

# ІНСТРУМЕНТАРІЙ ПОДАТКОВОГО СТИМУЛЮВАННЯ ЗЕЛЕНОЇ ЕКОНОМІКИ: СВІТОВІ ТРЕНДИ ТА ВИСНОВКИ ДЛЯ УКРАЇНИ\*

©2026 ІВАНОВ Ю. Б.

УДК 336.22:502.131.1:338.2(477)  
JEL Classification: H23; H25

Іванов Ю. Б.

## Інструментарій податкового стимулювання зеленої економіки: світові тренди та висновки для України

Проблематика зеленої економіки, зеленого переходу як магістрального напрямку зменшення навантаження на довкілля в контексті забезпечення сталого розвитку набула особливого поширення в останні десятиріччя. Починаючи з середини 2010 р. окремі країни в пошуковому режимі почали експерименти щодо впровадження деяких інструментів податкового стимулювання імплементації зелених технологій. Системне та сфокусоване податкове стимулювання зеленої економіки розпочалося в США в 2022 р., а в Євросоюзі – з 2023 р., коли була розроблена та затверджена Європейська зелена угода. Починаючи з середини 2025 р. позиції ЄС і США щодо зеленої економіки кардинально розійшлися: Сполучені Штати згортають податкове стимулювання зеленої економіки, а ЄС, навпаки, розвиває нормативно-правові основи зеленої податкової політики, приймаючи в 2025 р. Clean Industrial Deal та супутні документи, що регламентують податковий інструментарій державної допомоги, сумісний з нормами й принципами State Aid. Однак, зважаючи на євроінтеграційний вектор розвитку України, перспективи вступу до Європейського Союзу та в умовах енергетичної кризи, спричиненої війною на Близькому Сході, дослідження й імплементація найкращих світових і європейських практик стимулювання зеленого переходу видається перспективним. Метою цієї статті є дослідження та узагальнення кращих світових і європейських практик податкового стимулювання розвитку зеленої економіки для удосконалення податкової політики з урахуванням особливостей періоду повоєнного відновлення економіки України. Дослідження проведено з використанням методів компаративного та логічного аналізу, монографічного методу, системного підходу. Найбільш поширені в ЄС практики податкового стимулювання зеленого переходу проаналізовані в контексті чотирьох основних секторів зеленої економіки, видів податків і цілей податкового стимулювання. Поглиблений аналіз проведено на прикладі інструментарію податкового стимулювання низьковуглецевої логістики та сервісної інфраструктури для експлуатації автомобілів на чистій енергії. Дослідження тенденцій формування ринку електромобілів в ЄС дозволило виділити чотири визначальні чинники, що впливають на рівень та особливості податкової політики у сфері зеленого переходу. Проведений аналіз дозволив сформулювати рекомендації щодо використання в Україні кращих практик країн ЄС у сфері податкового стимулювання зеленого переходу з урахуванням стану економіки України та перспектив її повоєнного відновлення.

**Ключові слова:** державна підтримка, зелена економіка, зелений перехід, інструменти податкового стимулювання, чиста індустріальна угода.

**DOI:** <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2026-4-13-21>

**Табл.:** 4. **Бібл.:** 23.

**Іванов Юрій Борисович** – доктор економічних наук, професор, головний науковий співробітник, Науково-дослідний центр індустріальних проблем розвитку НАН України (пров. Інженерний, 1а, 2 пов., Харків, 61166, Україна)

**E-mail:** [yuriy.ivanov.ua@gmail.com](mailto:yuriy.ivanov.ua@gmail.com)

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-5309-400X>

**Researcher ID:** <https://www.webofscience.com/wos/author/record/2479901>

**Scopus Author ID:** <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57414571500>

UDC 336.22:502.131.1:338.2(477)

JEL Classification: H23; H25

## Ivanov Yu. B. The Tax Incentive Instruments for the Green Economy: Global Trends and Conclusions for Ukraine

The issues of the green economy and the green transition as a main direction for reducing environmental impact in the context of ensuring sustainable development have become particularly widespread in recent decades. Starting from the mid-2010s, certain countries began experimental implementation of some tax incentive instruments for the adoption of green technologies. Systematic and focused tax incentives for the green economy started in the USA in 2022, and in the European Union – from 2023, when the European Green Deal was developed and approved. Starting from the middle of 2025, the positions of the EU and the US on the green economy have diverged drastically: the United States is winding down tax incentives for the green economy, while the EU, on the contrary, is developing the regulatory and legal framework for green tax policy, adopting in 2025 the Clean Industrial Deal and accompanying documents that regulate the tax instruments of State support compatible with the norms and principles of State Aid. However, considering Ukraine's European integration trajectory, the prospects of joining the European Union, and in the context of the energy crisis caused by the war in the Middle East, studying and implementing the best global

\* Стаття підготовлена за рахунок бюджетних коштів, спрямованих на забезпечення проведення державними науковими установами наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок за результатами державної атестації за НДР «Комплексне наукове дослідження обґрунтування напрямів розвитку низьковуглецевої металургії заліза в контексті циркулярної економіки» № д.р. 0125U003723

and European practices for stimulating the green transition seems promising. The aim of this article is to study and summarize the best global and European practices of tax stimulation for the development of the green economy in order to improve tax policy taking into account the specifics of the postwar economic recovery period in Ukraine. The study was conducted using methods of comparative and logical analysis, the monographic method, and a system approach. The most common practices of tax incentives for the green transition in the EU were analyzed in the context of four main sectors of the green economy, types of taxes, and the goals of tax incentives. An in-depth analysis was conducted using the example of tax incentive instruments for low-carbon logistics and service infrastructure for operating electric vehicles. The study of trends in the formation of the electric vehicle market in the EU made it possible to identify four defining factors that affect the level and characteristics of tax policy in the field of the green transition. The analysis conducted allowed for the formulation of recommendations on the use in Ukraine of best practices from EU countries in the field of tax incentives for the green transition, taking into account the state of Ukraine's economy and the prospects for its postwar recovery.

**Keywords:** State support, green economy, green transition, tax incentive instruments, clean industrial deal.

**Tabl.:** 4. **Bibl.:** 23.

**Ivanov Yuriy B.** – Doctor of Sciences (Economics), Professor, Chief Research Scientist, Research Centre for Industrial Problems of Development of NAS of Ukraine (2 floor 1a Inzhenerny Ln., Kharkiv, 61166, Ukraine)

**E-mail:** yuriy.ivanov.ua@gmail.com

**ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-5309-400X>

**Researcher ID:** <https://www.webofscience.com/wos/author/record/2479901>

**Scopus Author ID:** <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57414571500>

**Вступ.** Проблематика зеленої економіки, зеленого переходу як магістрального напрямку зменшення навантаження на оточуюче середовище в контексті забезпечення сталого розвитку набула особливого поширення в останні десятиріччя. Цілковито зрозуміло, що цей напрям вимагає сфокусованої державної економічної політики, стратегування, розробки та реалізації державних цільових програм, включаючи бюджетне стимулювання. Однак цих важелів не вистачало для створення реальної зацікавленості суб'єктів господарювання в імплементації зелених технологій та реалізації відповідних інвестиційних проектів. Тому окремі країни з середини 2010 рр. в пошуковому режимі почали експерименти щодо впровадження окремих інструментів податкового стимулювання імплементації зелених технологій.

Системне та сфокусоване податкове стимулювання зеленої економіки було пов'язане з прийнятим у 2022 р. в США Inflation Reduction Act (IRA), який передбачав глибоко диференційовану систему податкових кредитів за різними напрямками зелених технологій.

У Європі практична реалізація зеленого переходу розпочалася з 2023 р., коли була розроблена та затверджена Європейська зелена угода [12], прийняття якої визначило передумови для інтенсивного розвитку інструментарію податкового стимулювання.

Промисловий план зеленої угоди для епохи чистого нуля [13; 15] передбачає чотири стовпи: передбачуване та спрощене регуляторне середовище; швидший доступ до достатнього фінансування; навички; і відкрита торгівля для стійких ланцюгів поставок. Слід зазначити, що перші два з цих стовпів безпосередньо зв'язані з інструментами податкової політики: передбачуване та спрощене регуляторне середовище висуває відповідні вимоги до дизайну податкових пільг; а швидший доступ до достатнього фінансування означає використання різноманітних джерел фінансування: серед яких особливе місце займають різноманітні податкові пільги.

Починаючи з середини 2025 р. позиції ЄС і США щодо зеленої економіки принципово розійшлися – з при-

йняттям системного податкового закону під назвою "One Big Beautiful Bill" Act (ОББВА) [22] Сполучені Штати згортають податкове стимулювання зеленої економіки, а ЄС, навпаки, розвивають нормативно-правові основи зеленої податкової політики, приймаючи в 2025 р. «Чисту промислову угоду» (Clean Industrial Deal) [9] та Регламент [10] та Рекомендації Європейської Комісії [11]. Важливість останніх двох документів пов'язана з регламентацією податково-інструментарію державної допомоги, сумісного з нормами й принципами State Aid.

Таке розходження позицій США та ЄС вносить елемент невизначеності щодо застосування інструментарію податкового стимулювання зеленого переходу в процесі повоєнного відновлення України, оскільки обидва партнери виступають кредиторами майбутніх інвестицій у відновлення України.

Однак виходячи з євроінтеграційного вектору розвитку України, перспектив вступу в Євросоюз та в умовах спричиненої війною на Близькому сході енергетичної кризи, дослідження кращих світових та європейських практик стимулювання зеленого переходу уявляється необхідним та перспективним.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Різноманітним питанням розвитку зеленої економіки, проблемам відновлення економіки України у повоєнному періоді приділяється чимало уваги.

Серед закордонних вчених, дослідження яких сфокусовані на проблемах зеленої економіки, слід відзначити N. Graham [14] (теоретичне обґрунтування зеленого зростання як нового основного двигуна формування та зростання зеленої економіки), С. Magazzino та ін. [19] (дослідження термінологічного апарату теорії зеленої економіки), L. Ni [20] (теоретичне підґрунтя зеленого переходу), Md. M. Rahman & Md. E Hossain [23], Ibham Veza та ін. [16] (механізм впливу інструментів державного регулювання на зелену економіку) та ін.

Проблематика вибору пріоритетів повоєнної державної податкової політики розглянута в роботах І. Луніної, О. Білоусової, Н. Назукової [18], Т. Єфименко [17], А. Да-

ниленко й Г. Єршової [1], О. Даниляка [2], Г. Калетник [4] та ін. Особливості застосування окремих фінансових важелів забезпечення зеленого цифрового переходу розглянуті в роботах А. Крисоватого, І. Максимової, В. Куриляк [5], А. Соколовської (використання інструментарію ПДВ) [7] та ін.

Водночас проблематика застосування дієвого та апробованого інструментарію податкового стимулювання розвитку зеленої економіки з урахуванням стану та обмежень економіки України воєнного та повоєнного часу залишається недостатньо дослідженою та потребує подальшого розвитку.

**Метою цієї статті** є дослідження та узагальнення кращих світових та європейських практик податкового стимулювання розвитку зеленої економіки для удосконалення податкової політики з урахуванням особливостей періоду повоєнного відновлення економіки України.

Дослідження проведено з використанням методів компаративного та логічного аналізу, монографічного методу, системного підходу.

**Викладення основного матеріалу.** Формування та розвиток зеленої економіки потребує активного втручання та підтримки з боку держави, що активно реалізується за допомогою засобів податкової політики. Як свідчить світовий досвід, існують два магістральних напрями податкового стимулювання: 1) введення спеціальних зелених податків та 2) використання інструментів, вбудованих в конструкцію основних податків звичайної системи оподаткування – корпоративного та індивідуального податків на прибуток / дохід, майнових, транспортних та непрямих податків.

Саме другий напрям внаслідок різноманітності застосовуваних інструментів податкової політики та множини цілей податкового стимулювання (табл. 1) заслуговує на найбільшу увагу.

Особливості інструментарію податкового стимулювання зеленого переходу доцільно досліджувати на прикладі інструментарію, спрямованого на стимулювання розвитку низьковуглецевої логістики та сервісної інфраструктури для експлуатації автомобілів на чистій енергії.

Таблиця 1

Найбільш поширені в ЄС практики податкового стимулювання «зеленого»

Сектори	Інструментарій, країни ЄС	Цілі впровадження
1	2	3
Зменшення споживання вуглецевого палива	Вуглецеві та енергетичні податки (23 країни Європи: в т.ч. Швеція, Швейцарія, Франція, Нідерланди, Австрія, Польща, Норвегія, Фінляндія)	Підвищення ціни споживання й попиту на викопне паливо
	Внески солідарності (всі країни ЄС, 2022–2024 рр.)	Вилучення надприбутків в сфері добування викопного палива, стимулювання альтернативних джерел енергії
Виробництво енергії з відновлюваних джерел	Нульова ставка ПДВ (Німеччина, Ірландія)	Стимулювання імпорту, купівлі та встановлення фотоелектричних систем, включаючи системи зберігання електроенергії
	Зменшена ставка ПДВ (Чорногорія, Румунія)	Зменшення вартості постачання та встановлення фотоелектричних панелей, сонячних теплових панелей та високоефективних систем опалення
	Податкові знижки (Німеччина)	Експлуатація фотоелектричних систем
Ресурсо та енергоекономічні технології, будівлі та обладнання	Повна амортизація (Польща)	Стимулювання інвестицій для суб'єктів малого підприємства
	Прискорена амортизація (Франція, Нідерланди, Люксембург, Греція)	Стимулювання енергоефективності
	Режим Patent Box (та ін.)	Стимулювання зелених інновацій
	Податкові кредити (Італія)	Стимулювання R&D для стартапів
	Зменшена ставка ПДВ (Румунія)	Стимулювання купівлі економічних та екологічних систем опалювання
	Податкова знижка (Словенія, Кіпр)	Енергозбереження та впровадження «зелених технологій»
Розвиток низьковуглецевої логістики та сервісної інфраструктури для експлуатації автомобілів на чистій енергії	Нульова ставка ПДВ (Норвегія)	Стимулювання імпорту автомобілів на чистій енергії
	Прискорена амортизація (Іспанія, Німеччина)	Зменшення витрат на експлуатацію
	Звільнення (зменшення) транспортних податків (Нідерланди, Німеччина, Швейцарія та ін.)	Стимулювання споживання електрокарів

Закінчення табл. 1

1	2	3
	Податкові кредити (Франція, Іспанія)	Стимулювання прискореного розвитку інфраструктури для автомобілів з низьким споживанням палива і автомобілів на чистій енергії
	Відрахування ПДВ при покупці електромобілів (Литва)	
	Нульова ставка ПДВ (Норвегія)	
	Прискорена амортизація (Італія, Іспанія)	Стимулювання оновлення інфраструктури для електромобілів

Джерело: [3]

Розширення сфери використання автомобільного транспорту з нульовими викидами, до якого відносяться й різні види електромобілів, відноситься до одного з найпоширеніших напрямів податкового стимулювання. Одночасно цей напрям є складовою Clean industrial deal [9], що дозволяє застосовувати передбачені ЄС засоби державної допомоги (State Aid), зокрема у сфері податкової політики.

Для досягнення декарбонізації парку легкових автомобілів ЄС встановив цільові показники викидів CO<sub>2</sub> для нових легкових автомобілів, які поступово посилюються. Починаючи з 2025 року, виробники автомобілів мають скоротити викиди від своїх нових автомобілів, що надходять на ринок ЄС, на 15% (порівняно з рівнем 2021 року); до 2030 року необхідно досягти скорочення на 55%. З 2035 року цільовий показник для всього парку автомобілів складатиме нуль г/км. Досягнення цих цілей потребує постійного зростання використання автомобілів з нульовими викидами та зокрема електромобілів.

Європейський та світовий досвід свідчить про те, що доцільність податкового стимулювання розвитку електротранспорту на сучасному етапі не є однаковою для різних національних економік та визначається одночасною дією таких чинників:

1. Наявність і ступінь розвитку власних потужностей для виробництва електромобілів. Цей чинник перш за все, визначає доцільність стимулювання імпорту електромобілів. Так, за умов наявності власних виробничих потужностей стимулювання імпорту втрачає сенс за рахунок стимулювання національних товаровиробників, що є більш виправданим, з позицій національних інтересів.

Проте у разі відсутності власних виробничих потужностей стимулювання імпорту таких транспортних засобів може бути доцільним до певного рівня насичення ринку електротранспортними засобами. Цей підхід достатньо широко використовувалася і в Україні, але в теперішній час він скасований, що було обумовлено, в першу чергу, політикою консолідації бюджетних надходжень й вадами дизайну застосовуваних пільг в частині використання запобіжних механізмів, що забезпечують їх дієвість та ефективність.

2. Ступінь розвиненості сервісу, включаючи поширеність мережі зарядних станцій. У міру насичення ринку транспортних засобів електрокарами відповідний розвиток має отримувати й сервісна складова їх експлуатації, і перш за все, мережа зарядних та запраєних (для водневих автомобілів)

станцій, створення яких в певні моменти часу також може бути об'єктом державного стимулювання, в тому числі й за рахунок засобів податкової політики.

Потреба в зарядних станціях, і відповідно необхідність заохочення їх розвитку з боку держави, визначається не тільки кількістю наявних у країні електрокарів, але й співвідношенням окремих класів електрокарів. Ще одним важливим аспектом, що спричиняє інтенсивний розвиток податкового стимулювання є те, що в цьому випадку можуть бути на практиці поєднані два напрями зеленого переходу та Clean industrial deal: розвиток екологічного автотранспорту, в т. ч. транспорту з нульовими викидами, та використання альтернативних джерел енергії, і в першу чергу – сонячної енергетики. Цей напрям набуває важливості і з точки зору енергетичної безпеки, оскільки створення мережі побутових зарядних станцій на сонячній енергії забезпечує певну децентралізацію джерел постачання електрики.

3. Структура ринку автомобільних перевезень. Структура ринку може визначитися, по перше, часткою електромобілів в загальній кількості транспортних засобів, по друге, часткою перевезень електрокарами в загальному обсягу перевезень. Загалом чим більш насиченими електричними транспортними засобами є ринок певної країни, тим меншою є потреба державного втручання та стимулювання їх імпорту, виробництва та споживання.

Іншим структурним показником виступає питома вага електрокарів в загальній кількості автомобілів в особистому користуванні та комерційному використанні (в тому числі для вантажоперевезень та при перевезенні пасажирів). Аналіз динаміки державного регулювання європейського ринку автоперевезень свідчить про поступове послаблення засобів стимулювання розвитку особистого електротранспорту на користь засобів комерційного використання, і в першу чергу, - вантажних електромобілів та пасажирських автобусів з нульовими та мінімізованими (гібридні варіанти) викидами.

4. Клас електрокарів. Сучасний ринок електрокарів налічує п'ять основних класів (табл. 2), кожен із яких має певну специфіку.

Таким чином, з позицій цілей Clean industrial deal найбільшої уваги заслуговує державна підтримка, зокрема податкове стимулювання, виробництва та використання електромобілів класів FCEV та BEV.

Специфічні особливості окремих типів двигунів електромобілів

Клас електрокару	Характеристика	Переваги	Недоліки	Особливості податкового стимулювання
BEV (Battery Electric Vehicle)	Повністю електричні	Нульові викиди; низькі витрати на обслуговування	Обмежений запас ходу; необхідність розвинутої зарядної інфраструктури	Стимулювання виробництва, імпорту (за відсутності власного виробництва), споживання. У міру насичення ринку – перенесення акценту розвиток зарядної інфраструктури
PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle)	Гібриди, що підключаються	Дозволяє їздити на невеликі відстані без бензину; вимоги до зарядної інфраструктури є, але не такі високі як для BEV	Більш складна конструкція; наявність викидів (хоч вони і є зменшеними відносно бензинових та дизельних двигунів)	Стимулювання національного виробництва та за необхідності – розвитку зарядної інфраструктури
HEV (Hybrid Electric Vehicle)	Гібриди (класичні)	Батарея заряджається при гальмуванні та від двигуна без спеціальної потреби в зарядній інфраструктурі.	Електрика не є базовим режимом експлуатації, викиди є більшими, ніж для BEV та PHEV	Стимулювання національного виробництва та за необхідності – розвитку зарядної інфраструктури
MHEV (Mild Hybrid)	М'які гібриди	Зменшені (порівняно зі звичайними двигунами) витрати палива; ціна – нижча, ніж у інших гібридів	Електродвигун використовується лише як допоміжне джерелом ходу	Основний акцент – на стимулювання
FCEV (Fuel Cell Electric Vehicle)	Працюють на водні, перспективна технологія	Швидка заправка, великий запас ходу, немає потреби в зарядній інфраструктурі	Висока вартість технології та ціна; потребують спеціальної інфраструктури водневих заправок	Стимулювання імпорту, виробництва, споживання та спеціалізованих зарядних станцій

Джерело: складено автором

Європейський ринок електромобілів 20-х років XXI століття демонстрував достатню швидку тенденцію електрифікації, проте збільшення кількості та частки електрокарів визначається, по-перше, динамікою структури ринку, а по-друге – інтенсивністю використання застосовуваних інструментів податкового регулювання (табл. 3).

Останні тенденції на європейському ринку автотранспорту свідчать про різке скорочення продажів бензинових і дизельних авто при відповідному зростанні попиту на електрокари та перш за все, на гібридні автомобілі.

Так, у лютому 2026 р. продажі нових бензинових авто в ЄС зменшилися на 23% порівняно з аналогічним періодом минулого року. Дизельні авто втратили 17,7% порівняно з лютом 2025 року. У Франції падіння сягнуло майже 50%. Значне зниження також зафіксовано в Німеччині, Іспанії та Італії [21]. У березні фахівці очікують посилення цього тренду внаслідок розгортання енергетичної кризи, спричиненою бойовими діями на Близькому Сході. У той час як загальні обсяги залишаються під тиском, електрифіковані транспортні засоби продовжують набирати обертів, що підкреслює постійний перехід до більш чистої мобільності по всьому регіону.

Акумуляторно-електричні транспортні засоби (BEV) продовжують свою висхідну траєкторію до 18% ринку ЄС за перші два місяці 2026 року. Це можна кваліфікувати як значне зростання з 15,2% за той же період минулого року [8].

Але при цьому в деяких країнах ЄС спостерігаються протилежні тенденції, обумовлені перш за все еволюцією

інструментарію податкового стимулювання на національному рівні. Так, у Бельгії продажі електромобілів впали на 11%, а в Нідерландах – на 34,9% [21]. Це пов'язано із скасуванням у 2026 році податкових пільг, спрямованих на розвиток комерційного використання електромобілів.

Податковий інструментарій, що застосовується для стимулювання розвитку транспортних засобів з нульовими викидами в різних країнах, охоплює різні податки та є достатньо різноманітним залежно від конкретних цілей податкового стимулювання (табл. 4).

Проведений аналіз дозволяє сформулювати рекомендації щодо використання в Україні кращих практик країн ЄС у сфері податкового стимулювання зеленого переходу з урахуванням стану економіки України та перспектив її повоєнного відновлення.

1. Кращі практики податкового стимулювання розвитку зеленої економіки передбачають широке коло інструментів податкового регулювання, але з урахуванням існуючих обмежень як в Україні, так і в ЄС, найбільш перспективним є застосування податкового кредиту та інструментарію амортизаційної політики.
2. Що стосується перспектив використання миттєвої (повної) амортизації в Україні, яка кваліфікована в Національній стратегії доходів до 2030 р. [6] як основний інвестиційний стимул, доцільним, особливо на етапі активних воєнних дій (в перспективі на етапі повоєнного відновлення економіки

Таблиця 3

## Основні індикатори розвитку ринку електромобілів в країнах ЄС в контексті еволюції податкового стимулювання

Рік	Реєстрація електрокарів		Структурні показники		Роль податкового стимулювання
	BEV, млн од	PHEV, NEV млн од	Частка BEV, %	Частка гібридів (HEV), %	
2020	0,7	0,3	5–6	10	Перші спроби впровадження інструментів податкового стимулювання імпорту й виробництва
2021	1,2	1,1	9	15	Розширення масштабів застосування податкових пільг з корпоративного та індивідуального прибуткового оподаткування щодо імпорту, виробництва, придбання та використання електромобілів. Імплементация податкових пільг із транспортних та інших податків
2022	1,6	1,1	12	20	
2023	1,5	0,9	14	25–30	Стабілізація податкового стимулювання імпорту, виробництва й придбання електромобілів
2024	1,4	0,8	13,6	30,9	
2025	1,9–2,6	1,0	17,4	34,5	Згортання стимулів щодо імпорту, виробництва та споживання побутових електромобілів.
2026*	н.д.	н.д.	19–20	38	Перенесення фокусу на стимулювання комерційного використання побутових автомобілів та розвитку інфраструктури (зарядних станцій)

Джерело: складено за [21]

Таблиця 4

## Інструментарій податкової політики в сфері стимулювання імпорту, виробництва й використання електромобілів

Податки	Інструментарій	Країна
1	2	3
ПДВ, податок з продажів	Зменшена ставка	Індонезія
	Наднизька ставка	Індонезія
	Нульова ставка	Норвегія
	Звільнення від оподаткування операції з:	
	▪ переобладнання автомобілів на газ та електрику;	Танзанія
	▪ продажу електроавтомобілів місцевої збірки	Гайана
	▪ продажу нових повністю електричних транспортних засобів будь-якої потужності (виключаючи гібриди);	Малайзія
	Покупки транспортних засобів з альтернативним енергоспоживанням	Китай
Акциз	Відрахування ПДВ при покупці електромобілів	Литва
	Звільнення від акцизу електромобілів місцевої збірки	Малайзія
Мито	Застосування від'ємного акцизу	Маврикій
	Звільнення від імпортних мит: ▪ на компоненти для електромобілів місцевої збірки; ▪ на імпортовані повністю зібрані електромобілі	Малайзія
Транспортні податки	Звільнення електромобілів від податку на придбання та реєстрацію транспортних засобів	Нідерланди, Німеччина, Китай, Швейцарія
	Зниження ставок транспортного податку для компаній	Люксембург
	Перегляд методології визначення ставок транспортного податку з урахування викидів CO <sub>2</sub> та споживання вуглецевого палива	Словенія
	Підвищення ставок на автомобілі, що використовують бензин та дизель	Швеція, Франція, Ірландія

1	2	3
	Податкова знижка з транспортного податку на інвестиції у вантажівки з нульовими викидами вуглецю та в зарядну інфраструктуру	Бельгія
	Збільшення сфери застосування пільг зі спеціального податку на споживання для електромобілів	Туреччина
Корпоративний прибутковий податок	Податкова знижка для нових комерційних електромобілів, таксі та автобусів	Кіпр
	Податковий кредит на придбання та встановлення систем зарядки електромобілів	Франція
	Податковий кредит до 35% для національних інвестицій у стратегічні технології	Південна Корея
	Прискорена амортизація <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ електромобілів та обладнання для підзарядки</li> <li>▪ витрат на модернізацію транспортних засобів</li> <li>▪ гібридних та електричних комерційних авто</li> </ul>	Іспанія Гайана Перу
	Звільнення від оподаткування державних субсидій виробникам електромобілів	Південна Корея
Індивідуальний прибутковий податок	Звільнення від оподаткування вартості допомоги в натуральній формі, що виникає в результаті приватного використання електромобіля компанії	Словенія

Джерело: складено автором

ці обмеження можуть бути частково послаблені), уявляється введення обмежень щодо:

- сфокусованого цільового спрямування інвестиційних проєктів (наприклад в сфері «зеленої» металургії або розвитку окремих видів безвуглецевої енергетики);
  - складу основних засобів, що підпадають під дію пільги – тільки окремі складові активної частини основних засобів з регламентацією конкретного їх переліка для відповідних проєктів;
  - граничної вартості об'єкта основних засобів з поступовим переходом до встановлення верхнього порогу податкових витрат для відповідного платника.
3. Податковий кредит (розширений податковий кредит), який достатньо широко використовується країнами ЄС, в умовах України уявляється доцільним на етапі повоєнного відновлення економіки і, перш за все, для стимулювання R&D в сфері реалізації завдань чистої промислової угоди відповідно до національних пріоритетів України.
4. Виходячи з досвіду ЄС у сфері просторового розвитку перспективним уявляється розширення прав органів місцевого самоврядування та місцевих органів в сфері активного податкового стимулювання інвестиційної основи регіонального розвитку, що забезпечуватиме диверсифікацію просторового розвитку на основі широкого впровадження зелених інвестицій. В першу чергу, має бути переглянутий перелік повноважень місцевих органів влади не тільки в сфері податкового контролю, а й щодо забезпечення права введення податкових пільг, насамперед, інвестиційного характеру. Останнє не має обмежуватися виключно місцевими податками і зборами, його слід поширити також на закріплені за місцевими бюджетами загальнодержавні податки і збори. Такий підхід обумовлено незначною (порівняно з іншими

країнами ЄС) питомою вагою місцевих податків в загальних податкових надходженнях, а також європейською тенденцією децентралізації податкової політики;

5. Крім традиційного податкового інструментарію корпоративного прибуткового податку, досвід податкової політики країн ЄС свідчить про перспективність використання також регулятивного потенціалу інших податків і зборів, що широко реалізовано в кращих практиках податкового стимулювання зеленого переходу в країнах – членах ЄС. В першу чергу йдеться про т. зв. «поведінкові» податки – акциз, ПДВ, транспортні та енергетичні податки й т. ін.
6. Аналіз інструментарію податкового стимулювання зеленого переходу свідчить про усталену практику застосування різноманітних запобіжних механізмів. Запорукою забезпечення дієвості податкового стимулювання інвестицій є інституційне забезпечення реалізації таких механізмів шляхом внесення відповідних змін в Національну стратегію доходів до 2030 р. [6] та їх законодавча регламентація.

Виходячи з кращих європейських практик стимулювання інвестицій в якості таких запобіжних механізмів можуть бути рекомендовані:

- обов'язковість встановлення для кожної стимулюючої податкової пільги цільового її призначення в контексті інвестиційних пріоритетів повоєнного періоду;
- обов'язкове встановлення періоду застосування пільги без автоматичної її пролонгації;
- визначення гранично-допустимих розмірів податкових видатків при законодавчому встановленні кожної пільги, що дозволить контролювати рівень витрат, але вимагає повної імплементації концепції податкових витрат;

- введення попередньої експертизи інвестиційних проєктів, яка визначає право на застосування пільги;
- для найбільш ризикових проєктів відтермінування отримання преференції до отримання підтвердженого результату використання пільги.

У міру імплементації концепції податкових витрат перспективним уявляється перехід в таких запобіжних механізмах від вартісного виміру масштабу інвестицій до регламентації граничного розміру податкових видатків.

**Висновок.** Аналіз інструментарію податкової політики в сфері розвитку зеленої економіки свідчить про наявність різних підходів до стимулювання, які обумовлені станом та тенденціями розвитку національної економіки. Тому імплементація кращих європейських та світових практик податкового стимулювання зеленого переходу потребує врахування як особливостей та пріоритетів повоєнного відновлення економіки, так і специфіки поточної бюджетної ситуації а також перспектив євроінтеграції України. Подальших досліджень потребує обґрунтування дизайну застосовуваних податкових пільг в контексті забезпечення їх дієвості та ефективності.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Даниленко А. І., Єршова Г. В. Повоєнне відновлення економіки: основні фактори впливу та світовий досвід для України. *Фінанси України*. 2023. № 6. С. 10–33. DOI: <https://doi.org/10.33763/finukr2023.06.010>
2. Даниляк О. О., Коваль В. В. Стратегічні пріоритети «зеленого» відновлення економіки України в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2024. Вип. 59. DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-51-105>
3. Іванов Ю. Б. Податкове регулювання зеленого переходу: досвід ЄС // *Конкурентоспроможність та інновації: проблеми науки та практики* : матеріали XX Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф., 21 листопада 2025 р. Харків : ФОП Либуркіна Л. М., 2025. С. 695–700. URL: [https://ndc-ipr.org/media/publications/files/Конференція\\_Харків\\_14\\_11\\_2019.pdf](https://ndc-ipr.org/media/publications/files/Конференція_Харків_14_11_2019.pdf)
4. Калетнік Г. М., Лутковська С.М. Екологічна модернізація та органічне виробництво в системі екологічної безпеки. Вінниця : ВНАУ, 2022. 356 с. URL: <http://socrates.vsau.org/repository/getfile.php/30741.pdf>
5. Крисоватий А. І., Максимова І. І., Куріляк В. Є. Кліматично-нейтральна економіка: Глобальна візія та цифрові механізми досягнення. Тернопіль : ЗУНУ, 2024. 305 с. URL: <http://dspace.wunu.edu.ua/handle/316497/53209>
6. Національна стратегія доходів до 2030 року // Міністерство фінансів України. URL: [https://mof.gov.ua/storage/files/National%20Revenue%20Strategy\\_2030\\_.pdf](https://mof.gov.ua/storage/files/National%20Revenue%20Strategy_2030_.pdf)
7. Соколовська А. М. Дискусійні аспекти визначення податкових витрат у системі непрямого оподаткування *Фінанси України*. 2022. № 1. С. 50–73. DOI: <https://doi.org/10.33763/finukr2022.01.0508>
8. New car registrations, European Union. Embargoed press release 24 March 2026. URL: [https://www.acea.auto/files/Press\\_release\\_car\\_registrations\\_February\\_2026.pdf](https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_February_2026.pdf)
9. The Clean Industrial Deal: A Joint Roadmap for Competitiveness and Decarbonisation // European Commission. 26.02.2025. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0085>
10. Clean Industrial Deal State Aid Framework (CISAF) // European Commission. URL: [https://competition-policy.ec.europa.eu/about/contribution-clean-just-and-competitive-transition/clean-industrial-deal-state-aid-framework-cisaf\\_en](https://competition-policy.ec.europa.eu/about/contribution-clean-just-and-competitive-transition/clean-industrial-deal-state-aid-framework-cisaf_en)
11. Commission Recommendation of 2.7.2025 on tax incentives to support the Clean Industrial Deal. URL: [https://commission.europa.eu/document/download/f4718f39-19cc-42a4-9a9f-48acb824dc4f\\_en?filename=C\\_2025\\_4319\\_1\\_EN\\_ACT\\_part1\\_v6.pdf](https://commission.europa.eu/document/download/f4718f39-19cc-42a4-9a9f-48acb824dc4f_en?filename=C_2025_4319_1_EN_ACT_part1_v6.pdf)
12. The European Green Deal // European Commission. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2019%3A640%3AFIN>
13. Financing the Green Transition: The European Green Deal Investment Plan and Just Transition Mechanism // European Commission. URL: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_20\\_17](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_17)
14. Graham N. Green dreams or fossil schemes? Mapping Canada's green growth policy-planning network. *Energy Research & Social Science*. 2025. Vol. 123. Article 104038. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.erss.2025.104038>
15. The Green Deal Industrial Plan. Putting Europe's Net-Zero Industry in the Lead. URL: [https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/green-deal-industrial-plan\\_en](https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/green-deal-industrial-plan_en)
16. Ibham Veza, Asy'ari M. Z., Idris M., Epin V., Fattah I. M. R., Spraggon M. Electric vehicle (EV) and driving towards sustainability: Comparison between EV, HEV, PHEV, and ICE vehicles. *Alexandria Engineering Journal*. 2023. Vol. 82. P. 459–467. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.aej.2023.10.020>
17. Iefymenko T. Anti-Crisis Fiscal Adjustment under the Conditions of Martial Law and Post-War Recovery in Ukraine. *Public Governance, Administration and Finances Law Review*. 2022. № 1. P. 21–37. DOI: <https://doi.org/10.53116/pgafjr.2022.1.2>
18. Lunina I. O., Bilousova O. S., Nazukova N. M. Strategic Tasks of State Support for the Post-War Development of the National Economy. *Statistics of Ukraine*. 2023. № 102 (3–4). С. 51–66. DOI: [https://doi.org/10.31767/su.3-4\(102-103\)2023.03-04.05](https://doi.org/10.31767/su.3-4(102-103)2023.03-04.05)
19. Magazzino C., Taghvaei V., Soretz S., Akbari F., Tatar M. Defining green development and its green factors. *Encyclopedia of Monetary Policy, Financial Markets and Banking*. Vol. 2. 2025. P. 196–200. DOI: <https://doi.org/10.1016/B978-0-44-313776-1.00241-5>
20. Ni L., Ahmad S. F., Alshammari T. O., Liang H., Alsanie Gh. et al. The role of environmental regulation and green human capital towards sustainable development. *Journal of Cleaner Production*. 2023. Vol. 421. Article 138497. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2023.138497>
21. New Car Registrations. European Union. ACEA Press Release. 24 March 2026. URL: [https://www.acea.auto/files/Press\\_release\\_car\\_registrations\\_February\\_2026.pdf](https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_February_2026.pdf)
22. One Big Beautiful Bill Act of 2025, Pub. L. No. 119-21. United States Congress. 2025. URL: <https://www.congress.gov/bill/119th-congress/house-bill/1>
23. Rahman Md. M., Hossain Md. E. Integrating green tax, green logistics, green climate finance, green technology, and sustainability for a green economy: SEM-ANN approaches. *Sustainable Futures*. 2025. Vol. 9. Article 100795. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.sftr.2025.100795>

## REFERENCES

- ACEA. (2026, March 24). <em>New Car Registrations, European Union</em> [Embargoed press release]. [https://www.acea.auto/files/Press\\_release\\_car\\_registrations\\_February\\_2026.pdf](https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_February_2026.pdf)
- acea.auto. (2026, March 24). New Car Registrations. European Union. ACEA Press Release. [https://www.acea.auto/files/Press\\_release\\_car\\_registrations\\_February\\_2026.pdf](https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_February_2026.pdf)
- commission.europa.eu. (2025, July 2). Commission Recommendation of 2.7.2025 on tax incentives to support the Clean Industrial Deal. [https://commission.europa.eu/document/download/f4718f39-19cc-42a4-9a9f-48acb824dc4f\\_en?filename=C\\_2025\\_4319\\_1\\_EN\\_ACT\\_part1\\_v6.pdf](https://commission.europa.eu/document/download/f4718f39-19cc-42a4-9a9f-48acb824dc4f_en?filename=C_2025_4319_1_EN_ACT_part1_v6.pdf)
- commission.europa.eu. The Green Deal Industrial Plan. Putting Europe's Net-Zero Industry in the Lead. [https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/green-deal-industrial-plan\\_en](https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/green-deal-industrial-plan_en)
- Danylenko A. I. & Yershova H. V. (2023). Povoienne vidnovlennia ekonomiky: osnovni faktory vplyvu ta svitovyi dosvid dlia Ukrainy [Post-war economic recovery: main factors of influence and world experience for Ukraine]. *Finansy Ukrainy*, 6, 10–33. <https://doi.org/10.33763/finukr2023.06.010>
- Danyliak O. O. & Koval V. V. (2024). Stratehichni priorityety «zelenoho» vidnovlennia ekonomiky Ukrainy v umovakh voiennoho stanu [Strategic priorities of the "green" recovery of Ukraine's economy under martial law]. *Ekonomika ta suspilstvo*, 59. <https://economicsandsociety.in.ua>
- European Commission. Clean Industrial Deal State Aid Framework (CISAF). [https://competition-policy.ec.europa.eu/about/contribution-clean-just-and-competitive-transition/clean-industrial-deal-state-aid-framework-cisaf\\_en](https://competition-policy.ec.europa.eu/about/contribution-clean-just-and-competitive-transition/clean-industrial-deal-state-aid-framework-cisaf_en)
- European Commission. (2025, February 26). The Clean Industrial Deal: A Joint Roadmap for Competitiveness and Decarbonisation. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0085>
- European Commission. Financing the Green Transition: The European Green Deal Investment Plan and Just Transition Mechanism. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_20\\_17](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_17)
- European Commission. The European Green Deal. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2019%3A640%3AFIN>
- Graham N. (2025). Green dreams or fossil schemes? Mapping Canada's green growth policy-planning network. *Energy Research & Social Science*, 123, Article 104038. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2025.104038>
- Ibham Veza, Asy'ari M. Z., Idris M., Epin V., Fattah I. M. R. & Spraggon M. (2023). Electric vehicle (EV) and driving towards sustainability: Comparison between EV, HEV, PHEV, and ICE vehicles. *Alexandria Engineering Journal*, 82, 459–467. <https://doi.org/10.1016/j.aej.2023.10.020>
- Iefymenko T. (2022). Anti-Crisis Fiscal Adjustment under the Conditions of Martial Law and Post-War Recovery in Ukraine. *Public Governance, Administration and Finances Law Review*, 1, 21–37. <https://doi.org/10.53116/pgafnr.2022.1.2>
- Ivanov Yu. B. (2025). Podatkove rehuliuвання zelenoho perekhodu: dosvid YeS [Tax regulation of the green transition: EU experience]. *Konkurentospromozhnist ta innovatsii: problemy nauky ta praktyky: materialy XX Mizhnar. nauk.-prakt. internet-konf.* [Competitiveness and innovations: problems of science and practice: materials of the XX International scientific-practical internet conference] (pp. 695–700). Kharkiv: FOP Liburkina L. M. [https://ndc-ipr.org/media/publications/files/Konferentsiia\\_Kharkiv\\_14\\_11\\_2019.pdf](https://ndc-ipr.org/media/publications/files/Konferentsiia_Kharkiv_14_11_2019.pdf)
- Kaletnik, H. M., & Lutkovska, S. M. (2022). *Ekolohichna modernizatsiia ta orhanichne vyrobnytstvo v systemi ekolohichnoi bezpeky* [Ecological modernization and organic production in the system of ecological security]. Vinnytsia. <https://socrates.vsau.org/repository/getfile.php/30741.pdf>
- Krysovatyi, A. I., Maksymova, I. I., & Kuriliak, V. Ye. (2024). *Klimatychno-neitralna ekonomika: Hlobalna viziia ta tsyvrovi mekhanizmy dosiahnennia* [Climate-neutral economy: Global vision and digital mechanisms of achievement]. Ternopil. <https://dspace.wunu.edu.ua/handle/316497/53209>
- Lunina I. O., Bilousova O. S. & Nazukova N. M. (2023). Strategic Tasks of State Support for the Post-War Development of the National Economy. *Statistics of Ukraine*, 102 (3–4), 51–66. [https://doi.org/10.31767/su.3-4\(102-103\)2023.03-04.05](https://doi.org/10.31767/su.3-4(102-103)2023.03-04.05)
- Magazzino C., Taghvaei V., Soretz S., Akbari F. & Tatar M. (2025). Defining green development and its green factors. *Encyclopedia of Monetary Policy, Financial Markets and Banking* (pp. 196–200). <https://doi.org/10.1016/B978-0-44-313776-1.00241-5>
- Ministerstvo finansiv Ukrainy. (2030). Natsionalna stratehiia dokhodiv do 2030 roku [National Revenue Strategy until 2030]. [https://mof.gov.ua/storage/files/National%20Revenue%20Strategy\\_2030\\_.pdf](https://mof.gov.ua/storage/files/National%20Revenue%20Strategy_2030_.pdf)
- Ni L., Ahmad S. F., Alshammari T. O., Liang H. & Alsanie Gh. (2023). The role of environmental regulation and green human capital towards sustainable development. *Journal of Cleaner Production*, 421, Article 138497.
- Rahman Md. M. & Hossain Md. E. (2025). Integrating green tax, green logistics, green climate finance, green technology, and sustainability for a green economy: SEM-ANN approaches. *Sustainable Futures*, 9, Article 100795. <https://doi.org/10.1016/j.sfr.2025.100795>
- Sokolovska, A. M. (2022). <em>Dyskusiini aspekty vyznachennia podatkovykh vytrat u systemi nepriamoho opodatkovannia</em> [Discussion aspects of determining tax expenses in the indirect taxation system]. <em>Finansy Ukrainy</em>, (1), 50–73. <https://doi.org/10.33763/finukr2022.01.0508>
- United States Congress. (2025). One Big Beautiful Bill Act of 2025, Pub. L. No. 119-21. <https://www.congress.gov/bill/119th-congress/house-bill/1>

Стаття надійшла до редакції 24.02.2026 р.  
Статтю прийнято до публікації 10.03.2026 р.

Оприлюднено 23.04.2026 р.