% витрат, понесених на придбання та встановлення зарядних станцій. Ця субсидія значно зменшує фінансове навантаження на тих, хто хоче взяти участь у створенні зарядної інфраструктури. У більшості випадків ліміт на відшкодування становить 1500 євро, однак якщо зарядна станція встановлюється для багатоквартирного будинку, заходи заохочення можуть досягати до 8 000 євро.

Щоб виконати вимогу до 2035 року перевести свій автопарк на електричні транспортні засоби в Нідерландах вигадали, як швидко розвивати зарядну інфраструктуру. В публічному просторі існували паркомісця, які уряд країни надав різним операторам, яких там налічувалось близько чотирьох. Досить швидко країна отримала інфраструктурне співвідношення 1 до 3. Тобто, на одну станцію припадало три електромобіля. На цій позначці державна програма припинилась, але саме така пропорція дала можливість безтурботно пересуватись країною, яка трохи більше Київської області. На сьогодні в Нідерландах близько 170 тисяч зарядних станцій і відсутня проблема з підзарядкою електромобілів.

Якщо аналізувати електрозарядну інфраструктуру Іспанії, то незважаючи на зріст загальної кількості точок підзарядки, згідно з класифікацією AFIR, до 24 931 (AC) і 5 454 (швидка зарядка DC) у 2023 році з 18 675 (AC) і 3 797 (DC) у 2022 році, станом на третій квартал 2023 року, майже 8900 із загальної кількості зарядних пристроїв були неактивними в Іспанії. Розріджена мережа зарядних станцій є однією з ключових проблем переходу Іспанії до відмови у продажі автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння з 2035 року. Щоб вирішити ці проблеми та зробити електромобілі більш привабливими для споживачів, Іспанія запроваджувала різні стимули, такі як програма MOVES, яка надає субсидії на купівлю електромобілів і встановлення приватних і громадських зарядних станцій. Зокрема, Уряд поставив перед собою мету встановити 50 000 зарядних точок до 2023 року за підтримки програм стимулювання та допомоги для встановлення зарядних станцій для електромобілів. До кінця 2023 року самозайняті особи, фізичні особи, сусідні громади та адміністрації мали право на відшкодування 70% вартості витрат на зарядну станцію. Компанії та громадські зарядні пункти (із потужністю ≤ 50 кВт) могли отримати відшкодування у розмірі 35% допустимої вартості для великого, 45% для середнього та 55% для малого підприємства. В свою чергу, компанії та громадські зарядні пункти (із потужністю понад 50 кВт) мали право на відшкодування 30% витрат. Ці суми могли бути збільшені, якщо територія знаходиться в муніципалітетах з населенням менше 5000 жителів.

Отже, країни Європейського Союзу, на відміну від України, пропонують широкий спектр податкових пільг та інших додаткових стимулюючих засобів, що позитивно впливають на розвиток ринку електромобілів та електрозарядну інфраструктуру, заохочуючи населення та бізнес до переходу на екологічно чистий транспорт. Відповідний досвід може бути врахований Україною для розроблення державних програм та внесення змін до чинного законодавства з метою заохочення до придбання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та розвитку електрозарядної інфраструктури.

3.2.Динаміка та специфіка розвитку електрозарядної інфраструктури та ринку електромобілів у країнах Північної Америки.

Не лише країни Європейського Союзу встановили амбітні плани щодо скорочення викидів та переходу до екологічно чистого транспорту. Канада приєдналася до понад 120 країн, які взяли на себе зобов'язання щодо нульових викидів до 2050 року, включно з країнами G7 (Великобританія, Сполучені Штати, Німеччина, Італія, Франція та Японія). Низка провінцій та міст Канади вже взяли на себе зобов'язання досягти нульового рівня викидів до 2050 року, включаючи Гелф, Ванкувер, Гамільтон, Торонто, Галіфакс, Ньюфаундленд і Лабрадор, Квебек. Острів Принца Едуарда також зобов'язався досягти нульового рівня викидів парникових газів до 2040 року. Нова Шотландія та Британська Колумбія запровадили або планують запровадити провінційне законодавство щодо досягнення нульового рівня викидів до 2050 року.

У 2022 році в Канаді було прийнято План скорочення викидів до 2030 року, який є дорожньою картою того, як Канада досягне своєї розширеної мети Паризької угоди щодо скорочення викидів на 40-45% від рівня 2005 року до 2030 року.

Постанова про внесення змін до Положення про викиди парникових газів легковими та легковантажними автомобілями опублікована 20 грудня 2023 року в Канадському віснику (частина II). Ці правила допомагають зменшити викиди від транспорту і є ключовим компонентом Плану скорочення викидів до 2030 року. Крім того, у Канаді встановлено Стандарт доступності електромобілів, який застосовується до транспортних засобів малої вантажопідйомності (легкових автомобілів, позашляховиків та легких вантажівок).

На ці транспортні засоби припадає близько половини викидів парникових газів у транспортному секторі Канади, тоді як на транспортний сектор загалом припадає близько 25 відсотків загальних викидів парникових газів у Канаді. Згідно з Стандартом доступності електромобілів, автовиробники та імпортери повинні виконувати щорічні регульовані цілі з продажу автомобілів з нульовим рівнем викидів (ZEV – Zero Emission Vehicle). Цілі починаються з 2026, з вимогою, що принаймні 20 відсотків нових легкових автомобілів, запропонованих для продажу в цьому році, повинні бути ZEV. Вимоги щорічно збільшуються до 60 відсотків до 2030 року і до 100 відсотків до 2035 року.

Модельний рік	Цілі продажів ZEV (відсоток)
2026	20
2027	23
2028	34
2029	43
2030	60
2031	74
2032	83
2033	94
2034	97
2035 і далі	100

Правила відносять до ZEV як електромобілі з акумуляторними батареями (BEV), що заправляються лише електроенергією; транспортні засоби на паливних елементах (FCV), що працюють на водні; і плагін-гібридні електромобілі (PHEV), які можуть працювати виключно на електроенергії протягом певної мінімальної відстані (використовують як рідке паливо, так і електроенергію).

Загалом в Канаді існують різні програми для стимулювання переходу на транспортні засоби із нульовим рівнем викидів: програми фінансування інфраструктури транспортних засобів з нульовим рівнем викидів, програми для вантажних автомобілів, фінансування проекту з освіти та обізнаності про чистий транспорт та чисте паливо, програма енергетичних інновацій, розрахована для зарядної інфраструктури та заправок.

Уряд Канади усвідомлює, що висока вартість придбання транспортних засобів з нульовим рівнем викидів (ZEV) може ускладнити впровадження цієї чистої технології. Програма стимулювання транспортних засобів з нульовим рівнем викидів (iZEV) допомагає зробити її більш доступною. Канада пропонує податкові пільги на придбання таких транспортних засобів:

- Всі акумуляторні електромобілі, транспортні засоби на водневих паливних елементах та гібридні електромобілі великої дальності, з електричним запасом ходу 50 кілометрів або більше, можуть отримати \$ 5000.
- Плагін-гібридні транспортні засоби (PHEV) з електричним запасом дії менше 50 кілометрів можуть отримати \$ 2500.

Однак, варто враховувати, що податкова пільга застосовується, якщо транспортний засіб відповідає вимогам програми:

- Електричний або плагін-гібридний легковий автомобіль з базовою моделлю MSRP¹⁴ менше \$ 55 000. Більш дорога версія транспортного засобу не повинна мати рекомендовану виробником роздрібну ціну (MSRP), що перевищує \$ 65 000.
- Універсал, пікап, спортивний позашляховик, мінівен, фургон або спеціальний транспортний засіб з базовою моделлю MSRP менше 60 000 доларів. Більш дорога версія транспортного засобу не повинна мати MSRP, яка перевищує \$ 70 000.

Для зручності у виборі автомобіля, що покривається відповідною податковою пільгою, в мережі представлений список автомобілів, які відповідають параметрам даної програми, із інформацією щодо конкретних пільг на придбання або лізинг:

Model year	Make	Model	Trim	Fuel Type	Electric range equal to or greater than 50 km	Incentive for Purchase or 48 month Lease	Incentive for 36 month Lease	Incentive for 24 month Lease	Incentive for 12 month Lease	Eligibility date
2024	Alfa Romeo	Tonale	Sprint PHEV Veloce PHEV	PHEV	✓	\$5,000	\$3,750	\$2,500	\$1,250	2023-06-01
2024	Audi	Q4 e-tron	Quattro	BEV	✓	\$5,000	\$3,750	\$2,500	\$1,250	2023-08-29
2024	Audi	Q4 e-tron	50 Quattro	BEV	✓	\$5,000	\$3,750	\$2,500	\$1,250	2023-08-29
2024	Audi	Q4 e-tron	55 Quattro	BEV	✓	\$5,000	\$3,750	\$2,500	\$1,250	2023-12-06
2023	Audi	Q4 50 e-tron Quattro		BEV	✓	\$5,000	\$3,750	\$2,500	\$1,250	2022-10-05
2022	Audi	Q4 e-tron Quattro		BEV	✓	\$5,000	\$3,750	\$2,500	\$1,250	2022-04-25
2018	Audi	A3 Sportback e-tron	Progressiv Technik	PHEV		\$2,500	\$1,875	\$1,250	\$625	2019-05-01
2024	BMW	330e	RWD xDrive	PHEV		\$2,500	\$1,875	\$1,250	\$625	2023-08-23
2024	BMW	i4	eDrive35 Gran Coupe eDrive40 Gran Coupe	BEV	✓	\$5,000	\$3,750	\$2,500	\$1,250	2023-08-22
2023	BMW	330e	RWD xDrive	PHEV		\$2,500	\$1,875	\$1,250	\$625	2022-08-05
2023	BMW	i4	eDrive35 eDrive40	BEV	✓	\$5,000	\$3,750	\$2,500	\$1,250	2022-08-08
2022	BMW	330e	RWD xDrive	PHEV		\$2,500	\$1,875	\$1,250	\$625	2021-07-02
2022	BMW	X3	xDrive30e	PHEV		\$2,500	\$1,875	\$1,250	\$625	2022-04-25
2022	BMW	i4	eDrive40	BEV	✓	\$5,000	\$3,750	\$2,500	\$1,250	2022-05-03

Інформація отримана з офіційного веб-порталу Transport Canada (<https://tc.canada.ca/>) та надається мовою оригіналу

Даний фінансовий стимул буде застосовано лише в точці продажу дилерським центром, як тільки вони підтвердять право особи на участь. Дилерський центр повинен подати документацію, необхідну для відшкодування за стимул, наданий у точці продажу. Споживачі не можуть подати запит на відшкодування, це можуть зробити лише зареєстровані дилерські центри. Федеральний стимул для відповідних ZEV буде застосовуватися на додаток до будь-якого провінційного або територіального стимулу.

¹⁴ Скорочення від manufacturer's suggested retail price – рекомендована виробником роздрібна ціна.

Однак, існує обмеження на кількість стимулів, якими канадці можуть скористатися в рамках програми iZEV за календарний рік:

- Фізичні особи мають право на один стимул;
- Підприємства та провінційні/територіальні та муніципальні органи влади, що експлуатують автопарки, мають право на отримання до 10 стимулів;
- Станом на 28 березня 2023 року каршерингові компанії, попередньо затверджені Міністерством транспорту Канади, мають право на отримання до 50 стимулів.

Програма стимулювання транспортних засобів з нульовим рівнем викидів (iZEV) триватиме до 31 березня 2025 року (або до тих пір, поки наявні кошти не будуть вичерпані).

З метою заохочення канадського бізнесу до використання середньо- та великовантажних електромобілів з нульовим рівнем викидів 11 липня 2022 року уряд Канади запустив Програму стимулювання середньо- та великовантажних електромобілів з нульовим рівнем викидів (iMHZEV). Існує багато різних марок та моделей транспортних засобів з нульовим рівнем викидів, які можуть бути придбані або взяті в лізинг, і які надають відповідним організаціям, що купують/лізингують транспортні засоби, пільги за програмою iMHZEV у розмірі до \$ 200 000.

За аналогією із попередньою програмою, Програма iMHZEV пропонує стимули в точках продажу для канадських організацій та підприємств (за умови наявності фінансування), які купують або орендують відповідний вантажний транспортний засіб з нульовим рівнем викидів. Тільки визначені транспортні засоби підпадають під дію даної програми. При цьому, щоб мати право на участь у програмі iMHZEV, організація-одержувач повинна обов'язково бути канадським бізнесом або організацією з офісом, зареєстрованим у Канаді. Тільки нові вантажівки мають право на федеральний стимул, до них також відносять демонстраційні екземпляри, які знаходяться в дилерських центрах. Існують обмеження на те, скільки відповідних канадських організацій/бізнесів, які відповідають вимогам MHZEV, можуть придбати або орендувати за програмою iMHZEV. Підприємства та провінційні/територіальні та муніципальні органи влади мають право на отримання до 10 стимулів (або максимум \$ 1 000 000) за цією програмою протягом календарного року.

Деякі провінції та території Канади також пропонують стимули та знижки:

- придбання нових або вживаних ZEV;
- встановлення побутових зарядних пристроїв;
- відшкодування транспортних витрати при купівлі вживаного ZEV.

Вони можуть поєднуватися з федеральними стимулами. Наприклад, Британська Колумбія має багато місцевих програм підтримки для фізичних осіб та бізнесів: програми для придбання електромобілів, податкові знижки для транспортних підприємств для придбання вантажівок, знижки на зарядний пристрій для дому та робочого місця, програма для шкільних автобусів, програма підтримки громадської електрозарядної інфраструктури. В свою чергу, Квебек пропонує отримати до \$ 7 000 відшкодування на покупку нового електромобіля або \$ 3500 на покупку вживаного транспортного засобу з електричним двигуном.

Також, на території Канади діє Програма інфраструктури транспортних засобів з нульовим рівнем викидів (ZEVIP), що забезпечує фінансування для розгортання зарядних пристроїв для електромобілів та водневих заправних станцій по всій Канаді. Розлога національна система автомобільних доріг країни охоплює 38 049 км (23 643 миль), а холодні зими знижують ефективність акумулятора, створюючи додаткові проблеми для побудови ефективної зарядної мережі.

Так, перш за все, Канада пропонує стимули для власників та операторів електрозарядної інфраструктури. Країна надає фінансування проектам, спрямованим на встановлення зарядних пристроїв для електромобілів у громадських місцях, на вулицях, у багатоквартирних житлових будинках, біля робочих місць, а також для автопарків. Проекти відбираються на конкурсній основі. Однак, відшкодування витрат обмежено п'ятдесятьма відсотками від загальної вартості проекту, але не більше \$10 мільйонів на один проект. Наразі цей підвид Програми не працює, перезапуск планується весною 2024 року.

Крім того, тимчасово закритою є програма для організацій, що здійснюють доставку, відповідно до якої передбачалось надання фінансування для невеликих проектів із зарядки електромобілів. Відшкодування було також обмежено п'ятдесятьма відсотками від загальної вартості проекту, але не більше 5 мільйонів доларів на проект.

Незважаючи на те, що Канада передбачила ряд державних програм для надання пільг та стимулів для розвитку ринку електромобілів та електрозарядної інфраструктури, країна потребує масового нарощування зарядної інфраструктури. Встановлення зарядних пристроїв фінансуються за допомогою комбінації федеральних, провінційних, територіальних та муніципальних органів влади, а також приватного сектору, в основному у великих міських районах. Поруч із цим, модернізації потребують кондомініуми та багатоквартирні будинки, щоб також встановлювати електричні зарядні станції. Експерти у галузі транспорту наголошують на тому, що держава має надати ще більше пільг для заохочення населення і бізнесу, а також досягнення встановлених цілей переходу до нульового рівня викидів.

США відстають від Європи та Китаю у впровадженні електромобілів, а керівники автомобільних компаній та політики прагнуть наздогнати їх, щоб Америка не прогнала гонку транспортних технологій. Але більшість споживачів у США не погоджуються з цим. За даними Edmunds.com, електромобілі залишаються надто дорогими: середня ціна становить 60 544 долари, що приблизно на 13 000 доларів більше, ніж для автомобіля з ДВЗ. Дана ціна стала ще болючішою, оскільки відсоткові ставки автокредитів різко зросли. Крім вартості, багато споживачів також вважають електромобілі занадто ризикованими для тривалих поїздок через малу кількість зарядних станцій. Продажі електромобілів у США зросли на 60% у 2022 році, але у 2023 році вони збільшилися лише на 47% і, як очікується, цього року зростуть лише на 11%. За словами керівників галузі та аналітиків, початковий наплив покупців складався з багатих людей, які купують додатковий автомобіль для своєї сім'ї, їм потрібні були новітні технології. Тепер, коли перші споживачі наситилися, звичайні покупці, які покладаються на свій автомобіль як на повсякденний транспортний засіб, знаходять електромобілі дорожчими та менш корисними. Багатьох стримує недостатньо щільна мережа зарядних станцій.

Згідно з результатами недавнього опитування журналу Consumer Reports, електромобілі на 80% мають більше проблем, ніж автомобілі з ДВЗ. Власники електромобілів повідомляли про проблеми з акумулятором та його здатністю заряджатися. Якщо використовувати аналогію з ДВЗ, це означає, що в машину просто не можна залити паливо. Це допомагає пояснити, чому більше половини американських покупців автомобілів нині заявляють, що вони не зацікавлені в електромобілях.

Електромобілі також опинилися у центрі культурних воєн, що стало ще однією перешкодою для попиту. Вони займають центральне місце у планах президента Байдена щодо боротьби зі зміною клімату. Підписаний ним закон пропонує низку споживчих податкових пільг та мільярдів доларів у вигляді стимулів для виробництва. Передбачається запровадити обмеження на викиди парникових газів, які вимагатимуть, щоб до 2032 року дві третини нових легкових автомобілів були повністю електричними. В результаті виникли побоювання, що електромобілі вб'ють робочі місця та виведуть американських автовиробників із бізнесу.

Федеральний податковий кредит на електромобілі з'явився завдяки Закону про зниження інфляції (Inflation Reduction Act) – масштабному податковому та кліматичному законодавству, що сприяє розвитку екологічно чистої енергетики. Кредит у розмірі до 7 500 доларів США для певних електромобілів, які називаються "чистими транспортними засобами", повинен заохотити більше людей користуватися електромобілями. Однак існує багато запитань щодо того, як працює податкова знижка на електромобілі.

Відповідно до даного Закону (IRA), податковий кредит на електромобілі діє протягом 10 років, до грудня 2032 року, для електромобілів, введених в експлуатацію цього року. Податковий кредит надається в тому році, коли особа отримує екологічно чистий транспортний засіб, що відповідає встановленим вимогам. Кредит становить до 7 500 доларів США для нових автомобілів. Сума кредиту враховує такі фактори, як місце виробництва та збірки автомобіля (для отримання повного кредиту воно повинно бути в Північній Америці), а також час введення автомобіля в експлуатацію. Деякі вживані електромобілі можуть претендувати на податковий кредит у розмірі до 4 000 доларів США або 30% від ціни продажу (залежно від того, яка з цих сум менша).

Для надання права на отримання суми для придбання електромобіля, в США враховується modified adjusted gross income (MAGI) – модифікований скоригований валовий дохід, який використовується для визначення наступних лімітів доходу, які застосовуються до нових екологічно чистих транспортних засобів. (MAGI, вказаний у рядку 11 форми 1040, часто визначає право на різні податкові пільги). Так, фізична особа не має права на податковий кредит, якщо є неодруженою і її модифікований скоригований валовий дохід перевищує 150 000 доларів США. Для подружніх пар, які подають спільну декларацію, ліміт доходу для отримання податкового кредиту становить 300 000 доларів США. Якщо декларацію подає особа як глава сім'ї (head of household), що заробляє більше 225 000 доларів США, вона також не зможе претендувати на податкову знижку на електромобілі. Для всіх інших категорій декларацій ліміт доходу для отримання податкової знижки становить 150 000 доларів США.

Законом передбачені критерії до осіб, що мають намір отримати право на федеральний податковий кредит на екологічно чисті транспортні засоби, що були у використанні або перебували у власності.

- Бути фізичною особою, яка придбала транспортний засіб для використання, а не для перепродажу;
- Не бути первинним власником;
- Не бути заявленим як утриманець в податковій декларації іншої особи;
- Не претендувати на інший кредит на екологічно чистий транспортний засіб протягом трьох років до дати купівлі;

- Крім того, для податкового кредиту на електромобілі, що були у використанні, MAGI не може перевищувати наступних лімітів доходу: 150,000 доларів США для подружжя, яке подає декларацію спільно, 112500 доларів США для голів домогосподарств, 75 000 доларів США для всіх інших заявників.

Фургони, пікапи та позашляховики із запропонованою виробником роздрібною ціною (MSRP) понад 80 000 доларів США не можуть претендувати на податковий кредит. Для екологічно чистих автомобілів, які претендують на податковий кредит, MSRP не може перевищувати 55 000 доларів США. Крім того, екологічно чистий автомобіль, що був у власності раніше, може претендувати на податковий кредит, тільки якщо його вартість не перевищує 25 000 доларів США. «Вживаний» або «такий, що був у власності» для цілей податкового кредиту на електромобілі означає, що автомобілю не менше двох років.

Зміни до податкового кредиту на електромобілі у 2024 році пов'язані з більш суворими правилами постачання акумуляторів та мінеральних компонентів. Критичний відсоток мінеральних компонентів, які повинні бути вироблені або видобуті всередині країни, збільшиться з 40% у 2023 році до 50% у 2024 році. Кваліфікаційний відсоток північноамериканських компонентів акумуляторів для отримання податкового кредиту збільшиться з 50% у 2023 році до 60% у 2024 році. Ще однією важливою зміною в 2024 році є те, що транспортні засоби з компонентами, виробленими в Китаї або фірмами під контролем китайського уряду, не матимуть права на отримання податкового кредиту.

Оскільки США прагне повністю перейти на електричні транспортні засоби до 2035 року, міста по всій країні повинні вирішувати різні інфраструктурні проблеми. Перш за все, це створення надійної мережі зарядної інфраструктури, оскільки відповідний процес вимагає значних інвестицій для встановлення громадських зарядних станцій, включаючи варіанти швидкої зарядки у зручних місцях, таких як громадські парковки та вулиці.

В США існують три основні види зарядних станцій для електромобілів:

- Зарядні станції рівня 1 є економічно ефективними і складаються зі стандартної 110-вольтової розетки і зазвичай використовуються вдома. Однак зарядні станції 1-го рівня повільні, додаючи в середньому близько 3-6 миль дальності на годину. Повна зарядка може зайняти 24 години.
- Зарядні станції 2-го рівня мають більш високу потужність, вимагають 220-вольтової розетки і часто є комерційними, але також, все частіше, з'являються вдома. Станції 2-го рівня набагато швидші, додаючи 18-28 миль дальності на годину і можуть повністю заряджати середній електромобіль приблизно за 8 годин.
- Станції швидкої зарядки постійного струму (DCFC) є найпотужнішими, найшвидшими зарядними станціями, які зазвичай знаходяться вздовж основних автошляхів. DCFC потужністю 50 кВт (найменший розмір) може додати близько 200 миль дальності приблизно за годину. Найбільша потужність DCFC становить 350 кВт, і хоча лише певні електромобілі можуть працювати з високопотужними DCFC, швидкість зарядки покращується з кожним роком.

Станом на вересень 2023 року в США було понад 56 000 громадських зарядних станцій для електромобілів з понад 145 100 портами, включаючи зарядки 2 рівня – 111 580 портів та DCFC: 33 520 портів.

Окрім федеральної програми для розвитку електричної інфраструктури, на території різних штатів США діють місцеві програми. Наприклад, Федеральна транзитна адміністрація Міністерства транспорту США (ЗВТ) пропонує 1,5 мільярда доларів федеральним та місцевим органам влади для розгортання мережі транзитних автобусів з низьким та нульовим рівнем викидів, а також для придбання та встановлення швидких зарядних пристроїв через свою спільну програму грантів з низьким або нульовим рівнем викидів та гранти для конкурентної програми автобусів та автобусної інфраструктури. Таким чином, може бути відшкодовано до 80-90% прийнятних витрат на проєкт залежно від його типу. Заявки мають бути подані до 25 квітня 2024 року.

Податковий кредит на інфраструктуру альтернативного палива ЗОС, який зазвичай називають "федеральним податковим кредитом", надає кваліфікованим підприємствам 30% податковий кредит, до 100 000 доларів США за станцію, на придбання та встановлення інфраструктури зарядки електромобілів. Підприємства повинні встановити станції в період з 1 січня 2023 року по 31 грудня 2032 року і повинні відобразити кредит у своїй федеральній податковій декларації.

Також, наприклад у штаті Нью-Джерсі, Рада комунальних послуг Нью-Джерсі (NJBPU) має 15 мільйонів доларів фінансування, доступних для зарядної інфраструктури 2-го рівня в багатоквартирних житлових будинках штату в рамках своєї програми EV зарядних пристроїв для багатоквартирного житла (MUD). Стимули включають 4000 доларів США на придбання двопортової мережевої зарядної станції 2-го рівня та 6000 доларів США на придбання зарядної станції 2-го рівня, розташованої в перевантаженому муніципалітеті. Заявки приймаються до тих пір, поки не будуть витрачені кошти. Atlantic City Electric (ACE) пропонує знижки до 75% витрат на електрообладнання - або максимум 5000 доларів США за порт зарядки - максимум на 10 зарядних портів на місце. Багатосімейні об'єкти нерухомості, розташовані в перевантажених громадах, можуть мати право на знижки до 100% витрат на оновлення електричного обладнання або максимум 6700 доларів США за зарядний пристрій.

Таким чином, в США, окрім загальної федеральної програми та прийнятого курсу на перехід до екологічних транспортних засобів, існує багато інших можливостей для розвитку ринку електромобілів та зарядної інфраструктури, якої наразі не вистачає для покриття тієї кількості електромобілів, які вже здійснюють перевезення на території США, проте Уряд заохочує населення та бізнес до участі у різних програмах, відповідно до яких є можливість отримати гранти та знижки.

Розділ 4. Висновки та рекомендації щодо подальшої оптимізації законодавства у сфері розвитку електрозарядної інфраструктури та електромобілів в Україні

Як повідомляє портал Auto-Consulting, станом на початок 2023 року середній вік автомобілів в українському автопарку становить 23,2 роки. Таким чином, український автопарк є найстарішим в Європі, навіть порівняно із Італією, автопарк якої є найстарішим в ЄС.

Як можна побачити з динаміки розвитку ринку електромобілів в Україні, протягом останніх 10 років кількість ввезених в Україну електрокарів щороку збільшується. В першу чергу, високий попит на придбання електрокарів продиктований фінансовим інтересом - наявністю в Україні окремих податкових пільг: звільнення від оподаткування податком на додану вартість, сплати ввізного мита, збору на обов'язкове пенсійне страхування (у випадку першої реєстрації автомобіля), а також через встановлення особливої ставки акцизного податку (1 євро за 1 кВт/год ємності електричного акумулятора). Однак, наразі відповідні пільгові умови діють в Україні до 31 грудня 2025 року, тому з метою реалізації завдання з переходу на екологічно чисті транспортні засоби вбачається необхідність продовження відповідних пільгових заходів до 2030 року.

Закон України «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», на жаль, не став прогресивним в аспекті розвитку ринку електромобілів та галузі електрозарядної інфраструктури. Як було встановлено під час проведення відповідного аналізу, вплив даного Закону на відповідні процеси у транспортній галузі відсутній, оскільки зріст динаміки придбання електромобілів не залежав від його прийняття. Так само, не отримала поштовху до розвитку і електрозарядна інфраструктура з огляду на відсутність чітких правових механізмів та державних стимулів.

Дослідження досвіду країн Європейського Союзу та Північної Америки дозволило встановити, що рушійною силою процесу переходу на транспортні засоби з нульовим рівнем викидів стали саме фінансові стимули для громадян та бізнесу. Відповідні практики могли б стати корисними і у випадку нашої держави. Зокрема, Україна могла б надавати гранти або відшкодування для придбання електромобілів, гібридів, плагін-гібридних авто та автомобілів з водневим паливним елементом. Відповідні заходи мали б позитивний вплив на динаміку придбання електричних транспортних засобів як фізичними особами, так і з комерційною метою.

Однак, з огляду на події, пов'язані із повномасштабним вторгненням російської федерації та необхідністю спрямування коштів на оборонні потреби держави, Україна обмежена у наданні податкових та інших фінансових пільг, принаймні на даному етапі. При цьому, з огляду на підтримку міжнародних партнерів, держава має можливість залучати міжнародні інвестиції та починати міжнародні проекти, пов'язані з розвитком ринку електромобілів. Також, досліджуваний Закон не містить жодних преференцій для розвитку електрозарядної інфраструктури, як це передбачено у законодавстві країн ЄС та Північної Америки. Наразі, законодавство не пропонує жодних відшкодувань та пільг для власників зарядних станцій, що негативно впливає на розвиток інфраструктури.

Крім того, з огляду на досвід країн Європейського Союзу, доцільним є внесення змін до чинного законодавства України щодо надання певних стимулів, які не потребують додаткових фінансових витрат з Державного бюджету України:

- Надання електромобілям можливостей доступу до зон обмеженого руху (парків, рекреаційних зон, центрів міст).
- Надання дозволу електромобілям рухатись смугами, призначеними для громадського транспорту.
- Звільнення від сплати за паркування або створення пільгового абонементу для паркування електромобілів (за прикладом міста Лісабон у Португалії).

Не менш важливою є інформаційна підтримка у сфері розвитку електрозарядної інфраструктури та електромобілів в Україні. Яскравим прикладом у даному випадку є Канада, що має окрему програму для проведення інформаційних кампаній щодо переваг використання електромобілів та розвитку електрозарядної інфраструктури. Проведення просвітницьких кампаній з наданням інформації про користь транспортних засобів, оснащених електричним двигуном, а також про існуючі у державі пільгові умови придбання електрокарів позитивно вплинуть на динаміку розвитку ринку електромобілів.

Таким чином, з огляду на викладене вище, Україна безумовно потребує додаткових стимулів для переходу на активне використання електромобілів населенням і суб'єктами господарювання, та розвитку електрозарядної інфраструктури, що неможливо без оптимізації законодавства у сфері розвитку електрозарядної інфраструктури та електромобілів в Україні.

