

DOI: [10.26565/2311-2379-2025-109-15](https://doi.org/10.26565/2311-2379-2025-109-15)  
УДК 629.33**О. А. ШУБА\***кандидат географічних наук, доцент,  
доцент кафедри міжнародної економіки та світового господарства  
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-6186-6700>, e-mail: [e.shuba@karazin.ua](mailto:e.shuba@karazin.ua)**М. В. ШУБА\***кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри міжнародних економічних відносин та логістики  
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-2581-6914>, e-mail: [marinashuba@karazin.ua](mailto:marinashuba@karazin.ua)**О. О. ЧАЛА\***бакалавр  
e-mail: [chala2021em11@student.karazin.ua](mailto:chala2021em11@student.karazin.ua)\* Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна,  
майдан Свободи, 4, м. Харків, 61022, Україна**ДЕРЖАВНЕ СТИМУЛЮВАННЯ ЯК ФАКТОР РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ  
ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ (НА ПРИКЛАДІ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ДОСВІДУ)**

Європейський досвід стимулювання розвитку ринку електромобілів, зокрема у таких країнах, як Німеччина, Франція, Нідерланди, Бельгія та Норвегія, підтверджує ефективність комплексного підходу, що поєднує податкові пільги, прямі субсидії та активний розвиток зарядної інфраструктури. Найвищих результатів у цьому напрямі досягнуто в Норвегії, де частка електромобілів серед нових реєстрацій сягнула майже 90%, що стало можливим завдяки довготривалому звільненню від оподаткування, а також високому рівню екологічної свідомості населення. У Нідерландах і Бельгії стабільне зростання забезпечується за рахунок регіональних програм субсидування та високої щільності зарядної мережі. Натомість у Німеччині та Франції спостерігається уповільнення темпів розширення електромобільного парку, що пов'язано зі зменшенням обсягів державної фінансової підтримки. Незважаючи на різницю в інструментах та інституційних підходах, спільною закономірністю є чітка залежність рівня електромобілізації від стабільності державної політики у цій сфері та масштабу інвестицій у супутні галузі. Аналіз міжнародного досвіду, а також поточних тенденцій розвитку українського ринку, дозволяє виокремити низку інструментів державної політики, адаптованих до сучасних соціально-економічних умов. У контексті політичної та економічної нестабільності короткострокова перспектива державного втручання має орієнтуватися на заходи з високою ефективністю при помірних бюджетних витратах. До таких заходів належать: розвиток зарядної та сервісної інфраструктури для електротранспорту; впровадження програм пільгового кредитування та лізингу для придбання електромобілів; стимулювання споживчого попиту шляхом цільових програм підтримки окремих соціальних або професійних груп. Крім того, на етапі післявоєнного економічного відновлення доцільно окреслити пріоритетні напрями розвитку ринку електромобілів, які можуть стати драйверами модернізації транспортної системи, зменшення енергетичної залежності та посилення екологічної безпеки: підвищення прозорості механізмів державного регулювання, що сприятиме зміцненню довіри з боку інвесторів і споживачів, забезпечить справедливість та відкритість ринкових процесів, а також зменшить ризики корупції та зловживань з боку посадових осіб; інтеграція політики розвитку електромобільного ринку з іншими стратегічними напрямками державної політики, зокрема енергетичною, транспортною та кліматичною, що дозволить сформувати комплексний і збалансований підхід до післявоєнної модернізації інфраструктури та економіки загалом; посилення державної фінансової підтримки розвитку сектору альтернативних енергетичних ресурсів, що є критично важливим для зменшення залежності національної економіки від імпорту викопного палива та забезпечення енергетичної безпеки країни у довгостроковій перспективі.

Ключові слова: **світовий ринок електромобілів, інструменти державної політики, фактори розвитку ринку електромобілів, державна фінансова підтримка, модернізація інфраструктури.**

JEL Classification: F68, O52, L62, Q58.



**Постановка проблеми.** Упродовж останніх років електромобілі набули ключового значення у стратегіях декарбонізації пасажирського транспорту. На провідних світових автомобільних ринках спостерігається зростання частки електромобілів, однак наявні темпи їхнього впровадження залишаються недостатніми для досягнення встановлених кліматичних цілей та стратегічних орієнтирів щодо скорочення викидів. Це обумовлює необхідність формування та реалізації ефективних державних механізмів стимулювання, спрямованих на прискорення переходу до сталого транспорту. У цьому контексті особливої актуальності набуває питання ідентифікації найбільш результативних політик підтримки, здатних забезпечити довгостроковий позитивний ефект як на попит, так і на пропозицію на ринку електромобілів. Європейський досвід засвідчує визначальну роль державного втручання: емпіричні дослідження доводять, що без запровадження державних стимулів рівень проникнення електромобілів був би значно нижчим. Попри це, недостатньо дослідженими залишаються питання, пов'язані з оптимальним поєднанням різних типів стимулюючих заходів, їхньої довготривалою ефективністю та здатністю адаптуватися до національних умов. Порівняльний аналіз державної політики у сфері підтримки електромобільності, зокрема на прикладі окремих європейських країн, дає змогу виявити найбільш ефективні моделі державного впливу, які сприяють трансформації структури транспортного попиту, довгостроковим змінам у галузі та прискоренню процесів декарбонізації.

**Аналіз останніх досліджень.** У статті (Лозинська та ін., 2024) досліджено вплив електромобілів на зниження рівня викидів CO<sub>2</sub>, їх енергоефективність та екологічність. Костенко Г. П. аналізує економічні аспекти ефективності використання електромобілів (Костенко, 2022). Огляд сучасних інновацій в електромобілях для енергетичного переходу проведено в роботі (Jiang et al., 2024). Можливості електромобілів для перевезення пасажирів розглянуто в огляді Міжнародного банку реконструкції та розвитку (Briceno-Garmendia et al., 2023). Аналіз глобального ринку електромобілів та тенденціям його розвитку знаходить відображення у звітах Міжнародного енергетичного агентства (IEA) (IEA, 2024), (IEA, 2025). Оцінку ефективності фінансових стимулів для впровадження електромобілів у Європі проведено в дослідженні (Martins et al., 2024). В роботі (Матусяк та ін., 2024) визначили причини та наслідки електромобілізації в Західній Європі залежно від політики стимулювання різних країн. Роботи (Кравченко, 2024), (Куницький & Пшемиська, 2024) та (Костенко, 2023) демонструють особливості вітчизняного стимулювання використання електромобілів.

**Метою дослідження** є визначення ефективності варіантів державної підтримки у сфері стимулювання розвитку ринку електромобілів окремих європейських країн та можливості застосування європейського досвіду в Україні.

**До основних завдань дослідження відносяться наступні:**

- розглянути сутність ринку електромобілів;
- охарактеризувати найбільш поширені у практиці європейських країн інструменти державного стимулювання ринку електромобілів;
- визначити можливості застосування європейського досвіду державного стимулювання ринку електромобілів в Україні.

У статті були використані наступні **методи дослідження:**

- метод аналізу та синтезу (для опису інструментів державного стимулювання попиту на електромобілі);
- метод зіставлення (для порівняння існуючих інструментів державного регулювання);
- ряди динаміки (для аналізу рівня продажів електромобілів);
- графічний метод (для представлення динаміки продажів електромобілів тощо).

**Основні результати дослідження.** У контексті прискореної трансформації глобальної економіки та переходу до моделі сталого розвитку спостерігається зростання уваги до проблем екологічної стійкості. Сучасне суспільство виявляє прагнення до скорочення викидів вуглекислого газу з метою уповільнення процесів зміни клімату та зменшення рівня забруднення атмосферного повітря. Зазначена тенденція зумовила активний пошук екологічно безпечних та енергоефективних технологічних рішень, серед яких електромобілі дедалі частіше розглядаються як перспективна та конкурентоспроможна альтернатива традиційним транспортним засобам, оснащеним двигунами внутрішнього згоряння. (Лозинська та ін., 2024)

Згідно існуючих даних дослідницької компанії Rho Motion, ринок електромобілів продовжує зростання, так за результатами 2024 року відзначається збільшення продажів на 25%, кількість проданих електромобілів досягла 17,1 млн. одиниць (Rho Motion, 2024). У відповідь на глобальні процеси декарбонізації економіки Міжнародне енергетичне агентство (МЕА) прогнозує, що до 2030 року обсяги продажу електромобілів сягнуть у середньому 52 млн одиниць, а їхня частка на світовому ринку становитиме від 40% згідно зі сценарієм сталого розвитку державної політики (STEPS) до 65% за більш амбітним сценарієм досягнення нульових викидів (NZE) (IEA, 2024). Для реалізації навіть більш стриманих прогнозів необхідне багаторазове розширення інфраструктури зарядних станцій – щонайменше у 12 разів. Незважаючи на прогрес, інфраструктурне забезпечення залишається значним викликом для кінцевих споживачів. Водночас, згідно з науковими дослідженнями, за умови ефективного вирішення цього питання існує висока ймовірність реалізації позитивних сценаріїв зростання попиту на електромобілі. (Jiang et al., 2024)

Експерти Світового банку відзначають економічні аргументи на користь електромобілів, серед яких значна економія на паливі та технічне обслуговування (Briseno-Garmendia et al., 2023). У дослідженні «Економічні аспекти ефективності використання електромобілів» Костенко Г. П. проведено аналіз економічної доцільності експлуатації електротранспорту, зокрема встановлено, що електромобілі характеризуються значно нижчими витратами на заряджання акумуляторної батареї порівняно з витратами на паливе для транспортних засобів із двигунами внутрішнього згоряння. Так, еквівалентні витрати на експлуатацію електромобіля в Україні станом на 2022 рік були у 8-12 разів нижчими, ніж витрати на паливе для автомобіля аналогічного класу з двигуном внутрішнього згоряння (ДВЗ). Крім того, споживання електроенергії виявилось майже у 3,5 рази меншим, ніж сумарні витрати енергії при використанні гібридного автомобіля. (Костенко, 2022)

За рахунок значного впливу автомобільної промисловості на розвиток пов'язаних з нею галузей переробної промисловості, а також на рівень зайнятості, в більшості європейських країн вона була визнана стратегічно важливою (Li et al., 2021). Саме цим пояснюється втручання державних органів у діяльність автомобільної промисловості, яке і формує сутність поняття державного регулювання, яке реалізується системою різних заходів (підтримуючих, регулюючих та інших), що впливають на окремі галузі та національну економіку в цілому. (Решетняк & Климова, 2024)

Згідно з аналітичними даними, оприлюдненими Міжнародною енергетичною агенцією (IEA) у 2024 році, державна політика виступає ключовим чинником, що визначає не лише темпи проникнення електромобілів на ринок, а й формує структуру споживчого попиту, впливає на динаміку розвитку супутньої інфраструктури та рівень суспільного сприйняття електричного транспорту. Ефективне формування та функціонування ринку електричних транспортних засобів потребує комплексного використання інструментів державного регулювання, спрямованих на стимулювання попиту, підтримку інновацій та забезпечення інфраструктурної готовності. (IEA, 2024)

Для обґрунтування доцільності впровадження тих чи інших методів державного впливу та відповідних інструментів регуляторної політики необхідно здійснити поглиблений аналіз їхньої концептуальної природи та змістовного наповнення. Такий аналіз дає змогу більш чітко визначити, в яких умовах і з якою метою доцільно застосовувати конкретні регуляторні підходи, особливо в контексті розвитку інноваційно орієнтованих ринків, таких як ринок електромобілів. У науковій літературі, зокрема у працях Чернобаєва В. В. (Чернобаєв, 2022) пропонується класифікація методів державного регулювання на дві основні групи – прямі та непрямі. Такий поділ ґрунтується на рівні та формі державного втручання в економічні процеси. Згідно з наведеним підходом, методи прямого регулювання передбачають безпосереднє залучення держави до вирішення як загальноекономічних, так і специфічних проблем інноваційного розвитку. Це може проявлятися у формі цільових державних програм, фінансування досліджень, дотацій, субсидій, а також у реалізації політики державних замовлень або створення державних підприємств у стратегічно важливих секторах.

Натомість методи непрямого регулювання не передбачають прямого втручання держави в діяльність суб'єктів господарювання, але створюють економічні, правові та організаційні умови, що сприяють активізації інноваційної та інвестиційної активності. До таких методів належать, зокрема, податкові пільги, амортизаційна політика, система гарантій і страхування

інвестицій, спрощення процедур реєстрації інноваційних підприємств, а також формування сприятливого інституційного середовища для розвитку наукоємних технологій (Чорнобаєв, 2022). Тобто, можна відзначити, що основна відмінність прямих та непрямих методів державного регулювання полягає в наступному: держава здійснює або прямий вплив у стратегічно важливих секторах або ж створює умови для розвитку цих секторів, тобто непряме втручання.

У межах прямого державного регулювання ключову роль відіграють адміністративні важелі впливу, які передбачають безпосереднє втручання державних органів у процеси функціонування економіки. Згідно з підходом, викладеним Шибаєвою Н. В. та Бабан Т. Б. (Шибаєва & Бабан, 2022), до основних інструментів прямого регулювання належать: ухвалення нормативно-правових актів, що встановлюють правила та вимоги до учасників ринку; впровадження директивного макроекономічного планування, що визначає стратегічні орієнтири розвитку; реалізація цільових комплексних програм, спрямованих на вирішення системних галузевих проблем; формування державного замовлення на виробництво певної продукції або надання послуг. Крім того, серед важливих інструментів прямого впливу зазначаються механізми централізованого ціноутворення, встановлення технічних та економічних нормативів, ліцензування окремих видів діяльності, квотування та лімітування обсягів виробництва чи імпорту, а також застосування адміністративно-штрафних санкцій у разі порушення встановлених вимог. Усі ці інструменти забезпечують можливість для держави оперативно реагувати на зміни в економічному середовищі та цілеспрямовано формувати бажану модель розвитку окремих галузей, у тому числі інноваційних секторів, таких як ринок електромобілів. (Шибаєва & Бабан, 2022)

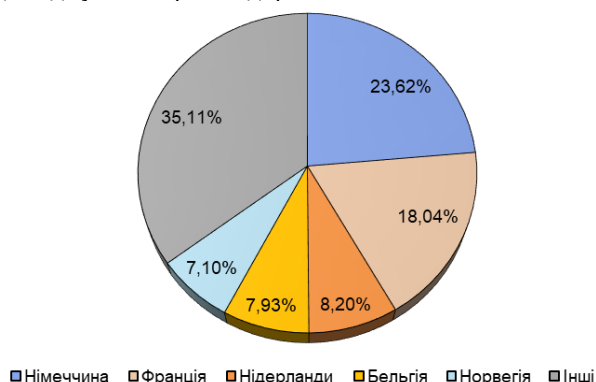
На відміну від прямих методів, непрямі інструменти державного регулювання не передбачають безпосереднього втручання в господарську діяльність суб'єктів ринку. Замість цього держава створює сприятливе економічне, правове та інституційне середовище, яке стимулює учасників ринку до самостійного ухвалення рішень, що відповідають пріоритетам державної економічної політики. Такий підхід дозволяє забезпечити гнучке й адаптивне регулювання, особливо актуальне у високотехнологічних і динамічних секторах, зокрема у сфері розвитку екологічного транспорту. Непрямі методи базуються переважно на системі економічних стимулів, які мають за мету активізувати інвестиційну діяльність, підтримати інноваційне підприємництво та забезпечити сталий розвиток галузей стратегічного значення. До ключових інструментів цього напрямку належать важелі фінансової та бюджетної політики (наприклад, податкові пільги, субсидії, державні гарантії), засоби монетарного регулювання (процентні ставки, облікова політика, рефінансування), механізми інвестиційної та амортизаційної підтримки (прискорена амортизація, залучення венчурного капіталу), а також заходи в межах інноваційної політики, спрямовані на комерціалізацію наукових розробок та трансфер технологій. Поряд з економічними інструментами, дедалі вагомішого значення набувають соціально-комунікативні механізми державного впливу, що ґрунтуються на моральному та інформаційному стимулюванні. Йдеться, зокрема, про реалізацію інформаційно-просвітницьких кампаній, спрямованих на формування екологічної культури серед населення, підвищення рівня обізнаності щодо переваг сталого транспорту, а також про популяризацію стратегічних цілей державної політики у сфері декарбонізації транспортного сектору. Подібні заходи формують соціальний запит на екологічно відповідальні рішення, що, у свою чергу, впливає на ринкову поведінку виробників та споживачів. (Іванова, 2023)

У практиці державного регулювання вибір конкретних інструментів є адаптивним і залежить від специфіки кожної окремої галузі, що зумовлюється природою об'єкта регулювання – зокрема, типами притаманних йому ринкових збоїв, наявністю бар'єрів для входу, негативними зовнішніми ефектами тощо. Крім того, на вибір інструментів впливають політично та економічно прийнятний рівень державного втручання, рівень розвитку інституційного середовища, а також стратегічні орієнтири національного розвитку. У галузі електричного транспорту поєднуються декілька пріоритетних векторів – економічний, соціальний та екологічний. Відтак ефективне регулювання цієї інноваційної сфери потребує комплексного підходу, який передбачає системне вирішення актуальних проблем, протидію наявним викликам і формування стимулів для довгострокового розвитку ринку (Іванова, 2023). Специфіка транспортної сфери зумовлює необхідність виокремлення таких інструментів стимулювання, які відповідають наявним ринковим умовам і поточним викликам, що постають

перед галуззю. У цьому контексті заходи державного впливу, засновані на застосуванні прямих та непрямих методів регулювання, набувають прикладної форми. Для транспортного сектору ключовими пріоритетами державної політики виступають нормативно-правове регулювання, податкове стимулювання, а також реалізація масштабних інфраструктурних проєктів, спрямованих на підтримку та розвиток новітніх екологічних технологій. (Jiang et al., 2024)

Досвід країн Європи в стимулюванні розвитку ринку електромобілів свідчить про необхідність системності такої політики, яка поєднує екологічні пріоритети з інструментами соціально-економічного впливу. Для досягнення мети дослідження нами було обрано п'ять європейських країн (як країн-членів ЄС так і асоційованих країн-учасниць EFTA). Вибір показника загальної кількості нових реєстрацій електромобілів в нашому дослідженні зумовлений його придатністю для достовірного оцінювання фактичного обсягу ринку в кожній окремій країні. Цей індикатор використовується нами як основний для порівняння, оскільки забезпечує об'єктивність аналізу незалежно від масштабів національних ринків. Наприклад, у країнах з великим ринком, таких як Німеччина чи Франція, абсолютна кількість зареєстрованих акумуляторних електромобілів може бути високою, однак їх ринкова частка – відносно низькою.

На рис. 1 відображено п'ять досліджуваних європейських країн, та їх частки нових реєстрацій акумуляторних електромобілів за 2024 рік в загальній кількості електромобілів, з якого видно, що серед досліджуваних країн лідером є Німеччина.



**Рис. 1. Частки нових реєстрацій акумуляторних електромобілів досліджуваних країн у 2024 році**

**Fig. 1. Shares of new registrations of battery electric vehicles in the studied countries in 2024**

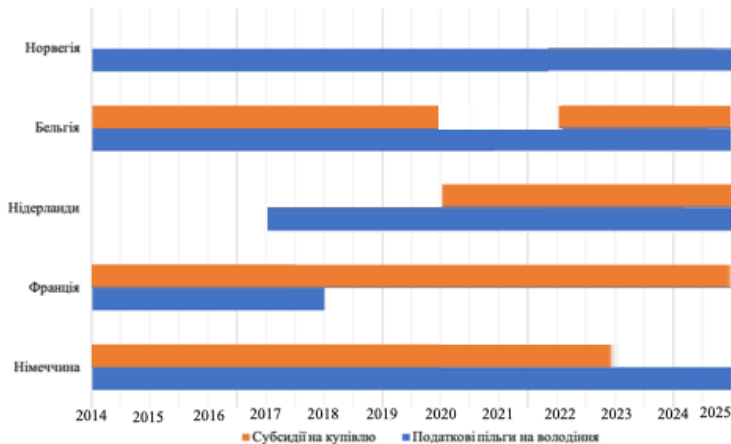
*Джерело: складено авторами на основі / Source: compiled by the authors based on (European Automobile Manufacturers' Association, 2025)*

У більшості досліджуваних країн протягом десятирічного періоду спостерігалася послідовне застосування фінансових інструментів стимулювання електромобільності. На рис. 2 представлено європейські країни, які у 2014–2024 рр. впроваджували заходи підтримки, спрямовані на зменшення вартості придбання та експлуатації електромобілів. Вихідним (базовим) було обрано 2014 рік як початкову точку активізації державної політики стимулювання, що супроводжувалася переглядом наявних механізмів підтримки. У ряді випадків, зокрема в Німеччині та Бельгії, мало місце поступове згортання фінансових програм, тоді як інші країни, як-от Франція, здійснювали їх трансформацію шляхом перегляду умов доступу, посилення вимог до отримувачів, скорочення обсягів підтримки та зміни критеріїв її надання. (Martins et al., 2024)

З рис. 2 видно, що основними фінансовими стимулами були субсидії при купівлі та податкові пільги на володіння акумуляторних електромобілів. Динаміку розвитку національних ринків акумуляторних електромобілів досліджуваних країн представлено у табл. 1.

На основі даних, наведених у табл. 1, було здійснено аналіз динаміки розвитку ринку електромобілів у п'яти досліджуваних європейських країнах за період 2020–2024 років. Встановлено, що поступове згортання державної підтримки в Німеччині суттєво вплинуло на темпи зростання ринку. Зокрема, на початку 2023 року розпочався етап поетапного скасування

субсидій на придбання електромобілів, що вже у короткостроковій перспективі зумовило уповільнення темпів продажів порівняно з 2022 роком. Повне припинення субсидіювання, яке набуло чинності в грудні 2023 року відповідно до рішення Фонду клімату та трансформації, спричинило подальше зниження частки електромобілів у загальній структурі продажів: з 18% у 2022 році до 14% у 2024 році. У Франції, де субсидії також скорочувалися поступово, збереження майже незмінного рівня продажів (близько 17%) свідчить про стабілізацію ринку. Водночас, на початку 2024 року уряд запровадив нові обмеження – зменшення розміру екологічного бонусу для покупців із вищими доходами, а також скорочення переліку моделей, що підлягали державному стимулюванню. Таким чином, у Німеччині та Франції зниження або припинення фінансових стимулів істотно вплинуло на темпи зростання ринку, спричинивши його стагнацію або падіння відповідно. У решті аналізованих країн динаміка була позитивною. У 2024 році частка електромобілів у загальному обсязі продажів становила приблизно 35% у Нідерландах та 29% у Бельгії. У Норвегії, незважаючи на загальне скорочення обсягу ринку, зафіксовано зростання частки продажів електромобілів на 6,5 в.п., що забезпечило збереження лідерства країни в Європі: майже 90% від загальної кількості проданих автомобілів у 2024 році були електричними (European Automobile Manufacturers' Association, 2021-2025).



**Рис. 2. Основні фінансові інструменти, які використовувались для стимулювання купівлі акумуляторних електромобілів, 2014–2024 рр.**

**Fig. 2. Main financial instruments used to stimulate the purchase of battery electric vehicles, 2014–2024**

Джерело: складено авторами на основі / Source: compiled by the authors based on (European Automobile Manufacturers' Association, 2021-2024)

**Таблиця 1 – Динаміка розвитку національних ринків акумуляторних електромобілів п'яти європейських країн, 2020–2024 рр.**

**Table 1 – Dynamics of development of national markets for battery electric vehicles in five European countries, 2020–2024**

| Країна     | Кількість реєстрацій нових електромобілів, тис. од. |       |       |       |       | Темпи зростання, % | Питома вага електромобілів у загальній кількості зареєстрованих авто, % |      |      |      |      |
|------------|-----------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|
|            | 2020                                                | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  |                    | 2020                                                                    | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| Німеччина  | 194,5                                               | 356,4 | 470,6 | 524,2 | 380,6 | 95,7               | 6,7                                                                     | 13,6 | 17,7 | 18,4 | 13,5 |
| Франція    | 111,1                                               | 162,2 | 202,9 | 298,2 | 290,6 | 161,5              | 6,7                                                                     | 9,8  | 13,3 | 16,8 | 16,9 |
| Нідерланди | 73,0                                                | 64,1  | 73,3  | 114,0 | 132,2 | 81,0               | 20,5                                                                    | 19,9 | 23,5 | 30,8 | 34,7 |
| Бельгія    | 15,0                                                | 22,7  | 37,6  | 93,3  | 127,7 | 751,7              | 3,5                                                                     | 5,9  | 10,3 | 19,6 | 28,5 |
| Норвегія   | 76,8                                                | 113,8 | 138,3 | 104,6 | 114,4 | 48,9               | 54,3                                                                    | 64,5 | 79,3 | 82,4 | 88,9 |

Джерело: складено авторами на основі / Source: compiled by the authors based on (European Automobile Manufacturers' Association, 2021–2025)

Усі держави-члени Європейського Союзу, а також асоційовані країни запроваджують ті чи інші форми податкових пільг на придбання або володіння електромобілями. Водночас спостерігається суттєва фрагментарність у підходах, а також значні відмінності у механізмах реалізації таких заходів на національному рівні. З одного боку, наявність варіативності дозволяє державам адаптувати стимули до специфічних соціально-економічних умов та стратегічних пріоритетів, забезпечуючи гнучкість у формуванні політики підтримки. З іншого боку, така децентралізація ускладнює гармонізацію регіонального ринку електромобілів та створює бар'єри для формування єдиної інтегрованої інфраструктури в межах ЄС. Це, у свою чергу, знижує ефективність спільних ініціатив і стримує розвиток міждержавного співробітництва у сфері інвестицій у зарядну та сервісну інфраструктуру. (Martins et al., 2024)

На динаміку зростання ринку електромобілів у Європі у 2024 році істотно вплинули як скорочення обсягів державної фінансової підтримки, так і циклічний характер перегляду екологічних стандартів викидів CO<sub>2</sub>. Зокрема, п'ятирічні інтервали впровадження нових нормативів призвели до зниження мотивації з боку автовиробників до активного нарощування продажів у 2024 році, адже очікування посилення вимог, запланованого на 2025 рік, сприяло відкладенню ринкової активності. Уповільнення спостерігалось не лише на європейському, а й на глобальному рівні, що було зумовлено поступовим згортанням субсидій на ключових ринках. У відповідь на зазначені виклики, у березні 2025 року Європейська Комісія ініціювала перегляд регуляторної бази щодо викидів для легкових автомобілів і мікроавтобусів, запропонувавши механізм усереднення викидів CO<sub>2</sub> автовиробників у рамках трирічного періоду. Аналітики Міжнародного енергетичного агентства (IEA) підкреслюють, що для забезпечення стійкого зростання ринку електромобілів доцільним є поєднання довгострокових стратегічних цілей з оперативними політичними заходами, подібними до антикризових механізмів, які застосовувалися під час пандемії COVID-19. (IEA, 2025)

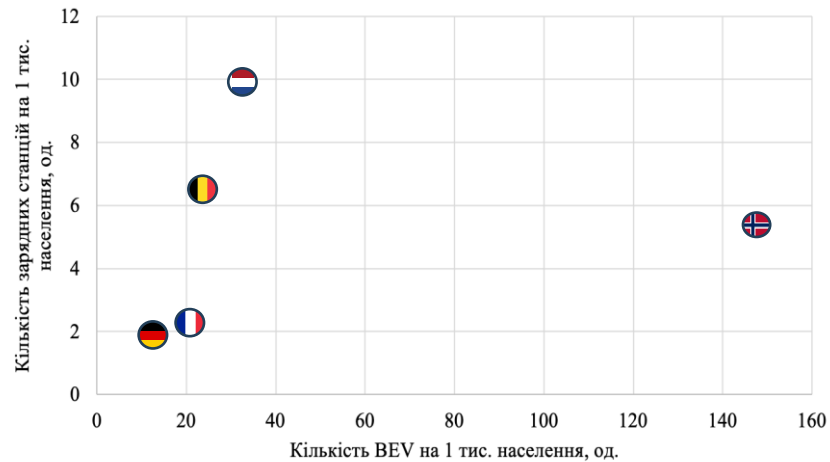
У контексті аналізу європейського досвіду стимулювання розвитку ринку електромобілів слід підкреслити, що стратегічною основою довгострокової політики Європейського Союзу є досягнення кліматичної нейтральності до 2050 року. Повна декарбонізація економіки розглядається як центральний елемент Європейського зеленого курсу (European Green Deal) – комплексної стратегії, оприлюдненої Європейською Комісією у грудні 2019 року. Цей документ визначає рамки сталого розвитку, задаючи орієнтири для трансформації ключових секторів, зокрема промисловості, енергетики та транспортної інфраструктури, у країнах-членах ЄС. (European Commission, 2025)

Упродовж 2024 року Європа продемонструвала суттєвий прогрес у розбудові зарядної інфраструктури для електромобілів: кількість публічних зарядних пунктів зросла більш ніж на 33%, досягнувши позначки в 1 мільйон одиниць. Водночас динаміка розвитку варіюється залежно від країни, що свідчить про нерівномірні темпи впровадження електротранспорту на національних рівнях. Провідними за обсягами встановлених станцій стали Нідерланди, Німеччина та Франція, які до кінця 2024 року забезпечили найбільший внесок у загальноєвропейську інфраструктурну мережу. (IEA, 2025)

На рис. 3 представлено графік розсіювання, який демонструє кореляцію між кількістю зарядних пристроїв та кількістю акумуляторних електромобілів на 1 тис. населення.

Аналіз графічних даних засвідчує загальну кореляцію: країни з вищим рівнем проникнення електромобілів (у розрахунку на тисячу населення) зазвичай мають і вищу щільність публічної зарядної інфраструктури. Водночас просторове розташування точок на графіку демонструє значну варіативність, що вказує на наявність складного впливу багатьох факторів – таких як державна політика, рівень урбанізації, економічна структура та особливості автомобільного ринку. Європейські країни перебувають на різних етапах електромобільного переходу. Норвегія виступає безумовним лідером за кількістю акумуляторних електромобілів на душу населення – 148 одиниць на 1 тис. осіб, що свідчить про ефективне використання інфраструктури та високу частку приватної зарядки, сформовану завдяки послідовній довготривалій державній підтримці. Нідерланди ж демонструють найвищу щільність публічної зарядної мережі, що частково пояснюється високою щільністю населення та специфікою національного ринку. Бельгія також вирізняється високою насиченістю зарядної інфраструктури (10 станцій на 1 тис. мешканців), випереджаючи за цим показником навіть Нідерланди (6,5), хоча рівень електромобілізації населення там нижчий. Франція демонструє

стабільне зростання обох показників – як кількості електромобілів, так і розвитку зарядної мережі, з потенціалом подальшого динамічного розвитку. Німеччина, попри відносно нижчий рівень електромобілів на душу населення, активно інвестує у зарядну інфраструктуру, що свідчить про системну підготовку до масштабнішої електромобільної трансформації (gridX, 2025).



**Рис. 3. Кількість зарядних пристроїв та акумуляторних електромобілів на 1 тис. населення.**

**Fig. 3. Number of chargers and battery electric vehicles per 1 thousand population.**

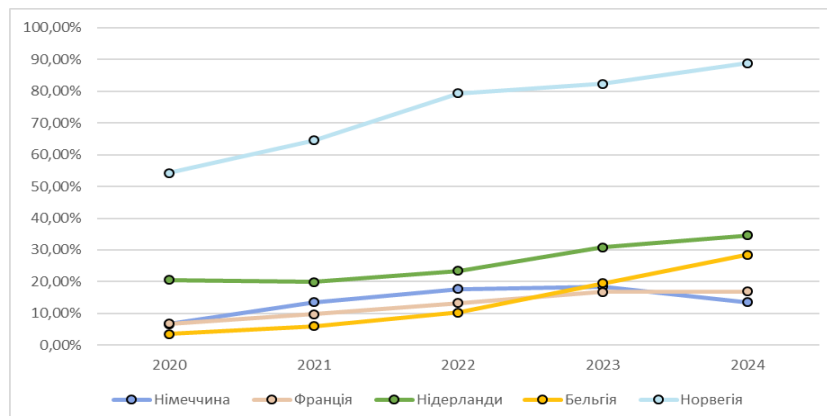
*Джерело: складено авторами на основі / Source: compiled by the authors based on (gridX, 2025)*

Норвегія послідовно утримує лідерські позиції в Європі за рівнем електрифікації автотранспорту. Частка акумуляторних електромобілів у загальній структурі продажів зросла з понад 50% у 2020 році до майже 90% у 2024 році, що стало результатом довготривалої цілеспрямованої державної політики. Основними стимулами виступають звільнення електромобілів від ПДВ, реєстраційних зборів та дорожніх податків, а також надання привілеїв у користуванні інфраструктурою – таких як доступ до смуг громадського транспорту, безкоштовне паркування та знижки на платних дорогах. Водночас високий рівень оподаткування автомобілів із двигунами внутрішнього згоряння (ДВЗ) відіграє роль додаткового економічного бар'єру. У Норвегії діють одні з найвищих у Європі податків на традиційні транспортні засоби: при первинній реєстрації нових або вживаних авто з ДВЗ сплачуються значні мита та акцизи, які можуть досягати 100% від вартості транспортного засобу, визначеної виробником. Це суттєво підвищує кінцеву вартість автомобілів порівняно з іншими країнами Західної Європи, стимулюючи споживачів на користь електромобілів як більш фінансово вигідної альтернативи. (Матусяк та ін., 2024)

Станом на 2024 рік норвезький автомобільний ринок фактично завершив перехід до електромобільності, майже повністю витіснивши традиційні транспортні засоби з ДВЗ. Всі досліджувані європейські країни продовжують нарощувати частку електромобілів, але темпи цього зростання суттєво відрізняються між ринками. Нідерланди демонструють стабільну динаміку – частка електромобілів зросла з 20% у 2020 році до 35% у 2024-му. Така тенденція є результатом послідовної політики податкових пільг та високорозвиненої зарядної інфраструктури. Бельгія, натомість, показала найшвидші темпи зростання: з 3,5% до 29% за чотири роки. Це зростання стало можливим завдяки запровадженню державних субсидій у 2024 році, які істотно активізували попит. Франція демонструвала помірне, але стійке зростання – з 6,7% до 17% – на тлі стабільної державної політики підтримки, що включає фінансові стимули на купівлю та поступове розширення інфраструктури. Натомість у Німеччині, попри лідерство за абсолютною кількістю електромобілів, у 2024 році зафіксовано зниження частки нових електромобілів у продажах – з 18,4% у 2023 році до 13,5% у 2024-му.

Основною причиною стала відмова уряду від низки субсидій, що призвело до ослаблення попиту в даному сегменті (European Automobile Manufacturers' Association, 2025).

На рис. 4 представлено динаміку частки зареєстрованих акумуляторних електромобілів у загальній кількості зареєстрованих автомобілів в досліджуваних країнах.



**Рис. 4. Динаміка частки зареєстрованих акумуляторних електромобілів у загальній кількості зареєстрованих автомобілів в досліджуваних країнах, 2020–2024 рр.**

**Fig. 4. Dynamics of the share of registered battery electric vehicles in the total number of registered vehicles in the studied countries, 2020–2024**

*Джерело: складено авторами на основі / Source: compiled by the authors based on (European Automobile Manufacturers' Association, 2021–2025)*

Аналіз динаміки частки акумуляторних електромобілів у структурі нових реєстрацій у період 2020–2024 років (рис. 4) свідчить про загальну тенденцію до сталого зростання в більшості розглянутих країн. Найбільш рівномірний та передбачуваний приріст продемонстрували Норвегія та Нідерланди, де спостерігається майже лінійне зростання частки електромобілів протягом усього періоду. Водночас Бельгія вирізняється стрімкішою динамікою: після повільного старту на початку періоду темпи зростання помітно прискорилися, що вказує на вплив інтенсивних стимулюючих заходів у пізніші роки, зокрема у 2024-му.

Отже, зростання попиту на електромобілі в європейських країнах є прямим наслідком послідовної та комплексної державної політики. Застосовані підходи поєднують як прямі фінансові стимули для споживачів (субсидії, податкові пільги), так і непрямі інструменти, серед яких – розвиток зарядної інфраструктури, нормативно-правові ініціативи та адміністративна підтримка. Європейський досвід переконливо демонструє: саме системне впровадження багатовекторних заходів є критичним чинником для формування сталого ринку електромобільного транспорту.

Станом на 2025 рік в Україні впроваджується обмежена, але поступово розширювана політика стимулювання електромобільного транспорту, що формує основу для довгострокових трансформацій у цій сфері. Важливим кроком у цьому напрямі стало ухвалення Закону України № 2956-IX від 24 лютого 2023 року (чинний з 23 березня 2023 року), який має на меті сприяти розвитку електромобілів і зарядної інфраструктури відповідно до зобов'язань України в межах Угоди про асоціацію з ЄС. Закон містить низку стратегічно важливих положень: екологічний транспорт вперше було офіційно визначено як пріоритетний у сфері громадських перевезень; унормовано базову термінологію (зокрема поняття «електромобіль», «електрозарядна станція»), що дозволяє уніфікувати регуляторну базу та полегшує правозастосування; запроваджено інфраструктурні вимоги: новобудови зобов'язані передбачати облаштування не менш ніж 50% паркомісць зарядними станціями з комерційним обліком електроенергії; визначено строки модернізації існуючих об'єктів: до кінця 2024 року органи влади мали забезпечити облаштування автостоянок, гаражів та паркувальних майданчиків зарядною інфраструктурою відповідно до регіональних програм розвитку.

Окремо варто відзначити положення щодо громадського транспорту, яке передбачає: з 1 січня 2030 року – заборону на закупівлю автобусів з ДВЗ для комунальних потреб; з 1 січня 2036 року – повну заборону використання автобусів з ДВЗ на міських маршрутах загального користування в містах районного та обласного значення. Узагальнюючи, можна стверджувати, що прийнятий закон є важливим етапом формування нормативної бази для розвитку електромобільного транспорту. Попри обмеженість фінансових стимулів, акцент на інфраструктурних та регуляторних заходах свідчить про намір держави забезпечити поступовий і керований перехід до екологічно чистих рішень у транспортному секторі. (Кравченко, 2024)

Стосовно характеристики сучасного стану ринку електромобілів в Україні, варто відзначити, що цей ринок залишається переважно орієнтованим на сегмент вживаних транспортних засобів, які стабільно формують понад 80% від загального обсягу щорічних продажів. Лідерські позиції у цьому сегменті утримують електромобілі марки Tesla, що імпортуються переважно зі США, часто після незначних відновлювальних робіт. У сегменті нових електромобілів спостерігається інша тенденція: українські споживачі все частіше надають перевагу моделям китайських виробників. Це зумовлено поєднанням привабливого співвідношення ціни та функціональності, адаптації до європейських технічних вимог, а також активною експансією китайських брендів на ринки Східної Європи. (Куницький & Пшемиська, 2024)

У процесі формування перспективної державної політики у сфері електромобільного транспорту критично важливо враховувати високий рівень імпортозалежності українського ринку. Відсутність національного виробництва електромобілів означає, що як нові, так і вживані BEV повністю постачаються з-за кордону, що робить внутрішній попит вразливим до змін у митному та фіскальному регулюванні. Згідно з чинними нормативами, з 2026 року передбачено відновлення повного митного оподаткування на імпорт електромобілів. Це може спричинити зростання роздрібної вартості на 20-40%, що потенційно стримуватиме розвиток ринку в найближчій перспективі. У зв'язку з цим державна політика має передбачати не лише впровадження нових стимулів для підтримки попиту, але й збереження чинних податкових пільг принаймні на перехідному етапі, поки не буде створено власної виробничої бази або забезпечено стабільне зниження вартості імпорту (Верховна Рада України, 2010).

Обмеженість статистичних даних щодо сегменту вживаних транспортних засобів ускладнює проведення повноцінного аналізу його динаміки. У зв'язку з цим доцільно зосередити увагу на дослідженні тенденцій розвитку ринку нових акумуляторних електромобілів у період 2020–2024 років. У зазначений період в Україні простежується стійке зростання сегменту електротранспорту. Так, загальна кількість зареєстрованих нових електромобілів зросла з 7,1 тис. до 50,5 тис. одиниць, що свідчить про семикратне розширення автопарку. Питома вага електромобілів у структурі нових реєстрацій зросла з 9% у 2020 році до 20% у 2024 році, що означає, що кожен п'ятий новий автомобіль, зареєстрований в Україні, є електричним. Крім того, щорічна кількість реєстрацій нових електромобілів зросла з 0,6 тис. до 10,1 тис. одиниць, що вказує на зростання споживчого інтересу до цього виду транспорту. Особливо інтенсивне зростання попиту було зафіксовано у 2022 році, що значною мірою зумовлено дефіцитом традиційних видів пального та зростанням їх вартості в умовах воєнного стану. (Костенко, 2023)

Станом на кінець 2024 року в Україні спостерігалось подальше стабільне зростання кількості електромобілів: щомісячне поповнення автопарку електричного транспорту становило близько 4–5 тис. одиниць (Асоціація українських автомобілевиробників «Укравтопром», 2025). Така позитивна динаміка демонструє зростаючий споживчий інтерес до екологічно чистих видів транспорту, що, в свою чергу, пояснюється як запровадженням державних податкових стимулів, так і підвищенням обізнаності громадськості щодо переваг електротранспорту. Попри позитивні тенденції, зберігаються суттєві бар'єри, які стримують подальше розширення цього сегменту ринку. Одним із ключових обмежень залишається висока початкова вартість електромобіля, що перевищує фінансові можливості значної частини населення (Асоціація українських автомобілевиробників «Укравтопром», 2024).

Ще одним важливим стримувальним чинником є недостатній розвиток інфраструктури для заряджання. Станом на 2024 рік на території України функціонувало близько 17 тис. зарядних конекторів, розміщених на станціях різного типу. Однак, з огляду на стрімке

зростання кількості електромобілів, існуюча інфраструктура вже не забезпечує належного рівня доступу до зарядних потужностей, особливо у великих міських агломераціях та на міжміських маршрутах. У зв'язку з цим актуалізується необхідність подальшого масштабування мережі зарядних станцій, що має стати одним із ключових напрямів державної політики у сфері стимулювання електромобільного транспорту та зменшення вуглецевого сліду автопарку (Karpus, 2024).

З огляду на відсутність масштабного вітчизняного виробництва електромобілів та майже повну залежність внутрішнього ринку від імпоротної продукції – як нової, так і вживаної – найбільш ефективними на сучасному етапі є акцент на реалізації інструментів, які, з одного боку, стимулюють попит на імпортовані електромобілі, а з іншого – сприяють створенню фундаменту для майбутньої локалізації виробництва шляхом розвитку інфраструктурної та інституційної бази.

Аналіз міжнародного досвіду, а також поточних тенденцій розвитку українського ринку, дозволяє виокремити низку інструментів державної політики, адаптованих до сучасних соціально-економічних умов. У контексті політичної та економічної нестабільності короткострокова перспектива державного втручання має орієнтуватися на заходи з високою ефективністю при помірних бюджетних витратах. До таких заходів належать: розвиток зарядної та сервісної інфраструктури для електротранспорту; впровадження програм пільгового кредитування та лізингу для придбання електромобілів; стимулювання споживчого попиту шляхом цільових програм підтримки окремих соціальних або професійних груп.

Крім того, на етапі післявоєнного економічного відновлення доцільно окреслити пріоритетні напрями розвитку ринку електромобілів, які можуть стати драйверами модернізації транспортної системи, зменшення енергетичної залежності та посилення екологічної безпеки (Лега, 2024): підвищення прозорості механізмів державного регулювання, що сприятиме зміцненню довіри з боку інвесторів і споживачів, забезпечить справедливість та відкритість ринкових процесів, а також зменшить ризики корупції та зловживань з боку посадових осіб; інтеграція політики розвитку електромобільного ринку з іншими стратегічними напрямами державної політики, зокрема енергетичною, транспортною та кліматичною, що дозволить сформувати комплексний і збалансований підхід до післявоєнної модернізації інфраструктури та економіки загалом; посилення державної фінансової підтримки розвитку сектору альтернативних енергетичних ресурсів, що є критично важливим для зменшення залежності національної економіки від імпорту викопного палива та забезпечення енергетичної безпеки країни у довгостроковій перспективі.

**Висновки.** Європейський досвід стимулювання розвитку електротранспорту, зокрема у таких країнах, як Німеччина, Франція, Нідерланди, Бельгія та Норвегія, підтверджує ефективність комплексного підходу, що поєднує податкові пільги, прямі субсидії та активний розвиток зарядної інфраструктури. Найвищих результатів у цьому напрямі досягнуто в Норвегії, де частка електромобілів серед нових реєстрацій сягнула майже 90%, що стало можливим завдяки довготривалому звільненню від оподаткування, а також високому рівню екологічної свідомості населення. У Нідерландах і Бельгії стабільне зростання забезпечується за рахунок регіональних програм субсидування та високої щільності зарядної мережі. Натомість у Німеччині та Франції спостерігається уповільнення темпів розширення електромобільного парку, що пов'язано зі зменшенням обсягів державної фінансової підтримки. Незважаючи на різницю в інструментах та інституційних підходах, спільною закономірністю є чітка залежність рівня електромобілізації від стабільності державної політики у цій сфері та масштабу інвестицій у супутні галузі.

Успішне впровадження електромобільності в Україні потребує не точкового втручання, а системної та адаптованої політики. Комплексний підхід – як показує досвід ЄС – є ключем до прискореного розвитку цього стратегічного напрямку з точки зору екології, енергетичної безпеки та інноваційної економіки. Для України принципово важливо не здійснювати пряме запозичення іноземних моделей розвитку, а формувати власну стратегічну траєкторію з урахуванням національних соціально-економічних умов, поточного рівня інфраструктурного розвитку та платоспроможного попиту.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Лозинська С., Лозинська В., Чіх Р. Вплив електромобілів на зниження рівня викидів CO<sub>2</sub> у міських агломераціях: енергоефективність, екологічність та безпечність автомобіля. 2024. С. 75. URL: [https://sci.lidubgd.edu.ua/bitstream/123456789/15014/1/36ірник\\_TT24остаточний.pdf#page=75](https://sci.lidubgd.edu.ua/bitstream/123456789/15014/1/36ірник_TT24остаточний.pdf#page=75)
2. Костенко Г. П. Економічні аспекти ефективності використання електромобілів. The 13th International scientific and practical conference «Modern science: innovations and prospects» (September 18-20, 2022) SSPG Publish, Stockholm, Sweden. 2022. 327 p. 2022. С. 67.
3. Jiang B. H. , Hsu C. C., Su N. W., Lin C. C.. A Review of Modern Electric Vehicle Innovations for Energy Transition / B.-H. Jiang та ін. Energies 2024, №17, 2906. 2024. С. 20. <https://doi.org/10.3390/en17122906>
4. Briceno-Garmendia C., Qiao W., Foster V. The economics of electric vehicles for passenger transportation. International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. Sustainable Infrastructure Series. Washington, DC: World Bank. 2023. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/4c73ad87-2972-44e3-942e-cd2e3bb32350/content>
5. Global EV Outlook 2024: Moving towards increased affordability. International Energy Agency (IEA). 2024. С. 173. URL: <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2024>
6. Global EV Outlook 2025: Expanding sales in diverse markets. International Energy Agency (IEA). 2025. С. 171. URL: <https://iea.blob.core.windows.net/assets/0aa4762f-c1cb-4495-987a-25945d6de5e8/GlobalEVO Outlook2025.pdf>
7. Martins E. C. S., Lépine J., Corbett J. Assessing the effectiveness of financial incentives on electric vehicle adoption in Europe: Multi-period difference-in-difference approach. Transportation Research Part A: Policy and Practice. Т. 189, 104217. 2024. С. 22. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104217>
8. Матусяк, С., Бродовська, О., Зварич, І. Електромобілізація в Західній Європі: причини та наслідки залежно від політики стимулювання різних країн. Економічний простір. 2024. Вип. 186. С. 62–69. <https://doi.org/10.32782/2224-6282/186-11>
9. Кравченко Р. Результати 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 електрзарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів» від 24 лютого 2023 року №2956-IX. РАДА: наступне покоління та Westminster Foundation for Democracy. 2024. URL: <https://kompek.rada.gov.ua/uploads/documents/31242.pdf>
10. Куницький О., Пшемиська А. Електромобілів в Україні більше - попри відключення світла. Deutsche Welle. 2024. URL: <https://www.dw.com/uk/elektromobiliv-v-ukraini-bilsae-popri-vidklucenna-svitla/a-70121705>
11. Костенко Г. Ситуаційний аналіз перспектив розвитку електротранспорту та його інтеграції до енергосистеми України. Енергетика: економіка, технології, екологія. 2023. №1. С. 117-124. <https://doi.org/10.20535/1813-5420.1.2023.276185>
12. Over 17 million EVs sold in 2024 - Record Year. Rho Motion. 2024. URL: <https://rhomotion.com/news/over-17-million-evs-sold-in-2024-record-year/>
13. Outlook for electric mobility. International Energy Agency (IEA). 2024. С. 102-105. URL: <https://iea.blob.core.windows.net/assets/a9e3544b-0b12-4e15-b407-65f5c8ce1b5f/GlobalEVO Outlook2024.pdf>
14. Li S., Zhu X., Ma Y., Zhang F. The role of government in the market for electric vehicles: Evidence from China / S. Li та ін. Journal of Policy Analysis and Management. 2021. Т. 41, № 2. С. 450–485. <https://doi.org/10.1002/pam.22362>
15. Макроекономіка і основи глобалізації: навчальний посібник / за ред. Н. Б. Решетняк, С. О. Климової. Харків: Видавництво Іванченка І. С. 2024. 336 с.
16. Чернобаев В. В. Прямі та непрямі методи державного регулювання інноваційного розвитку економіки. Конкурентоспроможна модель інноваційного розвитку економіки України : матеріали V Міжнар. наук.-практ. конф., м. Кропивницький, 08 груд. 2022 р. / М-во освіти і науки України, Центральноукраїн. нац. техн. ун-т. Кропивницький : ЦНТУ, 2022. С. 106–107.
17. Шибасева Н. В., Бабан Т. О. Державне регулювання економіки: Навчальний посібник. Х.: ДБТУ, 2022. 272 с.

18. Іванова Т. М. Закордонний досвід державного регулювання інноваційної діяльності підприємств. Шляхи підвищення ефективності будівництва в умовах формування ринкових відносин. 2023. Вип. 3, №52(2). С. 171–184. [https://doi.org/10.32347/2707-501x.2023.52\(2\).171-184](https://doi.org/10.32347/2707-501x.2023.52(2).171-184)
19. The European Green Deal. European Commission. 2025. URL: [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/story-von-der-leyen-commission/european-green-deal\\_en](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/story-von-der-leyen-commission/european-green-deal_en)
20. New car registrations, European Union.. Embargoed press release. ACEA – European Automobile Manufacturers' Association. 2025. С. 6. URL: [https://www.acea.auto/files/Press\\_release\\_car\\_registrations\\_December\\_2024.pdf](https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_December_2024.pdf)
21. Electric vehicles: tax benefits and purchase incentives in the 27 member states of the European Union (2021). ACEA – European Automobile Manufacturers' Association. 2021. С. 6. URL: [https://www.acea.auto/files/Electric\\_vehicles-Tax\\_benefits\\_purchase\\_incentives\\_European\\_Union\\_2021.pdf](https://www.acea.auto/files/Electric_vehicles-Tax_benefits_purchase_incentives_European_Union_2021.pdf)
22. Electric vehicles: tax benefits and purchase incentives in the 27 member states of the European Union (2022). ACEA – European Automobile Manufacturers' Association. 2022. С. 6. URL: <https://www.acea.auto/files/Electric-Vehicles-Tax-Benefits-Purchase-Incentives-2022.pdf>
23. Tax benefits and purchase incentives. Electric passenger cars / 27 EU member states (2023). ACEA – European Automobile Manufacturers' Association. 2023. С. 8. URL: [https://www.acea.auto/files/Electric\\_cars-Tax\\_benefits\\_purchase\\_incentives\\_2023.pdf](https://www.acea.auto/files/Electric_cars-Tax_benefits_purchase_incentives_2023.pdf)
24. Tax benefits and purchase incentives. Electric cars / 27 EU member states (2024). ACEA – European Automobile Manufacturers' Association. 2024. С. 9. URL: [https://www.acea.auto/files/Electric-cars-Tax-benefits-purchase-incentives\\_2024.pdf.pdf](https://www.acea.auto/files/Electric-cars-Tax-benefits-purchase-incentives_2024.pdf.pdf)
25. Passenger car registrations: -2.4% in 2021; -22.8% in December. ACEA – European Automobile Manufacturers' Association. 2021. URL: <https://www.acea.auto/pc-registrations/passenger-car-registrations-2-4-in-2021-22-8-in-december/>
26. New car registrations: +13.9% in 2023; battery electric 14.6% market share. ACEA – European Automobile Manufacturers' Association. 2024. URL: <https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-13-9-in-2023-battery-electric-14-6-market-share/>
27. New car registrations: +0.8% in 2024; battery-electric 13.6% market share. ACEA – European Automobile Manufacturers' Association. 2025. URL: <https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-0-8-in-2024-battery-electric-13-6-market-share>
28. European EV charging report 2025: Growth, gaps and grids. gridX. 2025. С. 39. URL: <https://www.gridx.ai/resources/european-ev-charging-report-2025#report-download-section>
29. Податковий кодекс України: Кодекс від 02.12.2010 № 2755-VI. Верховна Рада України. 2010. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#n14930>
30. Статистика. Асоціація українських автомобілевиробників «Укравтопром». 2025. URL: <https://ukrautoprom.com.ua/category/statistika>
31. За рік український ринок електромобілів зріс майже втричі. Асоціація українських автомобілевиробників «Укравтопром». 2024. URL: <https://ukrautoprom.com.ua/za-rik-ukrayinskyj-rynok-elektromobiliv-zris-majzhe-vtrychi>
32. Karpus V. The electric car boom in Ukraine: 120 thousand cars served by 17 thousand charging stations. IT community. 2024. URL: <https://itc.ua/en/news/the-electric-car-boom-in-ukraine-120-thousand-cars-served-by-17-thousand-charging-stations/>
33. Лєра О. С. Шляхи сталого розвитку ринку автомобільного пального в Україні: виклики та можливості післявоєнного періоду. Сучасні напрями розвитку економіки, підприємництва, технологій та їх правового забезпечення: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції / відповід. за вип. : проф. Семак Б. Б. Львів : вид-во Львівського торговельно-економічного університету, 2024. С. 62-63.

*Конфлікт інтересів: автори повідомляють про відсутність конфлікту інтересів.*

*Стаття надійшла до редакції 21.09.2025  
Стаття рекомендована до друку 24.11.2025  
Стаття опублікована 30.12.2025*

## REFERENCES

1. Lozynska, S., Lozynska, V., & Chikh, R. (2024). Impact of electric vehicles on reducing CO<sub>2</sub> emissions in urban agglomerations: energy efficiency, environmental friendliness and vehicle safety. Zbirnyk TT24, 75. Retrieved from [https://sci.ldubgd.edu.ua/bitstream/123456789/15014/1/Збірник\\_TT24остаточний.pdf#page=75](https://sci.ldubgd.edu.ua/bitstream/123456789/15014/1/Збірник_TT24остаточний.pdf#page=75) (in Ukrainian)
2. Kostenko, H. P. (2022). Economic aspects of the efficiency of using electric vehicles. In The 13th International scientific and practical conference "Modern science: innovations and prospects" (pp. 67). Stockholm, Sweden: SSPG Publish. (in Ukrainian)
3. Jiang, B. H., Hsu, C. C., Su, N. W., & Lin, C. C. (2024). A review of modern electric vehicle innovations for energy transition. *Energies*, 17(2906), 20. <https://doi.org/10.3390/en17122906>
4. Briceno-Garmendia, C., Qiao, W., & Foster, V. (2023). The economics of electric vehicles for passenger transportation. Washington, DC: World Bank. Retrieved from <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/4c73ad87-2972-44e3-942e-cd2e3bb32350/content>
5. International Energy Agency (IEA). (2024). Global EV Outlook 2024: Moving towards increased affordability (p. 173). Retrieved from <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2024>
6. International Energy Agency (IEA). (2025). Global EV Outlook 2025: Expanding sales in diverse markets (p. 171). Retrieved from <https://iea.blob.core.windows.net/assets/0aa4762f-c1cb-4495-987a-25945d6de5e8/GlobalEVO Outlook2025.pdf>
7. Martins, E. C. S., Lépine, J., & Corbett, J. (2024). Assessing the effectiveness of financial incentives on electric vehicle adoption in Europe: Multi-period difference-in-difference approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 189, 22. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104217>
8. Matusyak, S., Brodovska, O., & Zvarych, I. (2024). Electromobilization in Western Europe: causes and consequences depending on the stimulation policy of different countries. *Ekonomichnyi prostir*, 186, 62–69. <https://doi.org/10.32782/2224-6282/186-11> (in Ukrainian)
9. Kravchenko, R. (2024). Results of the study on the effectiveness of applying the provisions of the Law of Ukraine "On certain issues of the use of vehicles equipped with electric motors...". RADA: Next Generation and Westminster Foundation for Democracy. Retrieved from <https://kompek.rada.gov.ua/uploads/documents/31242.pdf> (in Ukrainian)
10. Kunitskyi, O., & Pshemyska, A. (2024). Electric vehicles in Ukraine are increasing – despite power outages. *Deutsche Welle*. Retrieved from <https://www.dw.com/uk/elektromobiliv-v-ukraini-bilsae-popri-vidklucenna-svitla/a-70121705> (in Ukrainian)
11. Kostenko, H. (2023). Situational analysis of the prospects for the development of electric transport and its integration into the energy system of Ukraine. *Energetyka: ekonomika, tekhnologii, ekolohiia*, 1, 117–124. <https://doi.org/10.20535/1813-5420.1.2023.276185> (in Ukrainian)
12. Rho Motion. (2024). Over 17 million EVs sold in 2024 – Record Year. Retrieved from <https://rhomotion.com/news/over-17-million-evs-sold-in-2024-record-year/>
13. International Energy Agency. (2024). Outlook for electric mobility (pp. 102–105). Retrieved from <https://iea.blob.core.windows.net/assets/a9e3544b-0b12-4e15-b407-65f5c8ce1b5f/GlobalEVO Outlook2024.pdf>
14. Li, S., Zhu, X., Ma, Y., & Zhang, F. (2021). The role of government in the market for electric vehicles: Evidence from China. *Journal of Policy Analysis and Management*, 41(2), 450–485. <https://doi.org/10.1002/pam.22362>
15. Reshetnyak, N. B., & Klymova, S. O. (Eds.). (2024). *Macroeconomics and fundamentals of globalization: Textbook*. Kharkiv: Ivanchenko I. S. Publishing. (in Ukrainian)
16. Chornobaiev, V. V. (2022). Direct and indirect methods of state regulation of innovative economic development. In *Competitive model of innovative economic development of Ukraine: Proceedings of the V International scientific-practical conference* (pp. 106–107). Kropyvnytskyi: CNTU. (in Ukrainian)
17. Shybaieva, N. V., & Baban, T. O. (2022). *State regulation of the economy: Textbook*. Kharkiv: DBTU. (in Ukrainian)

18. Ivanova, T. M. (2023). Foreign experience of state regulation of innovative activity of enterprises. Ways to improve construction efficiency under market conditions, 3(52(2)), 171–184. [https://doi.org/10.32347/2707-501x.2023.52\(2\).171-184](https://doi.org/10.32347/2707-501x.2023.52(2).171-184) (in Ukrainian)
19. European Commission. (2025). The European Green Deal. Retrieved from [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/story-von-der-leyen-commission/european-green-deal\\_en](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/story-von-der-leyen-commission/european-green-deal_en)
20. European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). (2025). New car registrations, European Union (Embargoed press release, p. 6). Retrieved from [https://www.acea.auto/files/Press\\_release\\_car\\_registrations\\_December\\_2024.pdf](https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_December_2024.pdf)
21. European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). (2021). Electric vehicles: tax benefits and purchase incentives in the 27 member states of the European Union (p. 6). Retrieved from [https://www.acea.auto/files/Electric\\_vehicles-Tax\\_benefits\\_purchase\\_incentives\\_European\\_Union\\_2021.pdf](https://www.acea.auto/files/Electric_vehicles-Tax_benefits_purchase_incentives_European_Union_2021.pdf)
22. European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). (2022). Electric vehicles: tax benefits and purchase incentives in the 27 member states of the European Union (p. 6). Retrieved from <https://www.acea.auto/files/Electric-Vehicles-Tax-Benefits-Purchase-Incentives-2022.pdf>
23. European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). (2023). Tax benefits and purchase incentives. Electric passenger cars / 27 EU member states (p. 8). Retrieved from [https://www.acea.auto/files/Electric\\_cars-Tax\\_benefits\\_purchase\\_incentives\\_2023.pdf](https://www.acea.auto/files/Electric_cars-Tax_benefits_purchase_incentives_2023.pdf)
24. European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). (2024). Tax benefits and purchase incentives. Electric cars / 27 EU member states (p. 9). Retrieved from [https://www.acea.auto/files/Electric-cars-Tax-benefits-purchase-incentives\\_2024.pdf.pdf](https://www.acea.auto/files/Electric-cars-Tax-benefits-purchase-incentives_2024.pdf.pdf)
25. European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). (2021). Passenger car registrations: -2.4% in 2021; -22.8% in December. Retrieved from <https://www.acea.auto/pc-registrations/passenger-car-registrations-2-4-in-2021-22-8-in-december/>
26. European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). (2024). New car registrations: +13.9% in 2023; battery electric 14.6% market share. Retrieved from <https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-13-9-in-2023-battery-electric-14-6-market-share/>
27. European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). (2025). New car registrations: +0.8% in 2024; battery-electric 13.6% market share. Retrieved from <https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-0-8-in-2024-battery-electric-13-6-market-share>
28. gridX. (2025). European EV charging report 2025: Growth, gaps and grids (p. 39). Retrieved from <https://www.gridx.ai/resources/european-ev-charging-report-2025#report-download-section>
29. Verkhovna Rada of Ukraine. (2010). Tax Code of Ukraine (Code No. 2755-VI). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#n14930> (in Ukrainian)
30. Ukravtoprom – Association of Ukrainian Automobile Manufacturers. (2025). Statistics. Retrieved from <https://ukravtoprom.com.ua/category/statistika> (in Ukrainian)
31. Ukravtoprom – Association of Ukrainian Automobile Manufacturers. (2024). In one year, the Ukrainian electric vehicle market grew almost threefold. Retrieved from <https://ukravtoprom.com.ua/za-rik-ukrayinskyj-rynok-elektromobiliv-zris-majzhe-vtrychi> (in Ukrainian)
32. Karpus, V. (2024). The electric car boom in Ukraine: 120 thousand cars served by 17 thousand charging stations. IT Community. Retrieved from <https://itc.ua/en/news/the-electric-car-boom-in-ukraine-120-thousand-cars-served-by-17-thousand-charging-stations/>
33. Leha, O. S. (2024). Ways of sustainable development of the automotive fuel market in Ukraine: challenges and opportunities of the post-war period. In B. B. Semak (Ed.), Modern directions of economic, entrepreneurial, technological development and their legal support: Proceedings of the International scientific-practical conference (pp. 62–63). Lviv: Lviv University of Trade and Economics Publishing. (in Ukrainian)

*Conflict of Interest: the authors declare no conflict of interest.*

*The article was received by the editors 21.09.2025*

*The article is recommended for printing 24.11.2025*

*The article was published on 30.12.2025*

**O. SHUBA\***, PhD (Geography), Associate Professor, Associate Professor of the Department of International Economics and World Economy, <https://orcid.org/0000-0002-6186-6700>, [e.shuba@karazin.ua](mailto:e.shuba@karazin.ua)

**M. SHUBA\***, PhD (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of International Economic Relations and Logistics, <https://orcid.org/0000-0003-2581-6914>, [marinashuba@karazin.ua](mailto:marinashuba@karazin.ua)

**O. CHALA\***, Bachelor, [chala2021em11@student.karazin.ua](mailto:chala2021em11@student.karazin.ua)

\* V.N. Karazin Kharkiv National University, 4 Svobody Sq., Kharkiv, 61022, Ukraine

## GOVERNMENT INCENTIVES AS A FACTOR IN THE DEVELOPMENT OF THE GLOBAL ELECTRIC VEHICLE MARKET (THE CASE OF EUROPEAN EXPERIENCE)

The European experience in promoting the development of electric vehicles, particularly in countries such as Germany, France, the Netherlands, Belgium, and Norway, confirms the effectiveness of a comprehensive approach that combines tax incentives, direct subsidies, and the active development of charging infrastructure. The highest results in this field have been achieved in Norway, where the share of battery electric vehicles (BEVs) among new registrations has reached almost 90%. This was made possible thanks to long-term tax exemptions as well as a high level of environmental awareness among the population. In the Netherlands and Belgium, stable growth is ensured by regional subsidy programs and the high density of the charging network. In contrast, in Germany and France, the pace of electric fleet expansion has slowed due to a reduction in the volume of government financial support. Despite differences in instruments and institutional approaches, a common trend is the clear dependence of the level of electromobility on the stability of state policy in this area and the scale of investment in related industries. The analysis of international experience, along with current trends in the development of the Ukrainian market, makes it possible to identify a number of state policy tools adapted to the current socio-economic conditions. In the context of political and economic instability, the short-term perspective of state intervention should focus on measures with high efficiency and moderate budgetary costs. Such measures include: the development of charging and service infrastructure for electric transport; the introduction of preferential loan and leasing programs for the purchase of electric vehicles; and stimulating consumer demand through targeted support programs for specific social or professional groups. Furthermore, in the post-war economic recovery phase, it is advisable to outline priority areas for the development of the electric vehicle market that could become drivers of transport system modernization, reduction of energy dependence, and enhancement of environmental security. These include: increasing transparency in state regulation mechanisms, which will strengthen investor and consumer confidence, ensure fairness and openness of market processes, and reduce the risks of corruption and abuse by officials; integrating electric vehicle market development policy with other strategic areas of state policy, particularly energy, transport, and climate, which will enable the formation of a comprehensive and balanced approach to post-war infrastructure and economic modernization as a whole; strengthening state financial support for the development of the alternative energy resources sector, which is critically important for reducing the national economy's dependence on fossil fuel imports and ensuring the country's long-term energy security.

**Keywords:** global electric vehicle market, state policy instruments, factors of electric vehicle market development, state financial support, infrastructure modernization.

*JEL Classification:* F68, O52, L62, Q58.

---

**Як цитувати:** Шуба О.А., Шуба М.В., & Чала О.О. (2025). Державне стимулювання як фактор розвитку світового ринку електромобілів (на прикладі європейського досвіду). *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна* серія «Економічна», (109), 169–184. <https://doi.org/10.26565/2311-2379-2025-109-15>

**In cites:** Shuba O., Shuba M., & Chala O. (2025). Government incentives as a factor in the development of the global electric vehicle market (the case of european experience). *Bulletin of V. N. Karazin Kharkiv National University Economic Series*, (109), 169–184. <https://doi.org/10.26565/2311-2379-2025-109-15> (in Ukrainian)

---