

УДК 346.1

DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2024.06.53>

## УЧАСНИКИ ВІДНОСИН У СФЕРІ НАДАННЯ ПОСЛУГ ЗАРЯДЖАННЯ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ

Марасін О.В.,

аспірант

Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень

імені В.К. Макутова

Національної академії наук України»

ORCID: 0009-0003-7579-5178

### Марасін О.В. Учасники відносин у сфері надання послуг заряджання електромобілів.

Урбанізація спричиняє негативні зміни екологічного стану міста. Одним з істотних джерел викидів у атмосферне повітря CO<sub>2</sub> є саме автомобільний транспорт, без якого сучасне місто не може розвиватись. Для подолання негативного впливу на стан екології у межах сучасного мегаполіса використовується концепція «Smart City» (розумне місто). Розвиток використання електромобілів для транспортного забезпечення сучасного розумного міста може бути визначено як окрему складову на рівні з іншими факторами розумної мобільності. Проведений аналіз компетенції органів у сфері розвитку інфраструктури електромобільного транспорту у напрямку дозволяє дійти висновку, що такими органами, які мають відповідні організаційно-господарські повноваження для реалізації концепції «Smart City» розумне місто у практичній площині на загальнодержавному рівні є Верховна Рада України, Кабінет Міністрів України, Президент України; на центральному рівні – органи, діяльність яких прямо чи опосередковано спрямована на розвиток електромобільного транспорту, зокрема Мінінфраструктури, Укртрансбезпека, Мінцифри, Національна рада з відновлення України від наслідків війни, а на місцевому рівні – державні адміністрації, органи місцевого самоврядування тощо. Послуги з заряджання електромобілів у розумному місті «Smart City» можуть надаватись суб'єктами господарювання – юридичними особами або фізичними особами-підприємцями. Такі послуги не є постачанням електроенергії, а навпаки є споживанням електроенергії, а тому для їх надання не потрібна ліцензія. Недоліком є відсутність у КВЕД коду для такої господарської діяльності як послуга із зарядки електромобілів. Також надання послуг зарядки електромобілів можуть здійснюватися негосподарюючими суб'єктами. Іншими учасниками відносин у сфері надання послуг із заряджання електромобілів є суб'єк-

ти господарювання, які забезпечують діяльність операторів ЕЗС. Важливим учасником відносин з надання послуг заряджання електромобілів є споживач. Перспективним напрямом подальших досліджень є розкриття правового забезпечення господарської діяльності операторів станцій заряджання електромобілів.

**Ключові слова:** smart-city, сталий розвиток, електромобільна інфраструктура, послуги заряджання електромобілів, організаційно-господарські повноваження.

### Marasin O.V. Participants of relations in the field of provision of electric vehicle charging services.

Urbanization causes negative changes in the ecological state of the city. One of the significant sources of CO<sub>2</sub> emissions into the atmosphere is road transport, without which a modern city cannot develop. To overcome the negative impact on the state of ecology within the boundaries of a modern metropolis, the concept of «Smart City» is used. The development of the use of electric vehicles for transportation in a modern smart city can be defined as a separate component on a par with other factors of smart mobility. The conducted analysis of the competence of bodies in the field of development of the infrastructure of electric mobile transport in the direction allows us to come to the conclusion that the bodies that have the appropriate organizational and economic powers to implement the concept of «Smart City» at the practical level at the national level are the Verkhovna Rada of Ukraine, the Cabinet of Ministers of Ukraine, President of Ukraine; at the central level - bodies whose activities are directly or indirectly aimed at the development of electric transport, in particular the Ministry of Infrastructure of Ukraine, Ukrtransbezpeka, the Ministry of Digital Transformation, The National Council for the Recovery of Ukraine from the Consequences of the War, and at the local level – state administrations, local self-government bodies, etc. Electric vehicle charging services in

the «Smart City» can be provided by business entities - legal entities or individual entrepreneurs. Such services are not electricity supply, but rather electricity consumption, and therefore no licence is required to provide them. A disadvantage is the absence of a code in the NACE for such economic activities as electric vehicle charging services. Also, the provision of electric vehicle charging services can be carried out by non-management entities, such as condominiums. Other participants in relations in the field of providing electric vehicle charging services are business entities that provide the activities of electric vehicle operators. An important participant in relations for the provision of electric vehicle charging services is the consumer. A promising direction for further research is the disclosure of the legal support for the economic activity of operators of electric vehicle charging stations.

**Key words:** smart-city, sustainable development, electric vehicle infrastructure, electric vehicle charging services, organizational and economic powers.

**Постановка проблеми.** Урбанізація стала сучасним трендом розвитку населених пунктів, але поряд з позитивними наслідками, головним з яких є розвиток економіки, вона спричиняє і негативні: такі, як погіршення екологічного стану міста. Тому урбанізація є складним явищем з подвійним ефектом. Яскравим прикладом існування двох сторін однієї медалі розвитку міста є автомобільний транспорт. Сучасний мегаполіс не може існувати та розвиватись без нього, але він є також одним з істотних джерел викидів CO<sub>2</sub> у атмосферне повітря, що призводить до виникнення парникового ефекту. Численні повені, що відбулись протягом 2024 року у багатьох містах Європи, свідчать про те, що населені пункти піддаються драматичним наслідкам зміни клімату, спричинених парниковим ефектом. Недаремно Кліматичними цілями Європейського Союзу серед іншого встановлено мету досягнення на теренах Європи кліматичної нейтральності, а також скорочення викидів парникових газів на 90% до 2040 року.

Отже, головне питання яке постає для розвитку сучасного міста: чи можна зберегти позитивний вплив урбанізації та подолати або хоча б істотно зменшити вплив негативних факторів на екологію міста? Відповіддю на це питання стала концепція «Smart City» (розумне місто), яка на протязі останніх років у всьому світі застосовується для забезпечення сталого розвитку населених пунктів і подолання негативного впливу на екологію тощо. Одним із напрямків забезпечення зниження негативного впливу на екологію у межах міста є широке запровадження електромобільного транспорту, що є можли-

вим тільки за умови створення надійної системи станцій заряджання електромобілів у межах населеного пункту. Тому окреслення кола учасників правовідносин у сфері надання послуг заряджання електромобілів є необхідним як з теоретичних, так і практичних міркувань.

**Стан опрацювання проблеми.** Питання правового забезпечення сталого розвитку розкрили А.Г. Бобкова, Т.С. Гудіма, Р.А. Джабраїлов, В.А. Устименко та О.В. Шаповалова. Проблеми правового забезпечення впровадження концепції «Smart City» у практичну площину дослідили І.В. Діордіця, Я.В. Журавель, Д.Д. Задихайло, В.Г. Олюха, Я.В. Смольська. Правове регулювання транспортної системи України розглянули у своїх працях О.В. Клепікова, Е.М. Деркач. Загальні положення щодо суб'єктів організаційно-господарських відносин розкрили у своїх працях І.М. Кравець, О.П. Подцерковний, В.С. Щербина.

Проте питання щодо визначення кола учасників відносин у сфері надання послуг заряджання електромобілів, а також визначення кола суб'єктів організаційно-господарських повноважень у цій сфері, що необхідно для практичного запровадження концепції «Smart City» (розумне місто), до цього часу у наукових працях вітчизняних вчених не розглядались.

**Метою статті** є визначення кола учасників правовідносин у сфері надання послуг заряджання електромобілів у межах «Smart City» (розумне місто).

**Виклад основного матеріалу.** Враховуючи обраний Україною курс на європейську інтеграцію необхідним є запровадження державної політики сталого розвитку населених пунктів. Концепція «Smart City» (розумне місто) активно запроваджується у країнах ЄС як інструмент сталого розвитку міста який дозволить вирішити не тільки соціальні, але і екологічні проблеми. Одним з напрямків у якому має розвиватись розумне місто – розумна мобільність. Вітчизняні вчені І.В. Діордіця та Я.В. Журавель визначили розумний транспорт як один із напрямків розвитку розумного міста, але вважають що до нього відноситься «підвищення ефективності мережі, а також підвищення безпеки транспортних засобів і людей та скорочення часу в дорозі.» [5, с. 101]. Тобто вони таку складову як екологічність транспорту не відносять до категорії розумний транспорт. Аналогічну позицію займає Р.В. Севастьянов, який вважає, що розумний транспорт «передбачає створення системи інтелектуальних транспортних і логістичних систем, які забезпечують моніторинг і управління трафіком, дозволяють контролювати оплату дорожніх зборів, реагувати на надзвичайні ситуації, керувати світлофорами. В рамках даного напрямку зазвичай також розглядаються інтелектуальне

паркування і сервіс оповіщення на зупинках громадського транспорту» [5, с. 172].

З наведеними підходами повністю погодитись не можна, адже транспортна система розумного міста має враховувати не тільки ті напрямки розвитку які вони вказали, але і екологічні аспекти. Недаремно у науковій літературі наголошується на такій складовій розвитку сучасного розумного міста «Smart City» як екологічність в цілому. «Говорячи про екологічний показник концепції, можна виокремити кілька чинників, які впливають на ступінь розумності міста за цим критерієм: низький рівень шкідливих викидів або взагалі їхня відсутність від промислової діяльності, «зеленість» міста (велика кількість насаджень), незначні/низькі викиди в атмосферу вуглекислого газу від транспортних засобів тощо.» [3, с.3 б].

Погоджуючись з вищенаведеним, необхідно додати, що розвиток використання електромобілів для транспортного забезпечення сучасного розумного міста може бути визначено як окрему складову на рівні з іншими факторами розумної мобільності. Цей підхід важливий не тільки з теоретичних міркувань, але і з практичних, оскільки за такого підходу у програмах розвитку розумного міста «Smart City» буде забезпечена належна увага до розвитку електромобільної інфраструктури та поширення використання електромобілів у межах розумного міста. Загальновідомо, що одним з факторів, який істотно впливає на підвищення рівня використання електромобільного транспорту є можливість швидко та безперешкодно зарядити електромобіль. Тому розвиток інфраструктури зарядки електромобілів є одним з головних завдань як для розвитку використання електромобілів, так і для запровадження концепції розумного міста в цілому. Варто зазначити, що станції заряджання електромобілів мають бути інтегровані у єдину інфраструктурну систему автомобільного транспорту міста та країни, що можливо забезпечити на основі використання сучасних інформаційно-комунікаційних технологій, штучного інтелекту тощо.

Аналіз положень ст.1 Закону України «Про автомобільний транспорт» № 2344-III від 05.04.2001 року дає підстави для висновку про те, що електророзрядні станції відносяться до інфраструктури автомобільного транспорту, адже електромобільний транспорт є його видом, а відтак і частиною транспортної системи країни.

Термін «система» давньогрецького походження (від гр. «systema», «συστήμα» як «ціле, складене з частин», «сполучення») та розглядається як єдність, множина елементів, пов'язаних між собою, утворюючи визначену цілісність. Про систему говорять у випадку, коли потрібно охарактеризувати об'єкт як дещо ціле, складене

з частин – елементів системи, кожен з яких також може бути охарактеризований як окремий об'єкт [7; 1]. Виходячи з такого підходу, інфраструктура для заряджання електромобілів може бути складовою не тільки транспортної системи країни, але і транспортної системи міста. Тому її розвиток має забезпечуватись як державними органами, так і органами місцевого самоврядування.

О.В. Клепікова справедливо наголошує, що роль державних органів в організації транспортної системи залежить від характеру їх компетенції, який визначається відповідно до ознаки галузевого спрямування, що є фундаментальною та виконує системоутворюючу роль в організації галузевих господарських систем [3, с. 14]. Спираючись на зазначений підхід можна окреслити нижченаведену структуру державних органів та органів місцевого самоврядування, які мають повноваження у сфері розвитку зарядних станцій електромобілів (ЕЗС).

На загальнодержавному рівні повноваження щодо розвитку транспорту, в тому числі електромобільного, покладені на Верховну Раду України, Кабінет Міністрів України, Президента України. Згідно зі ст. 85 Конституції України, до повноважень Верховної Ради України, зокрема належить прийняття законів, затвердження загальнодержавних програм економічного, науково-технічного, соціального, національно-культурного розвитку, охорони довкілля, визначення засад внутрішньої і зовнішньої політики тощо. Відповідно до п. 5 ч. 1 ст. 92 Конституції України, виключно законами України визначаються засади використання транспорту. Виходячи із чого, саме на Верховну Раду України як законодавчий орган покладені повноваження щодо прийняття дієвих законів у сфері використання електромобільного транспорту в Україні та створення нормативних основ для розвитку інфраструктури електромобільного транспорту.

На Кабінет Міністрів України, як на вищий орган у системі органів виконавчої влади згідно ст. 116 Конституції України покладені обов'язки щодо розроблення і здійснення загальнодержавних програм економічного, науково-технічного, соціального і культурного розвитку України. Відповідно до ч. 1 ст. 21 Закону України «Про Кабінет Міністрів України» № 794-VII від 27 лютого 2014 року, Кабінет Міністрів України спрямовує і координує роботу міністерств та інших центральних органів виконавчої влади, які забезпечують проведення державної політики у відповідних сферах суспільного і державного життя, виконання Конституції та законів України, актів Президента України, додержання прав і свобод людини та громадянина. Наприклад, Планом заходів із реалізації Національної

транспортної стратегії України на період до 2030 року (затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 07.04.2021 № 321-р) задекларовано законодавче стимулювання виробництва електромобілів в Україні; створення національної мережі швидкісних електрозарядних станцій; розроблення нормативної бази щодо розвитку інфраструктури стосовно виробництва та експлуатації електромобілів, гібридів.

Мінінфраструктури є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України, що забезпечує формування та реалізує державну політику, зокрема у сфері автомобільного транспорту. Серед завдань Мінінфраструктури у сфері автомобільного транспорту, а відтак і електромобільного транспорту є: забезпечення формування та реалізація державної політики у сфері автомобільного транспорту, розвитку транспортної інфраструктури. Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра з відновлення України – Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури і який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті. Основними завданнями Укртрансбезпеки є: здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті, надання у передбачених законом випадках адміністративних послуг у сфері автомобільного, міського електричного, залізничного транспорту.

Стосовно розвитку інфраструктури електромобільного транспорту на місцевому рівні, то, згідно зі ст. 119 Конституції України, місцеві державні адміністрації забезпечують як виконання законів та актів органів виконавчої влади, так і державних і регіональних програм, забезпечують законність і правопорядок, додержання прав і свобод громадян. Відповідно до ст. 16 Закону України «Про місцеві державні адміністрації» № 586-XIV від 9 квітня 1999 року, місцеві державні адміністрації в межах, визначених Конституцією і законами України, здійснюють на відповідних територіях державний контроль за додержанням громадської безпеки і порядку, правил технічної експлуатації транспорту та дорожнього руху. За приписами п. 5 ч. 1 ст. 20 Закону України «Про місцеві державні адміністрації» № 586-XIV від 9 квітня 1999 року, місцева державна адміністрація здійснює управління автомобільними дорогами загального користування місцевого значення в межах адміністративно-територіальної одиниці.

Відповідно до ч. 3 ст. 21 Закону України «Про автомобільний транспорт» № 2344-III від

05.04.2001 року, органи місцевого самоврядування в межах своїх повноважень за погодженням з відповідним підрозділом Національної поліції приймають рішення про організацію місць зберігання транспортних засобів на відповідній території (з урахуванням забезпечення їх станціями зарядки електромобілів) та здійснюють контроль за діяльністю таких місць зберігання транспортних засобів відповідно до законодавства. Пунктом 4.12 ДБН В.2.3-15:2007 «Автостоянки і гаражі для легкових автомобілів» (зі змінами та доповненнями) передбачено, що на автостоянках, гаражах (паркінгах) повинно бути передбачено не менше ніж 5% машиномісць від загальної кількості для паркування електромобілів. Такі машиномісця в надземних автостоянках, гаражах (паркінгах) можуть обладнуватися зарядними станціями для електромобілів. У підземних гаражах (паркінгах) машиномісця для паркування електромобілів дозволяється обладнувати зарядними станціями тільки на першому підземному поверсі.

Органи місцевого самоврядування затверджують відповідні програми розвитку електрозарядної інфраструктури у відповідній місцевості. Наприклад, рішення Криворізької міської ради від 23.02.2024 року № 2547 затверджено Програму розвитку електрозарядної інфраструктури в Криворізькій міській територіальній громаді на 2024, 2025 роки. Згідно вказаної програми однією з найвагоміших перешкод у виборі електричного транспорту серед інших є обмежена інфраструктура ЕЗС.

Окрім вказаного та враховуючи той факт, що електромобілі являються екологічним видом транспорту, котрі не випускають шкідливі вихлопи/гази в повітря, на місцеві державні адміністрації та органи місцевого самоврядування покладено ряд повноважень щодо вирішення екологічних питань, котрі в тому числі пов'язані зі збільшенням використання електромобілів. Так згідно зі ст. 15 Закону України «Про навколишнє природне середовище» № 1264-XII від 25.06.1991 року, місцеві ради несуть відповідальність за стан навколишнього природного середовища на своїй території і в межах своєї компетенції: забезпечують реалізацію екологічної політики України, екологічних прав громадян, затверджують з урахуванням екологічних вимог проекти планування і забудови населених пунктів, їх генеральні плани та схеми промислових вузлів, затверджують місцеві екологічні програми. За приписами ст. 21 Закону України «Про місцеві державні адміністрації» № 586-XIV від 09.04.1999 року, місцева державна адміністрація розробляє, подає на затвердження відповідної ради та забезпечує виконання регіональних екологічних програм, звітує перед відповідною радою про їх виконання, вносить до

відповідних органів пропозиції щодо державних екологічних програм.

До органів зі спеціальним статусом, які опосередковано регулюють питання розвитку інфраструктури електромобільного транспорту, можна віднести Міністерство цифрової трансформації України, Національну раду з відновлення України від наслідків війни.

Постановою Кабінету Міністрів України від 18 вересня 2019 р. № 856 затверджено Положення про Міністерство цифрової трансформації України, відповідно до якого Міністерство цифрової трансформації України (Мінцифри) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України. Мінцифри є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики, зокрема у сферах цифровізації, цифрового розвитку, цифрової економіки, цифрових інновацій та технологій, робототехніки та роботизації, електронного урядування та електронної демократії, розвитку інформаційного суспільства, інформатизації. Мінцифри активно працює над цифровізацією транспортної галузі. Це і рішення з автоматизації процесів, і створення нових цифрових сервісів для бізнесу та громадян, розроблення різних мобільних додатків для водіїв електромобілів тощо.

Указом Президента України від 21 квітня 2022 року № 266/2022 затверджено Положення про Національну раду з відновлення України від наслідків війни. Відповідно до вказаного Положення, вказана Рада є консультативно-дорадчим органом при Президентові України. Серед основних завдань Ради є розроблення плану заходів з післявоєнного відновлення та розвитку України, який, зокрема, передбачатиме відновлення і розбудову транспортної, медичної, соціальної, комунальної, виробничої інфраструктури, підготовка стратегічних ініціатив, проектів нормативно-правових актів, прийняття і реалізація яких є необхідними для ефективної роботи та відновлення України у воєнний і післявоєнний періоди.

Безпосередньо господарську діяльність з надання послуг із зарядки електромобілів можуть здійснювати суб'єкти господарювання – юридичні особи або фізичні особи підприємці. Така діяльність не ліцензується та може запроваджуватись тими суб'єктами господарювання, які перебувають на єдиному податку і відносяться до другої або третьої групи. Закон України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електророзрядної інфраструктури та електричних транспортних засобів» № 2956-IX від

24.02.2023 року внесено позитивні зміни, в тому числі щодо статусу діяльності з надання послуг із заряджання систем акумулювання електроенергії (акумуляторних батарей) електромобілів за допомогою електророзрядних станцій – така діяльність є споживанням електроенергії, а не її постачанням. Відповідні зміни внесені і до ч. 5 ст. 58 Закону «Про ринок електричної енергії» № 2019-VIII від 13.04.2017 року. Відтак, з 23.03.2023 року надання послуг із зарядки електромобілів не є постачанням електроенергії, а тому не потребує ліцензування. Такий підхід законодавця треба вітати.

В той же час, існують і певні недоліки. Так, класифікація видів економічної діяльності ДК 009:2010, затверджена наказом Держспоживстандарту № 457 від 11.10.2010 року не містить такого виду господарської діяльності як послуги із зарядки електромобілів. На практиці вихід знайдено наступний: вказується вид діяльності з кодом 45.20 «Технічне обслуговування та ремонт автотранспортних засобів», оскільки він є найближчим до послуг заряджання електромобілів. Проте такий підхід є вимушеним кроком, який обумовлений саме відсутністю відповідного КВЕД.

Також надання послуг зарядки електромобілів може здійснюватися негосподарючими суб'єктами. Наприклад, ОСББ має право встановлювати станції зарядки електромобілів на прибудинкових територіях як власними силами, так і на основі договору з суб'єктами господарювання. В першому випадку, така діяльність не буде господарською, адже судова практика проводить чітку позицію щодо діяльності ОСББ, яка спрямована на забезпечення функціонування ОСББ і є діяльністю негосподарюючих суб'єктів, що спрямована на створення і підтримання необхідних матеріально-технічних умов їх функціонування. Тому всі кошти, отримані від такої діяльності, мають спрямовуватись на виконання функцій ОСББ.

Іншими учасниками відносин у сфері надання послуг із заряджання електромобілів є суб'єкти господарювання, які забезпечують вказану діяльність. В першу чергу, це енергопостачальні організації. У випадку, якщо оператор ЕЗС використовує сонячні панелі для отримання електричної енергії, яку в подальшому використовуватиме для підзарядки електромобілів, то тут важливим є підприємства які забезпечують монтаж і подальшу експлуатацію сонячних панелей. Цифровізація діяльності підприємств, які надають послуги заряджання електромобілів є умовою їх належного розвитку, зокрема шляхом створення цифрової платформи на основі якої будуть об'єднуватись ЕЗС та споживачі у єдину мережу. Отже, одним із важливих контрагентів для забезпечення діяльності операторів ЕЗС є

суб'єкти господарювання, які надають послуги у цифровій сфері. Варто зазначити, що такі послуги можуть бути частиною загального проекту створення розумного міста «Smart City». Також важливим учасником відносин з надання послуг заряджання електромобілів є споживач. При цьому необхідно виходити з розширеного тлумачення цього терміну, оскільки заряджання електромобілів може здійснюватися як суб'єктами господарювання, так і пересічними особами, які використовують електромобілі у особистих цілях. Дотримання прав споживачів також є умовою розвитку «Smart City». Як справедливо вказується науковцями «тільки захищений та впевнений споживач здатен створити умови для сталого розвитку підприємства навіть у несприятливих умовах» [4, с. 265].

**Висновки.** Концепція «Smart City» (розумне місто) є інструментом забезпечення сталого розвитку міста, який дозволить вирішити не тільки соціальні, але і екологічні проблеми. Розвиток використання електромобілів для транспортного забезпечення сучасного розумного міста може бути визначено як окрему складову на рівні з іншими факторами розумної мобільності.

Проведений аналіз компетенції органів у сфері розвитку інфраструктури електромобільного транспорту у напрямку дозволяє дійти висновку, що такими органами, які мають відповідні організаційно-господарські повноваження для реалізації концепції «Smart City» розумне місто у практичній площині на загальнодержавному рівні є Верховна Рада України, Кабінет Міністрів України, Президент України; на центральному рівні – органи, діяльність яких прямо чи опосередковано спрямована на розвиток електромобільного транспорту, зокрема Мінінфраструктури, Укртрансбезпека, Мінцифри, Національна рада з відновлення України від наслідків війни, а на місцевому рівні – державні адміністрації, органи місцевого самоврядування тощо.

Послуги з заряджання електромобілів у розумному місті «Smart City» можуть надаватись суб'єктами господарювання – юридичними особами або фізичними особами-підприємцями. Такі послуги не є постачанням електроенергії, а навпаки є споживанням електроенергії, а тому для їх надання не потрібна ліцензія. Недоліком є відсутність у КВЕД коду для такої господарської діяльності як послуга із зарядки електромобілів. Також надання послуг зарядки електромобілів

може здійснюватися негосподарючими суб'єктами, такими як ОСББ. При цьому вони не здійснюють господарську діяльність, а експлуатують ЕЗС переважно для забезпечення потреб своїх мешканців. Іншими учасниками відносин у сфері надання послуг із заряджання електромобілів є суб'єкти господарювання, які забезпечують діяльність операторів ЕЗС. Важливим учасником відносин з надання послуг заряджання електромобілів є споживач.

**Перспективним напрямом подальших досліджень** є розкриття правового забезпечення господарської діяльності операторів станцій заряджання електромобілів.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Адамик О.В. Розмежування понять «автоматизовані», «комп'ютерні» та «інформаційні» системи бухгалтерського обліку: трансформація елементів методу. *Економічний аналіз*. 2016. Том 26. № 1. С. 163–169.
2. Діордіця І.В., Журавель Я.В. Інноваційність концепту «Smart City» та юридичні механізми забезпечення його кібербезпеки в умовах реформування територіальних громад в Україні. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. № 1. 2023. С. 99–105.
3. Клепікова О.В. Теоретичні проблеми правової організації транспортної системи України. Автореферат дис. на здобуття наук. ступ. доктора юридичних наук за спец. 12.00.04. Київ. 2020. С. 14–36.
4. Олюха В.Г., Лига А.І. Господарсько-правові аспекти захисту прав споживачів. *Електронне наукове видання «Аналітично-порівняльне правознавство»*. 2024. № 1. С. 264–268.
5. Севастьянов Р.В. Актуальні проблеми розвитку «Розумних міст» (Smart City). *Вісник Хмельницького національного університету*. 2021. № 2. С. 170–175.
6. Смольська Я.В., Задихайло Д.Д. Концепція «Smart-city» та нормотворчі завдання щодо її реалізації. *Юридичний науковий електронний журнал*. № 12. 2023. С. 225–228.
7. Тарнавська Т.В. Генеза поняття «система»: історичний огляд. *Духовність особистості: методологія, теорія і практика*. 2011. № 6 (47). С. 129–139.