

*Дерев'янка Богдан Володимирович,
д.ю.н., професор, головний науковий співробітник,
Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва
імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України,
провідний науковий співробітник Державної установи «Інститут
економіко-правових досліджень імені В. К. Макутова Національної
академії наук України»*

ОКРЕМІ ЗАХОДИ ПРАВОВОГО СТИМУЛЮВАННЯ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ, ЯКІ ПРАЦЮЮТЬ НА ОСНОВІ «ЗЕЛЕНИХ» ДЖЕРЕЛ ЕНЕРГІЇ

Як показують події останніх тижнів, в умовах війни заощадження енергоресурсів є чи найважливішим чинником забезпечення роботи економіки та стабільного функціонування соціальної сфери. Сьогодні у торгових мережах активно розкуповуються генератори, акумулятори, газові балони тощо. Зрозуміло, що це викликано не стільки реальною потребою, скільки панічним попитом, який не слід штучно підпитувати. Але в таких умовах на перше місце виходять можливості стимулювання державою, зокрема і за посередництва правових механізмів, генерування електроенергії з альтернативних класичним джерел. Сфера транспорту є не останньою, в якій можна генерувати і використовувати «зелену» електроенергію.

Сьогодні загально визнано, що просте зниження кількості споживання бензину є екстенсивним способом подолання екологічних та економічних проблем у порівнянні із спалюванням у двигунах внутрішнього згоряння біопалива, виготовленого на основі сировини ріпака (*Brassic napus*) або біоетанолу. У свою чергу, спалювання біопалива також не є максимально екологічним. Для вирощування ріпака використовуються великі площі земель сільськогосподарського призначення, що є просто невиправданою розкішшю на тлі світових продовольчих проблем. Крім цього під час згоряння біопалива виділяються ті самі вуглекислий та чадний газ, що і під час згоряння продуктів нафтопереробки. Тобто переведення «бензинових» автомобілів на роботу на біопаливі є екстенсивним способом подолання екологічних та економічних проблем у порівнянні із переведенням автомобілів та інших транспортних засобів на роботу на основі електричних акумуляторів. Проте абсолютно інтенсивним цей спосіб можна визнати лише за умови використання електроенергії, уже отриманої

із «зелених» джерел. Прямою тут була б залежність у випадку, якби у нових моделях електромобілів на даху було б вбудовано сонячні генеруючі панелі. Окремі приклади вже наявні у деяких провідних автомобілебудівних компаній.

Найбільш інтенсивним способом подолання екологічних та економічних проблем у сфері транспорту є використання різноманітних транспортних засобів, що працюють на двигунах внутрішнього згоряння, спалюються у яких не нафтопродукти, а водень і кисень, які там з'являються внаслідок розщеплення молекул залитої у бак води. Не зважаючи на спротив так званих світових вуглеводневих лобі, сьогодні водневі двигуни отримують усе більшого поширення в автомобілях, автобусах, поїздах Японії, Південної Кореї, ФРН, Франції, Нідерландів, Бельгії, Австрії, Великої Британії, США та багатьох інших держав світу [1, с. 80]. У попередніх роботах нами вказувалося, що така ситуація свідчить про наявність відносно нового виду господарської діяльності, оскільки тут є значна схожість із уже наявними. Проте у зв'язку із запровадженням діяльності із виробництва енергії з нових джерел та використання основних засобів, що за рахунок цієї енергії працюють, українське господарське законодавство різних рівнів має бути доповнене. Також було наведено відносно новий вид господарської діяльності, який найближчим часом може бути запроваджений – генерування енергії та використання у господарській діяльності засобів виробництва, що використовують енергію води та світла. Можливість здійснення цих видів діяльності має бути законодавчо забезпечена господарським законодавством України. На першому етапі може бути застосовано правило аналогії закону. Проте пізніше у будь-якому разі має бути розширене різнорівневе та різногалузеве господарське законодавство [1, с. 81].

Таким чином, сьогодні найперспективнішими напрямками використання «зеленої» енергії у сфері транспорту є переведення транспортних засобів на роботу на основі водневих двигунів. Підвищення питомої ваги таких транспортних засобів у їх загальній кількості може бути забезпечене об'єктивним економічним інтересом виконавців, а також застосуванням державою засобів регулюючого впливу на діяльність суб'єктів господарювання. Основні із них перераховано пунктом 2 статті 12 Господарського кодексу України [2]. Конкретні правила застосування цих та інших засобів мають визначатися актами спеціального законодавства – спеціальними законами та підзакон-

ними нормативно-правовими актами. Приклад нещодавно було наведено Законом України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо вдосконалення адміністрування податків, усунення технічних та логічних неузгодженостей у податковому законодавстві» від 16 січня 2020 року, за яким пункт 64 підрозділу 2 розділу XX було викладено у редакції: «64. Тимчасово, до 31 грудня 2022 року, звільняються від оподаткування податком на додану вартість операції із ввезення на митну територію України та з постачання на митній території України транспортних засобів, оснащених виключно електричними двигунами (одним чи декількома), що зазначені у товарній підкатегорії 8703 90 10 10 згідно з УКТ ЗЕД (в тому числі вироблених в Україні)» [3], а також Законом України «Про внесення змін до розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку галузі екологічного транспорту в Україні» від 15 липня 2021 року № 1660-IX, яким серед іншого було звільнено від оподаткування прибутки суб'єктів господарювання, які виробляють різноманітні електродвигуни, акумулятори, зарядні пристрої для транспортних засобів та самі такі електричні транспортні засоби, а також транспортні засоби, оснащені двигунами внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням, що працюють виключно на стисненому природному газі метані, зрідженому природному газі метані або біогазі [4]. І не менш важливим є доповнення законодавства нормою про те, що вивільнені (тобто не сплачені як податки) кошти використовуються на НДДКР у галузі електричного транспорту, створення чи переоснащення матеріально-технічної бази, збільшення обсягу виробництва, запровадження новітніх технологій [4].

Отже, в умовах воєнного стану економічні та екологічні проблеми майже збіглися і потребують прискореного переходу до генерування та використання електричної енергії із «зелених» джерел. Чи не найшвидше перехід від карбонової до «зеленої» енергетики може відбутися у сфері транспорту. Український законодавець уже передбачив надання податкових пільг суб'єктам господарювання, домогосподарствам і громадянам, які виготовляють, монтують, ремонтують, продають транспортні засоби та їх окремі механізми, що дозволяють уникати використання карбонових (що використовують бензин, солярку, газ) двигунів внутрішнього згоряння. Проте дійсно «зеленими» такі транспортні засоби можна буде вважати лише у випадку, коли й електрична енергія, використовувана ними, буде отримана із

«зелених» джерел. На жаль, до цього ще має пройти достатньо багато часу, оскільки ефект від застосування економічних методів стимулювання слід чекати значно довше у порівнянні із ефектом від застосування адміністративних методів. Також використання електромобілів є настільки ж інтенсивним способом подолання економічних та екологічних проблем у порівнянні із використанням автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння, що працюють на нафтовій сировині або біопаливі, наскільки й їх використання є екстенсивним способом подолання економічних та екологічних проблем у порівнянні з використанням автомобілів з водневими двигунами. А тому вже сьогодні є нагально необхідним як мінімум поширення дії норм із податковими пільгами, внесених у Податковий кодекс України названими вище законами, і на транспортні засоби із водневими двигунами та на виробників таких транспортних засобів і водневих двигунів та інших комплектуючих до них.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Derevianko B. V. (2019). *Novi vydy hospodarskoї diialnosti yak rezerv rozshyrennia predmeta rehuliuвання hospodarskym zakonodavstvom. Pravove zabezpechennia sotsialno-ekonomichnoho rozvytku: stan ta perspektyvy: Materialy Vseukrainskoi naukovo-praktychnoi konferentsii, prysviachenoї 35-richchiu kafedry hospodarskoho prava Donetskoho natsionalnoho universytetu imeni Vasylia Stusa* (m. Vinnytsia, 11–12 zhovtnia 2019 r.). Nauk. red. A. H. Bobkova, A. M. Zakharchenko. Vinnytsia: Donetskyi natsionalnyi universytet imeni Vasylia Stusa. S. 80.
2. The Economic Code of Ukraine dated January 16, 2003. No. 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>
3. On making changes to the Tax Code of Ukraine regarding the improvement of tax administration, elimination of technical and logical inconsistencies in tax legislation: Law of Ukraine. 16 January 2020.No. 466-IX. *The Official Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine*. 2020. No. 32. Article 227.
4. On the introduction of amendments to Chapter XX «Transitional provisions» of the Tax Code of Ukraine regarding the stimulation of the development of the ecological transport industry in Ukraine: Law of Ukraine. 16 July 2021.No. 1660-IX. *The Official Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine*. 2021. No. 45. Article 364.