

УДК: 338.28:620.9+338.28:629

DOI: 10.36550/2522-9230-2022-13-236-242

Дерев'янка Богдан Володимирович,

головний науковий співробітник, доктор юридичних наук, професор,

Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва

імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України;

провідний науковий співробітник Державної установи «Інститут економіко-
правових досліджень імені В.К. Мамутова Національної академії наук України»

e-mail: del15033000@gmail.com

orcid.org/0000-0001-7408-8285

Попович Тетяна Григорівна,

учений секретар, кандидат юридичних наук, старший дослідник,

Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва

імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України

e-mail: tgpvip@gmail.com

orcid.org/0000-0003-2292-4530

ПРАВОВІ АСПЕКТИ СТИМУЛЮВАННЯ ВИКОРИСТАННЯ «ЗЕЛЕНОЇ» ЕНЕРГІЇ У ТРАНСПОРТНІЙ СФЕРІ УКРАЇНИ³

Ціллю статті має бути із застосуванням методів наукового пізнання дослідити правові аспекти стимулювання підвищення питомої ваги використання «зеленої» енергії у транспортній сфері і зробити відповідні пропозиції. Для досягнення цілі статті було використано комплекс загальнонаукових і спеціальних методів пізнання, які зазвичай застосовуються у наукових дослідженнях. Серед таких найповніше було застосовано історично-правовий метод, порівняльно-правовий метод, системно-структурний метод, аналітико-синтетичний метод, метод аналогії, метод сходження від абстрактного до конкретного та інші. Завдяки цьому було зроблено загальні пропозиції щодо підвищення питомої ваги використання «зеленої» енергії у транспортній сфері, які мають бути розвинені та отримати конкретні форми під час проведення наступних наукових розвідок.

У статті було наведено внесені протягом останніх 2,5 років зміни до Податкового кодексу України, якими було надано пільги із звільнення оподаткування податком на додану вартість електромобілів та двигунів до них, що ввозяться в Україну, а також із звільнення оподаткування податком на прибуток отриманих прибутків виробників електромобілів та двигунів до них. Підтримано такі дії законодавця, які у середньостроковій перспективі мають підвищити питому вагу електромобілів у загальній масі транспортних засобів. Вважати підвищення питомої ваги використання «зеленої» енергії у транспортній сфері можливо у випадку заряджання акумуляторів електромобілів електроенергією, отриманою із відновлюваних джерел. Зроблено пропозицію щодо поширення пільг, які надаються виробникам та власникам електромобілів та їх частин, на виробників та власників транспортних засобів, які працюють завдяки водневим двигунам внутрішнього згорання. Не менш важливим буде продовження роботи із правового стимулювання генерування енергії із екологічно безпечних джерел.

Ключові слова: транспортний засіб, «зелена» енергія, «зелений» тариф, відновлювальна енергетика, господарський договір, Податковий кодекс України, ЕРС-контракт, електромобіль, водневий двигун, державне регулювання, державне стимулювання.

Derevyanko B., Popovych T. LEGAL ASPECTS OF STIMULATING AN INCREASE GREEN ENERGY USE IN THE UKRAINIAN TRANSPORT SECTOR

The paper considers changes to the Tax Code of Ukraine made over the past 2.5 years, which provided exempting imported electric vehicles and their engines from the tax on the added value, as well as from income tax on the profits received by manufacturers of electric vehicles and engines for them. Support was given to such actions of the legislator, which in the medium term are required to increase the share of electric vehicles among the vehicles. It is possible to consider an increase in the share of green energy in the field of transport when charging the batteries of electric vehicles with electricity from renewable sources. A proposal has been made to extend the benefits provided to manufacturers and owners of electric vehicles and their parts to manufacturers and owners of vehicles powered by hydrogen internal combustion engines. Equally important will be the continuation of work on legal incentives for generating energy from environmentally friendly sources.

The benefits granted by Ukrainian legislation on the exemption from value-added tax on electric vehicles and their engines imported into Ukraine, as well as for the exemption of income tax on the profits received by manufacturers of electric vehicles and engines to them, should already act as a significant stimulating factor to increase the share of electric vehicles

³Статтю підготовлено в рамках наукової теми «Правове забезпечення соціального спрямування економіки України та бізнесу в сучасних умовах цифровізації, глобалізації, появи нових загроз суспільному благополуччю» (державна реєстрація № 0122U000064 (2022–2025) та «Правова модель трансформації «зеленої» енергетики України в умовах повсюдного відновлення» (державна реєстрація № 0122U200491 (2022–2024)).

among all vehicles in Ukraine. In the case of charging these batteries with electricity generated from renewable sources, we can talk about increasing the share of green energy in the field of transport. Unfortunately, much time must pass before this since economic stimulation methods take much longer than administrative ones. To increase the scale of transfer of vehicles to renewable energy sources, a proposal should be made to extend the effect of preferential provisions provided by the Law of Ukraine “On Amending the Tax Code of Ukraine on Improving Tax Administration, Eliminating Technical and Logical Inconsistencies in Tax Legislation” dated January 16, 2020, and the Law of Ukraine “On Amendments to Chapter XX “Transitional Provisions” of the Tax Code of Ukraine on Stimulating the Development of the Ecological Transport Industry in Ukraine” dated July 15, 2021, to vehicles with hydrogen engines and manufacturers of such vehicles and hydrogen engines for them.

The proposal proposed in the previous paragraph should be used in conjunction with proposals to stimulate producers of electricity from renewable sources and, at the same time, protect the state’s interests in the energy sector. Hundreds of future scientific studies within the framework of various sciences should target this issue.

Key words: vehicle, green energy, green tariff, renewable energy, contract, Tax Code of Ukraine, EPC contract, electric car, hydrogen engine, state regulation, state incentives.

Постановка проблеми. Активна фаза російсько-української війни, що розпочалася у ніч на 24 лютого 2022 року, оголила значну кількість проблем у транспортній сфері багатьох європейських держав. Україна, як держава, що повністю не забезпечує себе продуктами нафтопереробки, та ще й прямо страждає від агресії сусіда, чи не найгостріше відчула посилення негативного впливу таких проблем. Ці проблеми пов’язані із високою вартістю вуглеводнів, що споживаються двигунами внутрішнього згоряння автомобілів, а також негативним впливом їх спалювання на екологію і здоров’я населення. Причому вищий ступінь гостроти має саме висока вартість, оскільки захистом навколишнього природного середовища українське суспільство лише починає дуже повільно цікавитися, а вартість бензину, солярки чи дизельного палива знаходить місце у собівартості, а відповідно і ціні практично усіх товарів, робіт і послуг, що реалізуються в Україні. Пікантності моменту додає той факт, що переважна більшість продуктів переробки нафти, що спалюється у двигунах внутрішнього згоряння в автомобілях європейців, зокрема й українців, була вироблена із сировини держави-агресора і, відповідно, дозволила цій державі отримати дохід. У таких умовах на перше місце виходить постановка питань щодо пошуку варіантів правового забезпечення отримання енергії із джерел, альтернативних вуглеводням (особливо російським) та їх використання у транспортній сфері.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Пошуку варіантів ефективного правового забезпечення отримання та використання енергії із «зелених» джерел, реструктуризації енергетичної сфери України, заміни видобутку корисних копалин вуглеводневого типу отриманням енергії із альтернативних, «зелених» джерел присвячувала увагу значна кількість українських дослідників. Серед них можна назвати таких вчених – економістів, юристів, управлінців, як: А. Артюхов [1], О. Битяк [2], І. Дороніна [3], Г. Джумагельдієва [4; 5], С. Грудницька [6], Р. Кірін [7; 8], Г. Харламова [9], О. Кулик [10], Л. Руденко [11], І. Сагайдак [12; 13], О. Самборська [14], І. Сотник [15] та інші.

У наших попередніх роботах було запропоновано загальну структуру (нібито скелет) програми отримання і використання енергії з альтернативних джерел [16], запровадження використання новітніх матеріалів в електричних мережах [17], перспектив і тенденцій розвитку законодавства України про «зелені» тарифи на електричну енергію [18] та ін. Проте і в цих роботах, і в дослідженнях названих вище вчених належної уваги правовому забезпеченню стимулювання використання «зеленої» енергії у транспортній сфері приділено не було.

Мета статті – із застосуванням методів наукового пізнання дослідити правові аспекти стимулювання підвищення питомої ваги використання «зеленої» енергії у транспортній сфері і зробити відповідні пропозиції.

Виклад основного матеріалу дослідження. Загальні засади правового стимулювання генерування електричної енергії із альтернативних класичним джерел. Продовження використання автомобілів, що працюють на основі спалювання продуктів із переробки нафти і газу у їхніх двигунах внутрішнього згоряння, вкрай негативно впливає на екологію, економічно рятує російську федерацію та, відповідно, підвищує собівартість продукції держав, які використовують чужий, зокрема російський, бензин та газ. У першу чергу це стосується України, адже у калькуляції ціни майже усіх українських товарів певна частка припадає на транспортні витрати. Викладене підтверджує необхідність заміни у транспортній сфері використання продуктів із вуглеводнів на використання інших – дешевших та екологічно безпечніших джерел енергії.

Власне ідея використання засобів міського електротранспорту замість класичних автобусів та інших автомобілів із двигунами внутрішнього згоряння не є новою. Ще у колишньому СРСР у багатьох курортних містах або їх історичних чи рекреаційних частинах міський транспорт було представлено виключно тролейбусами, які не викидали шкідливі гази в атмосферу. Але вважати таку практику повністю «зеленою» неможна, оскільки електроенергія для цих тролейбусів отримувалася зовсім не із екологічно безпечних джерел.

Світова, а в її межах і українська транспортна система змінюється достатньо революційними темпами. Новіші моделі автомобілів та засобів міського транспорту є усе більш економічними. Проте часто напрями економії носять у більшій мірі екстенсивний характер. Це означає, наприклад, що автомобіль

новішої моделі споживає у середньому 6 літрів бензину на 100 кілометрів замість 10 літрів на 100 кілометрів, що споживає автомобіль старішої моделі. Безумовно, зниження кількості палива для виконання однакового обсягу роботи є позитивною. Проте таке зниження не носить революційного характеру, оскільки лише зменшує негативний вплив транспортних засобів на екологію, а не усуває його повністю. Більш економічний та екологічно виправданий характер носить електрифікація міського та міжміського транспорту. На відміну від радянської моделі електрифікації міського транспорту сучасна електрифікація повинна спиратися ще й на використання такими транспортними засобами не будь-якої електроенергії, а саме електроенергії, отриманої із «зелених» джерел. Тоді ефект від електрифікації сфери транспорту буде повнішим. Україна має окремий Закон «Про альтернативні джерела енергії», який визначає правові, економічні, екологічні та організаційні засади використання альтернативних джерел енергії та сприяння розширенню їх використання у паливно-енергетичному комплексі [19]. Проте українська «зелена» енергетика досі розвивається недостатніми темпами. Слід навести міркування дворічної давнини, які свідчать, що у західноєвропейських державах більш ніж 20 років активно розвивається «зелена» енергетика, а Україна помітно відстає. Стимулювати громадян України, суб'єктів господарювання-резидентів та особливо залучити іноземні інвестиції, потрібні для побудови станцій з отримання «зеленої» енергії, можна лише за рахунок надання значних пільг як засобу регулюючого впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання. Роль таких пільг із початку становлення законодавства про альтернативну енергетику й до сьогодні виконують високі «зелені» тарифи, що й нині є найвищими серед аналогів усіх європейських держав. Таким чином, склалася ситуація, за якої питома вага «зеленої» енергетики в Україні є відносно невеликою, а «зелені» тарифи є найвищими в Європі [18, с. 64]. У цій ситуації важливим для держави є одночасне прийняття двох антагоністичних рішень – стимулювання потенційних нових учасників ринку «зеленої» енергетики та зниження «зелених» тарифів. Видається, що друге рішення аж ніяк не буде економічно стимулювати збільшення кількості інвесторів у «зелену» енергетику. Тому їх стимулювання з боку держави має знаходитися не в економічній, а в інформаційній площині. Економічну складову стимулювання розвитку «зеленої» енергетики в Україні та її максимального розвитку у державах центральної та західної Європи формують сучасні надвисокі, навіть спекулятивні ціни на вуглеводневі енергоресурси – нафту, газ, вугілля. Проте і завдання з інформування сьогодні виконує бізнес – суб'єкти господарювання, основним видом діяльності яких є продаж, встановлення, підключення, а також повне юридичне і технічне обслуговування вітрогенераторів та сонячних панелей. Вони укладають прямі господарські договори на здійснення названих видів діяльності. Державі залишається лише здійснювати тактичне і стратегічне коригування «зелених» тарифів. Перше має реалізовуватися в напрямку встановлення максимально високих тарифів для генеруючих систем нових для України типів (що використовують енергію води, землі, припливів тощо) та поступового зниження тарифів для генеруючих систем (енергоустановок), що генерують енергію сонячного випромінювання та вітру. Стратегічне коригування «зелених» тарифів повинне мати на меті поступове зниження всіх «зелених» тарифів, які необхідно встановити на рівні, нижчому від тарифів на електроенергію для населення [18, с. 66]. Загалом генерування енергії з альтернативних класичним джерел має крім названого вище Закону спиратися на більш конкретні та спеціальні акти. Одним із таких актів може бути спеціальна програма, в якій має бути ретельно прописано її 1) мету; 2) рівень (скоріше за все загальнодержавний); 3) відповідальні та виконавці; 4) строк виконання; 5) етапи виконання (як мінімум три); 6) джерела фінансування; 7) засоби регулюючого впливу держави на суб'єктів господарювання, спрямовані на досягнення мети програми. Серед останніх пріоритет має надаватися державному замовленню, ліцензуванню і квотуванню, сертифікації та стандартизації, застосуванню нормативів та лімітів, регулюванню цін і тарифів, наданню інвестиційних, податкових та інших пільг, наданню дотацій, компенсацій, цільових інновацій та субсидій [16]. Під час повоєнного відновлення України можливе залучення українських та міжнародних приватних компаній, які на основі укладених ЕРС-контрактів зможуть швидко побудувати заводи з виробництва двигунів та/або транспортних засобів, що працюватимуть на основі енергії з відновлювальних джерел. Досвід та кваліфіковані кадри для роботи таких заводів в Україні наявні.

Потенційне та реальне вжиття заходів із правового стимулювання державою використання транспортних засобів, які працюють на основі альтернативних класичним джерел енергії. Повертаючись до сфери транспорту, слід ще раз наголосити, що 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 або біоетанолу. Хоча і цей варіант не є максимально екологічним. Тим більше, що для вирощування ріпака використовуються великі площі земель сільськогосподарського призначення, які могли б використовуватися для вирощування продуктів харчування. А останніх у повній мірі не вистачає на усіх мешканців планети. Загалом використання двигунів внутрішнього згоряння із вуглеводневим паливом або біопаливом є екстенсивним способом подолання екологічних та економічних проблем у порівнянні із застосуванням електричних двигунів, які використовують енергію, отриману із альтернативних класичним джерел. Максимальної ефективності у цьому випадку можна досягти випуском автомобілів із конструктивно вбудованими сонячними панелями на даху, приклади чого вже є у відомих у світі автомобілебудівних компаній. Але на сьогодні найбільш інтенсивним способом подолання екологічних та економічних проблем у транспортній

сфері 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, ФРН, Франції, Нідерландів, Бельгії, Австрії, Великої Британії, США та багатьох інших держав світу [20, с. 80]. Раніше нами зазначалося, що така ситуація вказує на наявність відносно нового виду господарської діяльності, яка може здійснюватися на основі укладання господарських договорів між державними компаніями та міжнародними потужними виробниками двигунів і транспортних засобів. Цей вид господарської діяльності має значну схожість із уже наявними. Проте у зв'язку із запровадженням діяльності із виробництва енергії з нових джерел та використання основних засобів, що на цій 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 [20, с. 81].

Отже, сьогодні найперспективнішими напрямками використання «зеленої» енергії у транспортній сфері є переведення транспортних засобів на роботу на основі водневих двигунів, які працюють завдяки спалювання розщеплених із молекул звичайної води молекул водню і кисню, а також електричних двигунів, які працюють на електроенергії, отриманій із «зелених» джерел – у першу чергу енергії вітру та сонячного випромінювання. Підвищення питомої ваги таких транспортних засобів у їх загальній кількості може бути забезпечене об'єктивним економічним інтересом виконавців (стимулювання суб'єктами господарювання одне одного може здійснюватися на основі укладених між ними господарських договорів), а також застосуванням державою засобів регулюючого впливу на діяльність суб'єктів господарювання. Основні із них перераховано пунктом 2 статті 12 Господарського кодексу України. Конкретні правила застосування цих та інших засобів мають визначатися актами спеціального законодавства – спеціальними законами та підзаконними 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)» [21], 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, за яким у пункті 64 цифри і слова «31 грудня 2022 року» було замінено цифрами і словами «1 січня 2026 року», а слова і цифри «зазначені у товарній підкатегорії 8703 90 10 10 згідно з УКТ ЗЕД» було замінено словами і цифрами «класифікуються в товарній підпозиції 8701 20 (виключно сідельні тягачі для автомобільних напівпричепів), у товарних підкатегоріях 8703 80 10 10, 8703 80 90 10, 8704 90 00 00 згідно з УКТ ЗЕД», а також запроваджено тимчасове до 31 грудня 2035 року (включно) звільнення від оподаткування прибутку суб'єктів господарювання, які:

провадять виключно діяльність з виробництва електродвигунів, призначених для транспортних засобів, оснащених виключно електричними двигунами (одним чи декількома);

провадять виключно діяльність з виробництва літій-іонних (літій-полімерних) акумуляторів, призначених для транспортних засобів, оснащених виключно електричними двигунами (одним чи декількома);

провадять виключно діяльність з виробництва зарядних пристроїв для літій-іонних (літій-полімерних) акумуляторів, призначених для транспортних засобів, оснащених виключно електричними двигунами (одним чи декількома);

провадять виключно діяльність з виробництва транспортних засобів, оснащених виключно електричними двигунами (одним чи декількома);

провадять виключно діяльність з виробництва електричних транспортних засобів, що класифікуються в товарній позиції 8603 (тільки самохідні вагони трамвайні та вагони метро) та/або в товарній підкатегорії 8605 00 00 00 (тільки несамохідні трамвайні вагони та вагони метро) згідно з УКТ ЗЕД;

провадять виключно діяльність з виробництва транспортних засобів, оснащених двигунами внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням, що працюють виключно на стисненому природному газі метані, зрідженому природному газі метані або біогазі, що класифікуються в товарній підпозиції 8701 20, товарних позиціях 8702-8705 згідно з УКТ ЗЕД [22].

Вкрай важливою видається ще одна норма, запроваджена названим вище Законом: «Вивільнені кошти (суми податку, що не сплачуються до бюджету та залишаються в розпорядженні платника податку)

використовуються на науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи у галузі електричного транспорту, створення чи переоснащення матеріально-технічної бази, збільшення обсягу виробництва, запровадження новітніх технологій. Використання таких коштів має бути пов'язане з діяльністю платника податку, прибуток від якої звільняється від оподаткування. Порядок контролю за використанням вивільнених коштів встановлюється Кабінетом Міністрів України» [22]. Схожі із наведеними податкові пільги або принаймні принцип їх застосування можуть стати у нагоді під час повоєнного відновлення економіки України та будівництва приватними забудовниками на основі укладених ЕРС-контрактів заводів із виробництва електромобілів або автомобілів із водневими двигунами.

Завдяки наведеним та аналогічним нормам може бути підвищено питому вагу використання «зеленої» енергії у транспортній сфері.

Висновок. Надані українським законодавством пільги із звільнення оподаткування податком на додану вартість електромобілів та двигунів до них, що ввозяться в Україну, а також із звільнення оподаткування податком на прибуток отриманих прибутків виробників електромобілів та двигунів до них уже сьогодні має виступити значним стимулюючим фактором до підвищення питомої ваги електромобілів серед усіх автомобілів в Україні. У випадку заряджання цих акумуляторів електроенергією, згенерованою із відновлюваних джерел, можна говорити про розвиток відновлювальної енергетики принаймні у транспортній сфері. На жаль, до серйозого розвитку ще має пройти достатньо багато часу, оскільки економічні методи стимулювання є значно довготривалішими у порівнянні із адміністративними. І для збільшення масштабів переведення транспортних засобів на відновлювальні джерела енергії слід зробити пропозицію щодо розширення дії пільгових положень, наведених 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 та 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, на транспортні засоби із водневими двигунами та на виробників таких транспортних засобів і водневих двигунів до них.

Зрозуміло, що наведена у попередньому абзаці пропозиція має застосовуватися у комплексі із пропозиціями подальшого стимулювання виробників електричної енергії з відновлюваних джерел та одночасного захисту інтересів держави в енергетичній сфері. На це мають спрямовуватися сотні майбутніх різноманітних наукових розвідок у межах різних наук.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. Artyukhov A, Leonov S., Vasylieva T., Polcyn J., Kwilinski A. (2021) Quality of education and socio-economic growth: The methods of Ishikawa, Deming and Pareto as tools for establishing cause-effect relationships. *E3S Web of Conferences* 307, pages 06004
2. Битяк О. Ю. Господарсько-правове забезпечення функціонування електроенергетичного ринку України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. НДІ приват. права та підприємництва Акад. правових наук України. Київ, 2010. 20 с.
3. Doronina I. I. (2020). Regulatory and legal support for the development of the renewable energy sector in Ukraine. *Public Administration and Local Government*, issue 1(44). P. 31–43.
4. Джумагельдієва Г. Д. Стимулювання розвитку альтернативної енергетики в Україні: економіко-правовий аспект. *Вісник НАН України*. 2012. № 10. С. 26–30.
5. Джумагельдієва Г. Д. Правовое обеспечение энергосбережения: монография. НАН Украины; Ин-т экономико-правовых исследований. Донецк: Юго-Восток, 2011. 376 с.
6. Грудницька С. М., Руденко Л. Д. Щодо правового регулювання діяльності операторів підземних газосховищ. *Форум права*. 2017. № 4. С. 52–58.
7. Kirin R., Hryshchak S., Illarionov O. (2020). Features of legal support for the operation of small atypical Ukrainian coal mines under contractual conditions of a public-private partnership. *Mining of Mineral Deposits*. Vol. 14. Iss. 2. P. 128–137.
8. Kirin R. (2019). Statutory and regulatory requirements in the process of mineral mining in Ukraine. Review and analysis. *Mining of Mineral Deposits*, 13(2), 59–65. <https://doi.org/10.33271/mining13.02.059>
9. Kharlamova G., Nate S., Chernyak O. (2016), Renewable energy and security for Ukraine: challenge or smart way?, *Journal of International Studies*, Vol. 9, No 1, pp. 88–115. DOI: 10.14254/2071-8330.2016/9-1/7
10. Кулик О. І. Способи стимулювання використання альтернативних джерел енергії за законодавством України та Європейського Союзу. *Підприємство, господарство і право*. 2018. № 4. С. 86–91.
11. Руденко Л. Д. Правові засади стандартизації у сфері енергетики. *Правові горизонти*. 2018. Вип. 11(24). С. 10–14.
12. Сагайдак І. С., Мосюк Т. В. Зелений тариф як механізм стимулювання ресурсозбереження. Збірник наукових праць за матеріалами II Всеукраїнської науково-практичної Інтернет-конференції «Економіка природокористування: стан, проблеми, перспективи» (ЕПК – 2016), м. Ірпінь, 29 березня 2016 р. Ірпінь: УДФСУ, 2016. С. 160–166.
13. Сагайдак І. С., Чорна Т. М., Авраменко Н. Л. «Зелений тариф» як механізм стимулювання відновлюваної енергетики в Україні. *Ефективна економіка*. 2018. № 10.

14. Samborska O., Kolesnik T. (2020). Dynamic of green economy development in Ukraine. *Slovak international scientific journal*. № 43, VOL. 2 P. 46–52.
15. Sotnyk I. M., Matsenko O. M., Popov V. S., Martymianov A. S. (2021) Ensuring the Economic Competitiveness of Small Green Energy Projects. *Mechanism of an Economic Regulation*: 1, pages 28–40.
16. Дерев'янюк Б. В. Щодо структури програми використання енергії з альтернативних джерел. *Город, регион, государство: экономико-правовые проблемы: Сб. науч. тр. / НАН Украины. Ин-т экономико-правовых исследований. Донецк: Изд-во «Вебер» (Донецкое отделение). 2009. С. 70–74.*
17. Volokhin V., Diahovchenko I., Derevyanko B. (2017). Electric Energy Accounting and Power Quality in Electric Networks with Photovoltaic Power Stations. *2017 IEEE International Young Scientists Forum on Applied Physics and Engineering (YSF 2017)* (Lviv, Ukraine. October, 17–20, 2017). Lviv. P. 36–39. URL: <http://ieeexplore.ieee.org/abstract/document/8126588/>
18. Дерев'янюк Б. В. Тенденції розвитку законодавства України про «зелені» тарифи на електричну енергію. *Правовий часопис Донбасу*. 2020. № 2 (71). С. 62–71.
19. Про альтернативні джерела енергії: Закон України від 20 лютого 2003 року № 555-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 24. Ст. 155.
20. Дерев'янюк Б. В. Нові види господарської діяльності як резерв розширення предмета регулювання господарським законодавством. *Правове забезпечення соціально-економічного розвитку: стан та перспективи*: Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції, присвяченої 35-річчю кафедри господарського права Донецького національного університету імені Василя Стуса (м. Вінниця, 11–12 жовтня 2019 р.). Наук. ред. А. Г. Бобкова, А. М. Захарченко. Вінниця: Донецький національний університет імені Василя Стуса, 2019. С. 80–81.
21. Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо вдосконалення адміністрування податків, усунення технічних та логічних неузгодженостей у податковому законодавстві: Закон України від 16 січня 2020 року № 466-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2020. № 32. Ст. 227.
22. Про внесення змін до розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку галузі екологічного транспорту в Україні: Закон України від 16 липня 2021 року № 1660-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2021. № 45. Ст. 364.

REFERENCES:

1. Artyukhov A, Leonov S., Vasylieva T., Polcyn J., Kwilinski A. (2021) Quality of education and socio-economic growth: The methods of Ishikawa, Deming and Pareto as tools for establishing cause-effect relationships. *E3S Web of Conferences* 307, pages 06004
2. Bytyak, O. YU. (2010). Hospodars'ko-pravove zabezpechennya funktsionuvannya elektroenerhetychnoho rynku Ukrainy: avtoref. dys. ... kand. yuryd. nauk: 12.00.04. NDI pryvat. prava ta pidpryyemnytstva Akad. pravovykh nauk Ukrainy [Economic and legal support of functioning of the electric power market of Ukraine : author's ref. dis. ... cand. jurid. science: 12.00.04]. Kyiv. 20 s. [in Ukrainian].
3. Doronina I. I. (2020). Regulatory and legal support for the development of the renewable energy sector in Ukraine. *Public Administration and Local Government*, issue 1(44). P. 31–43.
4. Dzhumaheldiieva H. D. (2012). Stymuliuvannya rozvytku alternatyvnoi enerhetyky v Ukraini: ekonomiko-pravovyi aspekt [Stimulating the development of alternative energy in Ukraine: economic and legal aspect. Bulletin of the NAS of Ukraine]. *Visnyk NAN Ukrainy*. № 10. S. 26–30 [in Ukrainian].
5. Dzhumagel'diyeva G. D. (2011). Pravovoye obespecheniye energosberezheniya: monografiya. NAN Ukrainy; In-t ekonomiko-pravovykh issledovaniy [Legal support of energy saving: monograph. NAS of Ukraine; Inst. of Economic and Legal Research]. Donetsk: Yugo-Vostok. 376 s. [in russian].
6. Hrudnytska S. M., Rudenko L. D. (2017). Shchodo pravovoho rehulivannya diialnosti operatoriv pidzemnykh hazoskhovalnykh. *Forum prava: elektron. nauk. fakhove vyd.* № 4. S. 52–58 [in Ukrainian].
7. Kirin R., Hryshchak S., Illarionov O. (2020). Features of legal support for the operation of small atypical Ukrainian coal mines under contractual conditions of a public-private partnership. *Mining of Mineral Deposits*. Vol. 14. Iss. 2. P. 128–137.
8. Kirin R. (2019). Statutory and regulatory requirements in the process of mineral mining in Ukraine. Review and analysis. *Mining of Mineral Deposits*, 13(2), 59–65. <https://doi.org/10.33271/mining13.02.059>
9. Kharlamova G., Nate S., Chernyak O. (2016), Renewable energy and security for Ukraine: challenge or smart way?, *Journal of International Studies*, Vol. 9, No 1, pp. 88–115. DOI: 10.14254/2071-8330.2016/9-1/7
10. Kulyk O. I. (2018). Sposoby stymuliuvannya vykorystannia alternatyvnykh dzherel enerhii za zakonodavstvom Ukrainy ta Yevropeiskoho Soiuzu. *Pidpryyemnytstvo, hospodarstvo i pravo*. № 4. S. 86–91 [in Ukrainian].
11. Rudenko L. D. (2018). Pravovi zasady standartyzatsii u sferi enerhetyky. *Pravovi horyzonty*. Vyp. 11(24). S. 10–14 [in Ukrainian].
12. Sahaydak I. S.; Mosyuk T. V. (2016). Zelenyy taryf yak mekhanizm stymulyuvannya resursozberezhennya. *Zbirnyk naukovykh prats' za materialamy II Vseukrayins'koyi naukovopraktychnoyi Internet-konferentsiyi «Ekonomika pryrodokorystuvannya: stan, problemy, perspektyvy» (EPK – 2016)*, m. Irpin', 29 bereznya 2016 r. [Green tariff as a mechanism to stimulate resource conservation. Collection of scientific works on

the materials of the II All-Ukrainian scientific-practical Internet-conference "Economics of nature management: state, problems, prospects"]. Irpin': UDFSU. S. 160–166 [in Ukrainian].

13. Sahaydak I. S., Chorna T. M., Avramenko N. L. (2018). «Zelenyy taryf» yak mekhanizm stymulyuvannya vidnovlyuvanoyi enerhetyky v Ukrayini. *Efektivna ekonomika* ["Green tariff" as a mechanism to stimulate renewable energy in Ukraine. *Efficient economy*]. № 10 [in Ukrainian].

14. Samborska O., Kolesnik T. (2020). Dynamic of green economy development in Ukraine. *Slovak international scientific journal*. № 43, VOL. 2 P. 46–52.

15. Sotnyk I. M., Matsenko O. M., Popov V. S., Martymianov A. S. (2021) Ensuring the Economic Competitiveness of Small Green Energy Projects. *Mechanism of an Economic Regulation*: 1, pages 28–40.

16. Derevianko B. V. (2009). Shchodo struktury prohramy vykorystannia enerhii z alternatyvnykh dzherel. *Gorod, region, gosudarstvo: ekonomiko-pravovyye problemy: Sb. nauch. tr. NAN Ukrainy*. In-t ekonomiko-pravovykh issledovaniy. Donetsk: Izd-vo «Veber» (Donetskoye otdeleniye). 2009. S. 70–74 [in Ukrainian].

17. Volokhin V., Diahovchenko I., Derevyanko B. (2017). Electric Energy Accounting and Power Quality in Electric Networks with Photovoltaic Power Stations. *2017 IEEE International Young Scientists Forum on Applied Physics and Engineering (YSF 2017)* (Lviv, Ukraine. October, 17–20, 2017). Lviv. P. 36–39. URL: <http://ieeexplore.ieee.org/abstract/document/8126588/>

18. Derevianko B. V. (2020). Tendentsii rozvytku zakonodavstva Ukrainy pro «zeleni» taryfy na elektrychnu enerhiu. *Pravoyi chasopys Donbasu*. № 2 (71). S. 62–71 [in Ukrainian].

19. On Alternative Energy Sources: Law of Ukraine. 20 February 2003. No. 555-IV. *The Official Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine*. 2003. No. 24. Article 155.

20. Derevianko B. V. (2019). Novi vydy hospodarskoi diialnosti yak rezerv rozshyrennia predmeta rehuliuвання hospodarskym zakonodavstvom. *Pravove zabezpechennia sotsialno-ekonomichnoho rozvytku: stan ta perspektyvy: Materialy Vseukrainskoi naukovo-praktychnoi konferentsii, prysviachenoj 35-richchju 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: Donetskyy natsionalnyi universytet imeni Vasylia Stusa. S. 80–81 [in Ukrainian].

21. 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.

22. 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.

Стаття надійшла до редакції: 23.11.2022