Додаток Б

МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ПОДАТКОВИЙ УНІВЕРСИТЕТ

ФАКУЛЬТЕТ/НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ТА МИТНОЇ СПРАВИ

КАФЕДРА МИТНОЇ СПРАВИ ТА ТОВАРОЗНАВСТВА

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА (ПРОЄКТ)

на тему: Особливості митного регулювання автомобільного ринку в Україні

Здобувача вищої освіти __2__ рівня, II курсу, ММ-22-1 групи,
Спеціальності: Менеджмент,
Освітня програма: Менеджмент митної справи

_____ Черепок Анастасія Володимирівна
(підпис) (прізвище, ім'я, по батькові)

Науковий керівник _____ Гребельник Олександр Петрович, к.е.н, професор
(підпис) (прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

Керівник освітньо професійної програми _____ Гребельник Олександр Петрович, к.е.н, професор
(підпис) (прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

Допущено до захисту за рішенням кафедри _____
протокол від «14» 01 2024 № 7

Завідувач кафедри _____ _____
(підпис) (прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

Ірпінь – 2024

Реєстрація № 10 31.01.2024
(дата) (підпис відповідальної особи)

Результати перевірки до захисту 7
(до захисту, на доопрацювання) (дата) (підпис, прізвище, ініціали)

(підпис, прізвище, ініціали)

(підпис, прізвище, ініціали)

Результат захисту відмінно 06.02.2024
(оцінка) (дата) (підпис)

Голова комісії: (підпис) Л.В. Дейнеко (ініціали, прізвище)

Члени комісії: (підпис) О.П. Требельнєєк (ініціали, прізвище)

(підпис) О.В. Мельнєєк (ініціали, прізвище)

(підпис) Ю.В. Микитенко (ініціали, прізвище)

Додаток В

БЛАНК ОЦІНЮВАННЯ ВИПУСКНОЇ РОБОТИ

Об'єкти контролю	Діапазон оцінки в балах	Фактична кількість балів	Примітки	Дата, П.І.П.: керівника, голови комісії членів комісії, секретаря, (підписи)
ОЦІНЮВАННЯ ДИПЛОМНОЇ РОБОТИ КОМІСІЄЮ ПО ЗАХИСТУ				
1.Доповідь	від 0 до 15			П.В Даїнеко О.П. Требенчак О.В. Мелянчек Т.В Миколенко О.Ю Хоружченко
2. Роздатковий матеріал	від 0 до 10			
3. Знання теоретичного та практичного матеріалу, вміння відповідати на запитання	від 0 до 25			
5. Апробація (участь у конференціях)	від 0 до 10			
РАЗОМ БАЛІВ	від 0 до 60			
ЗАГАЛЬНА КІЛЬКІСТЬ БАЛІВ	від 0 до 100	95		

ПЕРЕВЕДЕННЯ ОЦІНКИ ЗА 100-БАЛЬНОЮ ШКАЛОЮ ДО НАЦІОНАЛЬНОЇ ШКАЛИ ТА ШКАЛИ ЄКТС

Оцінка за 100-бальною шкалою	Оцінка за шкалою ЕКТС	Оцінка за національною шкалою	Дата	П.І.П.: голови, членів комісії, секретаря, (підпис)
95	A	Відмінно	06.02.2024	

Правила переведення оцінок до національної шкали та шкали ЕКТС

Оцінка за 100-бальною шкалою	Оцінка за шкалою ECTS	Оцінка за національною шкалою
90-100	A	5 (відмінно)
80-89	B	4 (добре)
70-79	C	
60-69	D	3 (задовільно)
50-59	E	
35-49	FX	2 (незадовільно)

Факультет/навчально-науковий інститут економічної безпеки та митної справи
Кафедра митної справи
Спеціальність Менеджмент
Освітня програма Менеджмент митної справи

Затверджую
Завідувач кафедри митної справи
та товарознавства О.П.Гребельник
«10» 02 2023

Завдання на кваліфікаційну роботу (проєкт) здобувачу вищої освіти

Черепок Анастасія Володимирівна
(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема кваліфікаційної роботи (проєкту) Особливості митного регулювання автомобільного ринку в Україні
   Затверджена наказом ректора від «31» грудня 2022 № 139
2. Строк здачі закінченої роботи
3. Мета роботи дослідження об'єктивних та суб'єктивних явищ, що впливають на розвиток ринку легкових автомобілей

Об'єкт дослідження закономірності розвитку системи митно- тарифного регулювання імпорту легкових авто
Предмет дослідження теоретичні та практичні засади розвитку митно-тарифного регулювання легкових автомобілей
Орієнтовна база дослідження діяльність суб'єктів господарювання та Державної митної служби України

4. Вихідні дані до роботи: наукові джерела; офіційна інформація Державної митної служби; офіційні дані Державної служби статистики України.
5. Перелік графічного матеріалу: таблиці, рисунки, графіки.
6. Зміст випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи (перелік питань за кожним розділом)

Розділ 1. Основи митного регулювання автомобільного ринку в Україні
1.1 Особливості державного регулювання автомобільного ринку в Україні в умовах воєнного часу;
1.2. Податкові інструменти популяризації електромобілів в Україні
Розділ 2. Вплив митного регулювання на функціонування автомобільного ринку в Україні
2.1. Аналіз імпортних та експортних операцій з автомобілями в Україні
2.2. Вплив митних інституціональних регуляторів на структурні зміни

автомобільного ринку України

Розділ 3. Шляхи удосконалення митного оподаткування легкових автомобілів в контексті євроінтеграції

3.1. Порівняння досвіду функціонування системи митного-тарифного регулювання імпорту легкових країн ЄС та України;

3.2. Напрями удосконалення митного оподаткування імпорту автомобілів з урахування євроінтеграційних процесів

7. Календарний план виконання роботи

№	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів робот	
		За планом	Фактично
1	Вибір теми, вивчення літературних джерел, постановка проблеми та складання плану роботи	25.09.2022	
2	Вибір та вивчення навчальної, наукової та методичної літератури за темою	02.11.2022	
3	Видача завдання науковим керівником	04.02.2023	
4	Підготовка першого розділу роботи та подання її науковому керівнику	06.05.2023	
5	Підготовка другого розділу роботи та подання її науковому керівнику	02.09.2023	
6	Підготовка третього розділу роботи та подання її науковому керівнику	03.10.2023	
7	Доопрацювання роботи з урахуванням зауважень наукового керівника	23.11.2023	
8	Подання роботи для перевірки на наявність плагіату	02.12.2023	
9	Попередній захист роботи	21.12.2023	
10	Отримання відгуку керівника роботи	15.01.2024	
11	Допуск роботи зав. кафедрою до захисту	24.01.2024	
12	Передача директору ННІ закінченої кваліфікаційної роботи	25.01.2024	
13	Отримання зовнішньої рецензії	27.01.2023	
14	Захист роботи	Лютий 2024	

8. Дата видачі завдання «22» 02 2022

9. Науковий керівник кваліфікаційної роботи (проєкту) _____ Гребельник О.І
(підпис) (прізвище, ініціали)

10. Гарант освітньо-професійної програми _____ Гребельник О.П.
(підпис) (прізвище, ініціали)

11. Завдання до виконання отримав здобувач вищої освіти _____ Черепок А.В.
(підпис) (прізвище, ініціали)

Відгук наукового керівника кваліфікаційної роботи (проєкту)

Дослідження, представлене у дипломній роботі на освітньо-кваліфікаційному рівні "Магістр", ретельно розглядає особливості митного регулювання автомобільного ринку в Україні. Автор вдало розкриває актуальні аспекти та своєчасність цієї теми, спрямовуючи свої зусилля на ретельне визначення аналізу імпорту автомобілів.

У роботі аналізується особливості митного регулювання автомобільного ринку в умовах воєнного часу, податкові інструменти популяризації електромобілів в Україні, імпортно-експортні операції з автомобілями, порівняно досвід функціонування системи митного оподаткування автомобільного ринку країн ЄС та України

Автор наводить аргументовані висновки, вказуючи на позитивні та негативні аспекти митного регулювання автомобільного ринку. Зазначається, що стагнація національної галузі автомобілебудування та високий попит на автомобілі з боку населення спричинили безперечну імпортозалежність даного сегменту ринку. Проаналізувавши поточний стан митно-тарифного регулювання автомобільного ринку в Україні автор надає можливі напрямки покращення її функціонування.

Сама робота є високоякісною, системно та логічно побудованою. Автор продемонстрував глибокі знання теми, вміння логічно викладати матеріал та здатність робити обґрунтовані висновки. Як науковий керівник не маю жодних значущих зауважень до дослідження. Дипломна робота є повністю завершеною та відповідає встановленим вимогам, заслуговуючи позитивної оцінки . Висновок щодо автора – заслуговує на присвоєння кваліфікації "Магістр" за спеціальністю «Менеджмент митної справи».

(підпис)

30.01.24
(дата)

Висновок кафедри про кваліфікаційну роботу (проєкт)

Кваліфікаційна робота (проєкт) здобувача вищої освіти

Черепок Анастасії Володимирівни
(прізвище, ініціали)

після попереднього захисту розглянута на засіданні кафедри, протокол від «04» 01 2024 № 1 допущена/не допущена до захисту на екзаменаційній комісії.

Завідувач кафедри

(підпис) (прізвище, ініціали)

РЕЦЕНЗІЯ

на випускну кваліфікаційну (дипломну) роботу

здобувача вищої освіти Державного податкового університету

Черепок Анастасії Володимирівни

Особливості митного регулювання автомобільного ринку в Україні

Актуальність теми. З метою забезпечення безпеки країни, захисту національних інтересів, забезпечення збалансованості державної економіки та рівноваги внутрішнього ринку країни, стимулювання прогресивних структурних змін в економіці країни та створення сприятливих умов для залучення економіки країни до системи світового поділу праці держава здійснює регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Діяльність державних органів щодо регулювання ЗЕД здійснюється в усіх країнах, проте її масштаби, форми та методи, цілі та задачі визначаються кожною країною, враховуючи її положення у світовій економіці та політикою держави. Наразі державне регулювання ринку легкових автомобілів має недосконалий механізм нормативно-правового забезпечення та характеризується відсутністю взаємодії між урядом, автодиллерами, автовиробниками та покупцями легкових автомобілів.

Наукова новизна. В роботі дано теоретичне обґрунтування ролі автомобільного ринку як важливої умови успішного економічного розвитку України.

Якість проведеного аналізу проблеми, текстового та табличного матеріалу. Під час виконання дипломної роботи, тему було розглянуто в повному обсязі. При цьому, були вирішені наступні завдання: розглянуто особливості митного регулювання автомобільного ринку в Україні в умовах воєнного стану; досліджено податкові інструменти популяризаццїї електромобілів в Україні; проаналізовано імпортно-експортні операції з автомобілями в Україні; досліджено вплив митного законодавства на структурні зміни автомобільного ринку в Україні; порівняно досвід функціонування системи митного оподаткування автомобільного ринку в країнах ЄС та Україні; виокремлено напрями удосконалення митного оподаткування імпорту автомобілів з урахуванням євроінтеграції.

Обґрунтованість пропозицій і висновків та їх практична цінність у роботі підприємства, установи, організації, органів ДМС України. За результатами виконаної роботи були зроблені висновки та рекомендації. Одержані результати можуть бути використані в практичній діяльності ДМСУ у частині проведення реформування митно-тарифного регулювання автомобільного ринку в Україні.

Наявність недоліків. Недоліки в дипломній роботі не суттєві, основним із яких є недостатнє висвітлення структури імпорту автомобілів за типом двигуна.

Загальний висновок і оцінка роботи. Випускна кваліфікаційна (дипломна) робота викладена на актуальну тему, так як висвітлює роль автомобільного ринку, як важливою умовою успішного економічного розвитку, за результатами виконаної роботи зроблені загальні висновки та пропозиції. Магістерська кваліфікаційна робота виконана у відповідності до завдань із дотриманням всіх вимог і може бути допущена до захисту в екзаменаційній комісії та заслуговує оцінки «відмінно».

Рецензент Директор ПП «Пентада Транс»

(науковий ступінь, вчене звання, посада, місце роботи)

ПЕНТАДА ТРАНС ТОВ "ПЕНТАДА ГРУПП" Ідентифікаційний код 36701373

(підпис, М.П.) Тарабцю Богдан Анатолійович

(ініціали, прізвище)

«__» _____202_ р.

ННІ економічної безпеки та митної справи

Кафедра митної справи та товарознавства

ДОВІДКА

про перевірку курсової/випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи на академічний плагіат

П. І. Б. автора роботи

Черепок Анастасія Володимирівна

Курс/група _____ММ-22-1_____

Тема дипломної роботи

Особливості митного регулювання автомобільного ринку в Україні

П. І. Б. наукового керівника

Гребельник Олександр Петрович

Дата захисту: 20.01.24

За результатом перевірки оригінальний текст у роботі становить 92,74%
Відсоток схожості (складається з правомірних запозичень – посилання, цитування; і неправомірних запозичень – пояснення щодо відсотку тексту, який не є оригінальним (н/д, стаття або інші роботи автора, які є у базі, але вони не зазначені в літературних джерелах) 7,26%, цитат 3,63%.

Відповідальна особа за перевірку на кафедрі М. Іщук

АНОТАЦІЯ

Особливості митного регулювання автомобільного ринку в Україні

Мета дипломної роботи полягає у дослідження об'єктивних та суб'єктивних явищ, що впливають на розвиток ринку легкових авто.

Завданнями роботи є: розглянути особливості митного регулювання автомобільного ринку в умовах воєнного часу; дослідити податкові інструменти популяризації електромобілів в Україні; проаналізувати імпортно-експортні операції з автомобілями в Україні; дослідити вплив митного законодавства на структурні зміни автомобільного ринку України; порівняти досвід функціонування системи митного оподаткування автомобільного ринку країн ЄС та України ; виокремити напрями удосконалення митного оподаткування імпорту

Предметом дослідження є теоретичні та практичні засади розвитку митно-тарифного регулювання легкових авто.

Об'єктом даного дослідження є закономірності розвитку системи митно-тарифного регулювання імпорту легкових авто.

Базою дослідження виступає діяльність суб'єктів господарювання та Державної митної служби України.

За результатами дослідження сформульовані висновки та рекомендації щодо удосконалення імпортного оподаткування автомобілів в Україні у контексті євроінтеграційних процесів.

Одержані результати можуть бути використані в практичній діяльності ДМСУ у частині проведення реформування митно-тарифного регулювання автомобільного ринку в Україні.

Кваліфікаційна робота містить 59 сторінок, 7 таблиць, 11 рисунків, список використаних джерел 30 найменувань, 5 додатків

Ключові слова: автомобільний ринок, легковий автомобіль, електромобіль, вживаний автомобіль, митні платежі, митне оформлення, розмитнення автомобіля, Закон про «нульове» розмитнення, євроінтеграція.

Рік виконання кваліфікаційної роботи: 2023

Рік захисту роботи: 2024

SUMMARY

Peculiarities of customs regulation of the automobile market_in Ukraine

The purpose of the thesis is to study objective and subjective phenomena affecting the development of the passenger car market.

The tasks of the work are: to consider the peculiarities of customs regulation of the automobile market in wartime conditions; to investigate tax instruments for the promotion of electric cars in Ukraine; analyze import-export operations with cars in Ukraine; to investigate the impact of customs legislation on structural changes in the automobile market of Ukraine; to compare the experience of the functioning of the customs taxation system of the car market of EU countries and Ukraine; to single out directions for improving customs taxation of imports

The subject of the study is the theoretical and practical foundations of the development of customs and tariff regulation of passenger cars.

The object of this research is the regularities of the development of the system of customs and tariff regulation of the import of passenger cars.

The basis of the study is the activity of business entities and the State Customs Service of Ukraine.

Based on the results of the study, conclusions and recommendations are formulated regarding the improvement of import taxation of cars in Ukraine in the context of European integration processes.

The obtained results can be used in the practical activities of the DMSU in the part of reforming the customs and tariff regulation of the automobile market in Ukraine.

The qualification work contains 59 pages, 7 tables, 11 figures, a list of used sources of 30 titles, 5 appendices

Keywords: automobile market, passenger car, electric car, used car, customs payments, customs clearance, car customs clearance, Law on "zero" customs clearance, European integration.

Year of qualification work: 2023

Year of job protection: 2024

ОСОБЛИВОСТІ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ В УКРАЇНІ

ВСТУП 9

РОЗДІЛ 1. ОСНОВИ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ УКРАЇНИ 12

1.1 Особливості державного регулювання автомобільного ринку в Україні в умовах воєнного часу 12

1.2. Податкові інструменти популяризації електромобілів в Україні 18

РОЗДІЛ 2. ВПЛИВ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ НА ФУНКЦІОНУВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ В УКРАЇНИ 25

2.1. Аналіз імпортних та експортних операцій з автомобілями в Україні 25

2.2. Вплив митних інституціональних регуляторів на структурні зміни автомобільного ринку України 35

РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ МИТНОГО ОПОДАТКУВАННЯ ЛЕГКОВИХ АВТОМОБІЛІВ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ 44

3.1. Порівняння досвіду функціонування системи митного-тарифного регулювання імпорту легкових країн ЄС та України 44

3.2. Напрями удосконалення митного оподаткування імпорту автомобілів з урахування євроінтеграційних процесів 49

ВИСНОВКИ 52

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ 56

ДОДАТКИ……...52

ВСТУП

З метою забезпечення безпеки країни, захисту національних інтересів, забезпечення збалансованості державної економіки та рівноваги внутрішнього ринку країни, стимулювання прогресивних структурних змін в економіці країни та створення сприятливих умов для залучення економіки країни до системи світового поділу праці держава здійснює регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Діяльність державних органів щодо регулювання ЗЕД здійснюється в усіх країнах, проте її масштаби, форми та методи, цілі та задачі визначаються кожною країною, враховуючи її положення у світовій економіці та політикою держави.

Наразі державне регулювання ринку легкових автомобілів має недосконалий механізм нормативно-правового забезпечення та характеризується відсутністю взаємодії між урядом, автодиллерами, автовиробниками та покупцями легкових автомобілів.

Ринок торгівлі автомобілями є одним із найбільш динамічних секторів торгівлі останнього десятиліття в Україні. Однак негативний вплив фінансово-економічної кризи зумовив суттєве падіння показників розвитку торгівлі автомобілями. Тому дослідження державного регулювання даного сектору економіки має неабияку актуальність.

Питання державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів, зокрема митно-тарифного регулювання розглянули у своїх працях наступні науковці: Герман О.О., Дмитрієв І. А., Мошинська О. Д., Холодько Т.В.. Варто зазначити, що, у працях не вистачає структурних досліджень стосовно впливу митних інструментів на функціонування ринку легкових автомобілів в Україні та використання міжнародного досвіду державного регулювання ринку легкових автомобілів. Дослідження аналітичного характеру допомагають оцінювати реальний стан того чи іншого явища, визначати пріоритетні напрями, що будуть сприяти розвитку ринку легкових автомобілів в Україні.

Мета дипломної роботи полягає у дослідження об’єктивних та суб’єктивних явищ, що впливають на розвиток ринку легкових авто.

Відповідно до визначеної мети дипломної даної роботи нами виокремлено такі завдання:

- розглянути особливості митного регулювання автомобільного ринку в умовах воєнного часу;
- дослідити податкові інструменти популяризації електромобілів в Україні;
- проаналізувати імпортно-експортні операції з автомобілями в Україні;
- дослідити вплив митного законодавства на структурні зміни автомобільного ринку України;
- порівняти досвід функціонування системи митного оподаткування автомобільного ринку країн ЄС та України ;
- виокремити напрями удосконалення митного оподаткування імпорту автомобілів з урахування євроінтеграційних процесів

Об’єктом даного дослідження є закономірності розвитку системи митно-тарифного регулювання імпорту легкових авто.

База дослідження – діяльність суб’єктів господарювання та Державної митної служби України.

Предметом дослідження є теоретичні та практичні засади розвитку митно-тарифного регулювання легкових авто.

Методичною основою дослідження є системний підхід до розвитку митно-тарифних інструментів щодо імпорту легкових авто. Для вирішення визначених завдань використовувалися загальнонаукові методи наукового пізнання:

- метод порівняння – при розгляді та співставлені діючої в Україні системи митно-тарифного регулювання імпорту легкових авто та в країнах ЄС;
- методи аналізу і синтезу – у контексті дослідження імпортно-експортних операцій з легковими авто;
- групування у контексті оцінки митного законодавства на структуру та об’єми імпорту легкових авто.

Інформаційна база дослідження: наукові джерела; офіційна інформація Державної митної служби; офіційні дані Державної служби статистики України.

Наукова новизна даної дипломної роботи полягає у тому, що містить у собі пропозиції практичного характеру стосовно удосконалення системи митно-тарифного регулювання імпорту легкових авто .

РОЗДІЛ 1. ОСНОВИ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ УКРАЇНИ

1.1 Особливості державного регулювання автомобільного ринку в Україні в умовах воєнного часу

2022 рік був найважчим роком для економіки України з часу незалежності. Однак авторинок витримав все – війну, девальвацію, колапс логістики та енергетики. І навіть показав нові тенденції розвитку.

24 лютого 2022 року Верховною Радою України було запроваджено воєнний стан у зв'язку із повномасштабним вторгненням Російської Федерації на територію України. Українська економіка почала своє функціонування в воєнному режимі. У зв'язку з цим особливої актуальності набули питання щодо регулювання ЗЕД в умовах воєнного стану.

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про правовий режим воєнного стану», воєнний стан визначається як особливий правовий режим, що вводиться в Україні або в окремих її місцевостях у разі збройної агресії чи загрози нападу та передбачає надання відповідним органам державної влади повноважень, необхідних для відвернення загрози та забезпечення національної безпеки [9].

Законом України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства на період дії воєнного стану» [19] було звільнено від оподаткування митними платежами: товари, що ввозяться (пересилаються) на митну територію України підприємствами для вільного обігу, крім спирту етилового та інших спиртових дистилятів, алкогольних напоїв, пива (крім квасу «живого» бродіння), тютюнових виробів, тютюну, промислових замінників тютюну, рідин, що використовуються в електронних сигаретах; автомобілі легкові, кузови до них, причепи та напівпричепи, мотоцикли, транспортні засоби, призначені для перевезення 10 осіб і більше, транспортні засоби для перевезення вантажів, які ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу. Цим Законом також передбачено можливість протягом періоду воєнного стану ввозити окремі категорії товарів без подання митним органам дозвільних

документів, особливості виконання митних формальностей, повноваження Кабінету Міністрів України у сфері митної справи. Згодом запроваджені пільги щодо оподаткування транспортних засобів та товарів, що ввозяться з-за кордону, були скасовані [19].

На нашу думку, в більшості збройних конфліктів відзначається кореляція між збройним протистоянням та проблемами ЗЕД, зокрема, зниженням показників експорту та імпорту. Експортні проблеми, насамперед, пов'язані з руйнуванням експортних потужностей, логістичними проблемами, торговельними блокадами, а також санкціями. Зменшення імпорту в більшості випадків зумовлено падінням споживчого попиту та зниженням купівельної спроможності населення. Девальвація національної валюти, що зазвичай супроводжує військовий конфлікт, призводить до інфляційного стрибка, передусім товарів іноземного походження [25].

Автомобілізація є ключовим фактором розвитку та процвітання розвинених країн, саме тому наявність конкурентоспроможного та сформованого автомобільного ринку є важливою умовою успішного економічного розвитку. Аналіз ситуації, яка склалася на світовому авторинку, чітко показує, що автомобільна галузь функціонує в умовах діджиталізації поряд з упровадженням нових прогресивних технологій, зростання обсягів якої майже в усіх сегментах. Слід зауважити, що на сьогоднішній день в Україні рівень автомобілізації один із найнижчих серед країн Європи - 232 авто на тисячу осіб (рис. 1.1). Натомість в Європі цей показник зафіксовано на рівні 610 авто на тисячу осіб, для досягнення середньоєвропейського показника до України потрібно привезти приблизно 15 мільйонів автомобілів [25].

Варто зауважити, що бажання спонукати купівлю нового транспорту та підтримати вітчизняного виробника заганяло ринок вживаних авто в тінь. У результаті обмежень стала масова поява свого часу так званих «євроблях» — автомобілів, зареєстрованих в інших країнах, що належали нерезидентам, ввезених до України в режимі тимчасового ввезення без сплати митних платежів.

Варто зазначити, що автомобілебудування в Україні майже зупинилося. До повномасштабного вторгнення загальна кількість виготовлених машин за методом великовузлового складання на заводах становила близько тисячі легкових авто на місяць.

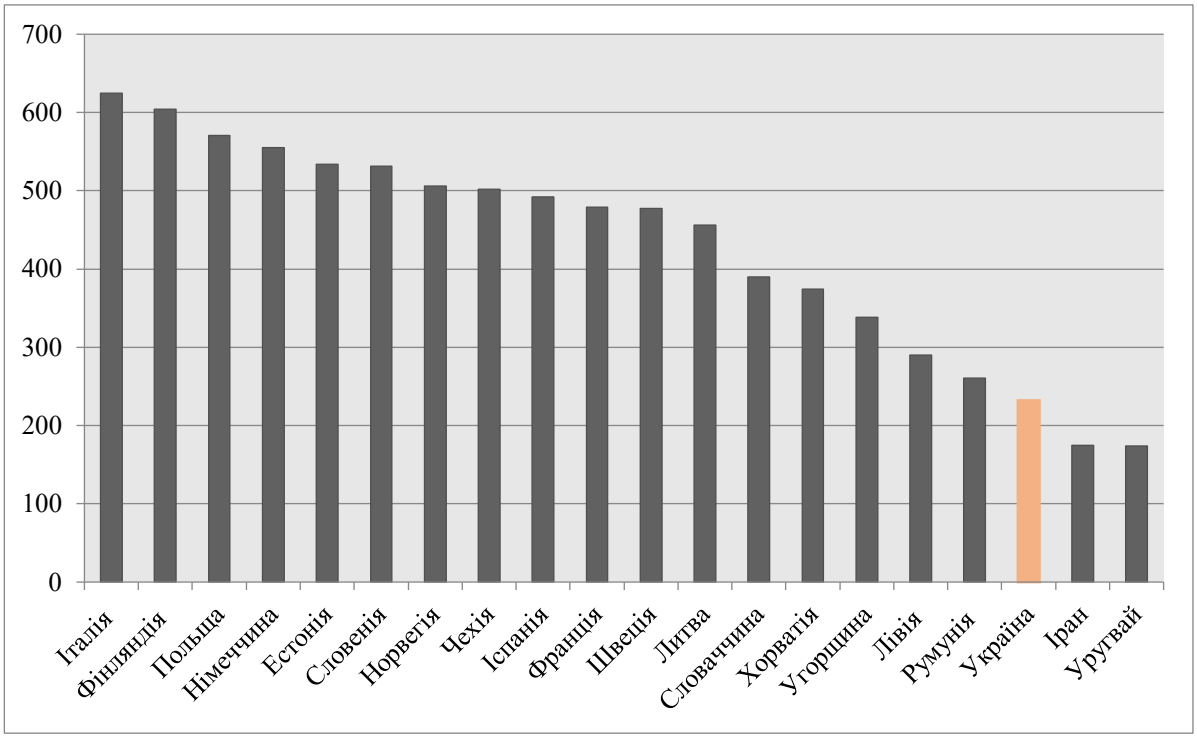


Рис. 1.1. Кількість авто на 1000 жителів у деяких країнах світу

Джерело: сформована автором на основі [29]

Якщо розглядати автомобільний транспорт, то відповідно до УКТЗЕД він входить до розділу XVII: Засоби наземного транспорту, літальні апарати, плавучі засоби і пов‘язані з транспортом пристрої та обладнання; належить до групи 87: Засоби наземного транспорту, крім залізничного або трамвайного рухомого складу, їх частини та обладнання. Дана група містить у собі 16 товарних позицій. Легкові автомобілі, дослідження і розрахунки для яких будуть проводитися в подальшому, знаходяться в товарній позиції 8703. Проаналізувавши коди товарної позиції 8703 УКТЗЕД, можемо констатувати, що основними показниками при визначені як ставок мита, так і загальної суми митних платежів є:

– вид двигуна;

– робочий об‘єм двигуна;
– рік випуску автомобіля;
– попереднє використання автомобіля (рис. 1.2).



Рис. 1.2. Визначальні характеристики транспортних засобів при визначені суми митних платежів

Джерело: сформовано автором

Згідно Закону України №2739−IV “Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів” митне оформлення за кодами товарних позицій 8701 20, 8702, 8704, 8705 нових і таких, що були в користуванні, а також нових транспортних засобів за кодом товарної позиції 8703 згідно з УКТЗЕД з метою вільного обігу транспортних засобів здійснюють за умови їх відповідності екологічним нормам не нижче рівня «ЄВРО-5», а митне оформлення транспортних засобів за кодом товарної позиції 8703, що були в користуванні не нижче рівня «ЄВРО-2» [21].

Документом для засвідчення відповідності транспортних засобів вимогам технічних регламентів є сертифікат або інший документ про підтвердження відповідності, що вказує, якому рівню екологічних норм відповідає за конструкцією транспортний засіб. Позначення рівня екологічних норм має бути

зазначено у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу. Необхідні документи для оформлення транспортного засобу з метою вільного обігу наступні:

- паспортні та інші документи, визначені законодавством України та міжнародними договорами України, що дають право на перетин державного кордону, або паспорт громадянина на право володіння чи розпорядження транспортним засобом;
- реєстраційні (технічні) документи на транспортний засіб із відмітками про зняття його з обліку;
- рахунок-фактура або інший документ, що визначає вартість товару;
- сертифікат або інший документ про підтвердження відповідності екологічним стандартам;
- заява про видачу Посвідчення про реєстрацію транспортного засобу.

У загальному алгоритм розмитнення авто представлено на рис. 1.3.



Рис. 1.3. Алгоритм розмитнення авто

Джерело: складено автором на основі [21]

Наразі система оподаткування імпорту транспортних засобів в Україні передбачає адміністрування трьох податків при їх розмитненні: мита, акцизного податку та податку на додану вартість. Враховуючи обмежену можливість використання мита як інструменту митного регулювання через зобов'язання України в рамках участі у СОТ та важливість ПДВ у якості важливого фіскального джерела, дискусія ведеться щодо адміністрування акцизного податку.

Загальний алгоритм розрахунку ставки мита, що враховує дані особливості представлено на рис.1.4.



Рис. 1.4. Алгоритм розрахунку ставки мита

Джерело: сформовано автором

Отже, що ринок легкових автомобілів переживає сьогодні не найкращі часи. Більша частина внутрішнього попиту покривається за рахунок імпорту автомобілів. Імпорт вживаних автомобілів своєю чергою стимулює автомобільний ринок України та сприяє збільшенню його загальної ємності. Зростання одного із сегментів ринку тягне за собою розвиток інших, а також стимулює ринок загалом. Виявлено тенденції зміни загальної суми митних платежів від таких складових як митна вартість та податок на додану

вартість, на основі актуальних ринкових пропозицій продажів автомобілей. Встановлено, що з віком авто збільшується сума митних платежів, акциз збільшується для всіх категорій досліджуваних автомобілів незалежно від об‘єму двигуна. В цьому також вбачається прагнення держави підтримувати технологічний рівень внутрішнього ринку за рахунок нових і відповідно більш кращих імпортних автомобілів.

1.2. Податкові інструменти популяризації електромобілів в Україні

Сьогодні Україна перебуває в стані залежності від імпорту енергоресурсів, зокрема, нафтопродуктів та газу. Зважаючи на складну геополітичну ситуацію у нашій державі, дана проблема є важливою для вирішення не лише з економічної точки зору, а й з точки зору національної безпеки. Невдовзі вичерпаються ресурси найзатребуванішого джерела енергії – нафти, якщо збережеться така динаміка видобування. Хоча електродвигун з’явився раніше, ніж двигун внутрішнього згоряння, електромобілі здобули заслужену популярність лише у XXI ст. За прогнозами Bloomberg NEF [1], електромобілі становитимуть 10 % світових продажів легкових автомобілів у 2025 р. й аж 58 % – у 2040 р. Україна є одним із лідерів у Європі зі щорічного відсоткового приросту електричних автомобілів. «Зміни – розвиток – прогрес: три ланки, якими характеризується стан сучасної автомобільної галузі, і основний двигун трансформацій, що спіткали світову автомобільну промисловість, – курс на електромобілізацію». Основні переваги електрокарів над автомобілями, які працюють на бензині відображено на рис. 1.6.

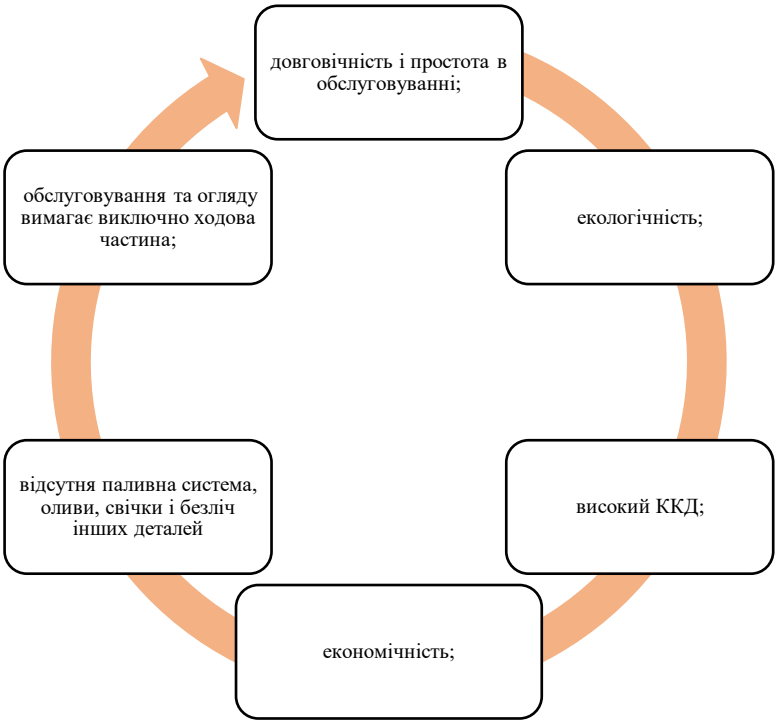


Рис. 1.6. Переваги електрокарів над автомобілями, які працюють на бензині

Джерело: складено автором

Варто зазначити, що електромобілі згідно УКТЗЕД класифікуються, як:

– інші транспортні засоби, що приводяться в рух тільки електричним двигуном:

-- 8703 80 10 --нові

-- 8703 80 90--що використовувалися [28].

Розмитнення гібридних авто ускладнене тим, що у такого авто два чи більше двигунів – внутрішнього згоряння і електричні. На які з них нараховуються податки – залежить від того, який з цих моторів має прямий зв'язок з колесами.

Згідно УКТЗЕД класифікації, поняття "гібрид" чи "гібридний автомобіль" або ж "авто з гібридною силовою установкою" не існує. Тому розмитнити гібрид в Україні можна лише як звичайний автомобіль з двигуном внутрішнього згоряння (найчастіше – бензиновим, дизельних гібридів дуже мало) або як електромобіль.

Якщо привід на колеса у гібрида відбувається через ДВЗ, то авто розмитнюється як звичайний автомобіль, згідно УКТЗЕД 8703 22 (з бензиновим двигуном 1 000 – 1500 см^3), 8703 23 (двигун 1500 – 3000 см^3), 8703 24 (більше 3000 см^3) [28]. Така конструкція у більшості гібридів, які привозяться на український ринок новими чи вживаними – Chevrolet Volt, Ford Fusion PHEV, Mitsubishi Outlander PHEV, Toyota Camry Hybrid, Toyota RAV4 Hybrid тощо. Для їх розмитнення, як і для звичайних автомобілів, використовують формулу:

Мито + Акциз + ПДВ, де ПДВ = (Митна вартість авто + Мито + Акциз) х 20%.

При розмитненні електромобілів (код УКТЗЕД 8703 90), застосовується та ж формула, однак мито та ПДВ не платиться (0%). Натомість акциз залежить від ємності тягової батареї та нараховується за формулою 1кВт год = 1 Євро. Таких гібридів, насправді дуже мало, з відомих – BMW i3 REX, який насправді є електромобілем з додатковим бензиновим генератором. Але тут використовується інший код – 8703 90 10 90 "інші", як для гібридів, які мають ДВС, але привід на колеса виключно від електродвигуна. На нього акциз становитиме 100 євро

Ринок електромобілів у світі набирає стрімких обертів. Зважаючи на те що ще на початку 2000-х років електромобільний бізнес не розглядався як перспективний, то на сьогодні з упевненістю можна сказати, що майбутнє саме за електрифікованими автомобілями. У 2016 р. кількість придбаних у світі електрокарів становила 1 млн, продажі зросли, у порівнянні з 2015 р. на 53 %. У 2016 р. інвестиції в розвиток електромобілів становили понад 2 млрд дол. США, що вдвічі більше, ніж у 2015 р. Китай, Швеція, Франція, Сполучені Штати Америки, Німеччина, Норвегія, Нідерланди зацікавлені в екологічно чистому виді транспорту і стимулюють їх розвиток у своїх країнах. Великі виробники автомобілів та технологічні компанії, спираючись на державну підтримку, планують розширювати та вдосконалювати свою продукцію. Таким чином, перспективи в найближчому майбутньому електрокарів стають ширшими й реальнішими.

Паливна криза на початку та у середині 2022 року стимулювала інтерес українського споживача на авто з електродвигунами.

На нашу думку, у 2022 році в Україні спостерігалося дві помітні зміни сектору електромобілів .

- перша – під час паливної кризи, коли стрімко почав зростати попит на легковики групи BEV (battery electric vehicle, акумуляторні електромобілі). Автобізнес намагався задовольнити цей попит, наповнюючи стоянки різними електромобілями;
- другий етап, коли перебої з постачанням електроенергії внаслідок ракетних ударів спричинили значне збільшення пропозицій на продаж електромобілів від приватних власників.

Враховуючи досвід інших країн, можна стверджувати, що загалом попит на електротранспорт залежить від вартості електромобілів, розвитку інфраструктури та державних програм стимулювання. Комерційні вантажні перевізники та приватний електротранспорт потребують більш детальних програм заохочення, підтримки та субсидій зі сторони держави. Окрім того, масове використання електротранспорту матиме важливий соціальний та екологічний наслідок - сприятиме покращенню якості повітря у містах, що є однією із актуальних загроз у великих містах України. Що стосується вантажного електротранспорту, його використання може виявитись найбільш економічно доцільним саме у великих містах і агломераціях с високою щільністю населення, коли не потрібно долати дуже великі відстані.

Вбачаючи доцільність популяризації електромобілів, урядом України, здійснюються неодноразові спроби введення дієвого механізму надання податкових преференцій для імпорту автомобіля з електричним двигуном, а також вітчизняним виробникам електромобілів та комплектуючих до них.

- з 1 січня 2022 р. набули чинності відповідні закони, які передбачають внесення змін до Податкового (Закон №1660-IX [4], тимчасове до 2026 р. звільнення електричних транспортних засобів та супутніх товарів від оподаткування ПДВ) і Митного (Закон №1661-IX [5], тимчасове, до 2031

року, звільнення від оподаткування ввізним митом) кодексів для стимулювання розвитку галузі електричного транспорту в Україні.

- на початку 2022 року Міністерство інфраструктури України ініціювало розробку ключових змін у державні будівельні норми в частині розміщення електрозаправок на дорогах [6].
- у червні 2022 року «Кабінет Міністрів ухвалив розроблене Міненерго розпорядження «Про створення державним підприємством «Національна атомна енергогенеруюча компанія «Енергоатом» мережі швидкісних автомобільних електрозарядних станцій. Передбачається, що упродовж двох років Енергоатом створить 120 автомобільних електричних зарядних станцій: 40 - великої потужності (від 160 кВТ) та 80 - середньої потужності (від 60 кВт). Зарядні станції працюватимуть в обласних центрах та на основних автомагістралях України.

Розглядаючи будь-який із згаданих вище проектів, передусім виникає питання щодо їх відповідності європейським стандартам пільгового оподаткування. У цьому контексті податкові пільги для електромобілів, передбачені законопроектами, відповідно до Угоди про асоціацію, є допустимими, оскільки не містить несприятливого впливу на умови торгівлі між Україною та країнами ЄС. Слід звернути увагу на рішення Наглядового органу Європейської асоціації вільної торгівлі (EFTA SurveillanceAuthority) № 150/15/COL від 21 квітня 2015 року про заходи державної допомоги для електромобілів, яким встановлено, що нульова ставка ПДВ на імпорт та лізинг електромобілів, більш вигідне нарахування податку на прибуток для працівників компанії, які використовують корпоративні електромобілі для приватних цілей, є сумісними (допустимими) заходами державної допомоги. Також у статті 3 рішення № 150/15/COL вказано, що вільне використання автобусних полос електромобілями не становить державної допомоги для прямих або непрямих бенефіціарів. Таким чином, законопроекти про стимулювання ринку електромобілів в Україні не мають ознак прямої суперечності з європейськими стандартами, оскільки законодавством ЄС

передбачена можливість подібних стимулюючих заходів. Проте вони потребують уточнень, оцінки обраних розробниками способів стимулювання на предмет наявності можливих ризиків, впливу на ціноутворення на електромобілі, а також ефективності його положень та визначення оптимальної моделі розвитку цього сегменту автомобільного ринку [22].

Варто зазначити, що у зв'язку з гармонізацією українського законодавства із європейським та запуском системи спільного транзиту NCTS почала діяти Постанова Кабінету Міністрів України № 1091 від 27 вересня 2022 р. "Про затвердження переліку окремих товарів, ввезення яких на митну територію України та/або переміщення територією України транзитом здійснюється без надання митним органам забезпечення сплати митних платежів". Це оновлений перелік товарів, під час ввезення яких не потрібно вносити заставу у розмірі повної вартості митного оформлення. Легкові автомобілі, у тому числі й електричні, до цього не включені. Через це під час ввезення легковиків і оформлення попередньої митної декларації спочатку потрібно внести кошти на рахунок митниці — заставу у розмірі повної вартості розмитнення.

Згідно цієї постанови змінюється підхід до митного оформлення електромобілів: хоч вони звільнені від сплати мита та ПДВ, митниця вимагає внести заставу перед їх ввезенням.

Вносити фінансову гарантію не потрібно у двох випадках:

- Якщо електромобіль проходить розмитнення безпосередньо в пункті пропуску;
- у випадку використання послуги фінансового гарантування спеціалізованих компаній.

Отже, приходимо до висновку, що урядом України здійснюються неодноразові спроби розробки дієвих механізмів податкового стимулювання розвитку ринку електромобілів. Проте до тепер дане питання остаточно не вирішено з причини відсутності чіткої стратегії популяризації електромобілів в Україні, а також тимчасового характеру дії інструментарію податкового

стимулювання, закріпленого на законодавчому рівні. Реалізації законопроектів щодо поширення електромобілів економічно доцільна за умови отримання допомоги, передбаченої Паризькою угодою розвиваючим країнам або залучення інвестицій на умовах державно-приватного партнерства. За песимістичного сценарію розвитку ринку електромобілів – надання податкових преференцій за будь-яким з законопроектів – призведе до зменшення податкових надходжень до бюджету, а отже, і до зниження ефективності інструментарію державного регулювання ринку електромобілів. Поряд з тим наразі існують певні бюрократичні формальності із розмитненням електромобілів, які створюють також додаткове навантаження на апарат Державної митної служби.

РОЗДІЛ 2. ВПЛИВ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ НА ФУНКЦІОНУВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ В УКРАЇНИ

2.1. Аналіз імпортних та експортних операцій з автомобілями в Україні

Державне регулювання розвитку ринку легкових автомобілів реалізується шляхом проведення органами державної влади економічної та соціальної політики і здійснюється у таких формах:

- регулювання обсягів експорту-імпорту легкових автомобілів;
- видачі спеціальних дозволів на здійснення професійної діяльності на ринку легкових автомобілів, проведення політики стандартизації та сертифікації діяльності автовиробників і підприємств-автодилерів;
- регулювання ставок ввізного мита на легкові автомобілі;
- контроль за дотриманням антимонопольного законодавства та захист вільної конкуренції на ринку легкових автомобілів;
- розвиток суміжних галузей задля максимізації рівня локалізації виробництва легкових автомобілів;
- посилення вимог до екологічності легкових автомобілів;
- надання податкових пільг автовиробникам, компенсації витрат на науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи.

У попередньому розділі нами було виокремлено загальні показники легкових авто, які впливають на визначення ставки митних платежів (рис. 1.2). Розглянемо детальніше дані характеристики у призмі класифікації товарів для цілей митного оформлення. Так класифікація товарів для цілей митного оформлення здійснюється згідно з вимогами Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності (далі – УКТЗЕД), що є товарною номенклатурою Митного тарифу України, затвердженого Законом України від 19.09.2013 р. №584-VII «Про Митний тариф України», з урахуванням Основних правил інтерпретації УКТЗЕД та визначальних для класифікації характеристик товару. Для однозначної класифікації моторних транспортних засобів (далі – МТЗ) необхідно використовувати:

- технічну документацію заводу-виробника автомобіля із зазначенням кількості місць для сидіння;
- сертифікати або аналогічні документи, видані уповноваженим органом країни-виробника, що містять повну технічну характеристику транспортного засобу;
- об’єм та тип двигуна;
- рік виготовлення МТЗ; наявність або відсутність реєстраційних документів.

Згідно УКТЗЕД для цілей митного оподаткування електромобілі класифікуються, як «автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби, призначені головним чином для перевезення людей (табл. 2.1)

Табл. 2.1

Класифікація легкових авто згідно УКТЗЕД

- інші транспортні засоби тільки з поршневим двигуном внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням			
8703 21	--з робочим об’ємом циліндрів двигуна не більш як 1 000 $см^{-3}$:		
	8703 21 10 00	---нові	
	8703 21 90	--- що використовувався	
		8703 21 90 10	---- не більш як 5 років
		8703 21 90 30	---- понад 5 років
8703 22	--з робочим об’ємом циліндрів двигуна понад 1 000 $см^{-3}$, але не більш як 1 500 $см^{-}$		
	8703 22 10 00	--нові	
	8703 22 90	--що використовувалися	
		8703 22 90 10	---- не більш як 5 років
		8703 22 90 30	---- понад 5 років
8703 23	- - з робочим об’ємом циліндрів двигуна понад 1 500 см-3, але не більш як 3 000 см-3		
	---нові		
		8703 23 11	----моторні транспортні засоби, обладнані для тимчасового проживання людей
		8703 23 19	----інше
8703 24	--з робочим об’ємом циліндрів двигуна понад 3 000 см-3:		
	8703 24 10 00	--- нові	
	8703 24 90 00	--- що використовувалися:	

Джерело: [28]

На сьогоднішній день легкові автомобілі — це основна частина ринку транспортних засобів нашої країни (рис. 2.1), та поряд з тим сегмент, що зазнав найістотніших змін протягом останніх років. Поряд з тим, «чіткий поділ легкових автомобілів віком до 5 років та понад 5 років по класифікації товарів

відповідно до УКТ ЗЕД дає можливість здійснити якісну аналітику статистики імпорту» [40].

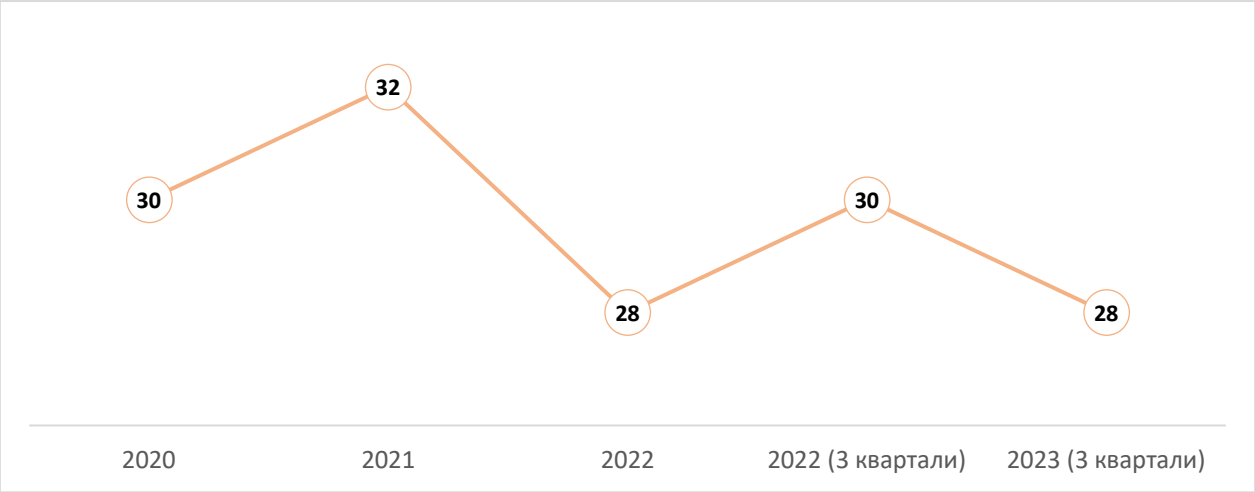


Рис.2.1 Частка імпорту позиції «8703» у загальному обсязі імпорту групи 87 за 2021 - 2023 рік (3 квартали).

Джерело: сформовано автором на основі [16]

З огляду на інформацію, що вказана на рис. 2.1 можемо зробити висновки, що частка імпорту легкових авто серед групи транспортні засоби тримається на досить високому рівні в діапазоні 28-32%, зокрема найбільший показник становив у 2021 році. Станом на 2023 рік даний показник зафіксовано на рівні 28%, що на 2% нижче ніж у попередньому році за аналогічний період, хоча враховуючи, що низьку купівельну спроможність та зменшення кількості населення в Україні у зв'язку із повномасштабним вторгненням даний показник тримається на досить високому рівні.

Для більш конкретного розгляду імпортно-експортних операцій розглянемо основні показники зовнішньоекномічної діяльності (табл. 2.2)

Таблиця 2.2

Основні показники імпорту та експорту позиції 8703, млрд. грн.

Показники	**Період**				
	2020	**2021**	**2022**	**2022 (3 квартали)**	**2023 (3 квартали)**
Товарообіг	95,07	120,88	95,44	71,6	75,24
Імпорт	94, 84	120, 32	93,97	70,75	74,49
Експорт	0,2	0, 57	1,46	0,86	0,76

Джерело: сформовано автором на основі [16]

Аналізуючи таблицю 2.2 можемо констатувати, що імпорт легкових авто вцілому має негативну динаміку про що свідчать вищенаведені показники, зокрема найвищий показник імпорту авто було зафіксовано у 2021 році на рівні 120, 8 млрд. грн., цьогорічний показник враховуючи інформацію за 3 квартали становить 75,24 млрд. грн., що на 3, 6 млрд. грн більше за відповідний період у 2022 році.

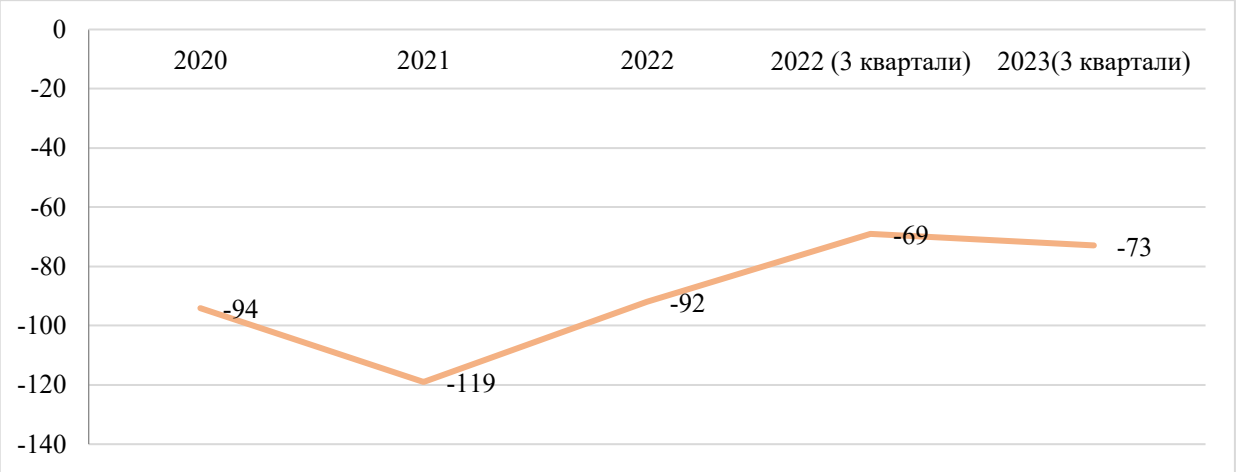


Рис.2.2 Сальдо зовнішньої торгівлі позиції 8703

Джерело: сформовано автором на основі [16]

З огляду на інформацію, що репрезентується на рис. 2.2 можна констатувати той факт, що ринок легкових автомобілів України є яскравим виразником ситуації хронічної імпортозалежності з боку як споживача, так і національного виробника. За 32 роки незалежності в Україні залишилося лише одне підприємство, яке великовузловим складанням виготовляє легкові автомобілі одного відомого іноземного бренду. Це попри те, що Україна є шостою країною в Європі за кількістю населення і десятою за довжиною автомобільних доріг, де рівень автомобілізації можна порівняти з острівною державою Ямайка. Парадоксальність ситуації полягає в тому, що незважаючи на досить протекціоністську політику уряду національного автовиробника, місткий внутрішній ринок, наявність великих автомобільних заводів повного

циклу виробництва, автомобільна промисловість України майже припинила своє існування.

З огляду на рис. 2.3 помітно, що більшість транспортних засобів у 2023 році привозили з країн Європейського Союзу (йдеться саме про країни експорту, а не виготовлення транспортних засобів). Тобто, саме ця кількість транспортних засобів перетинала сухопутні пункти пропуску на кордоні України та Європейського Союзу.

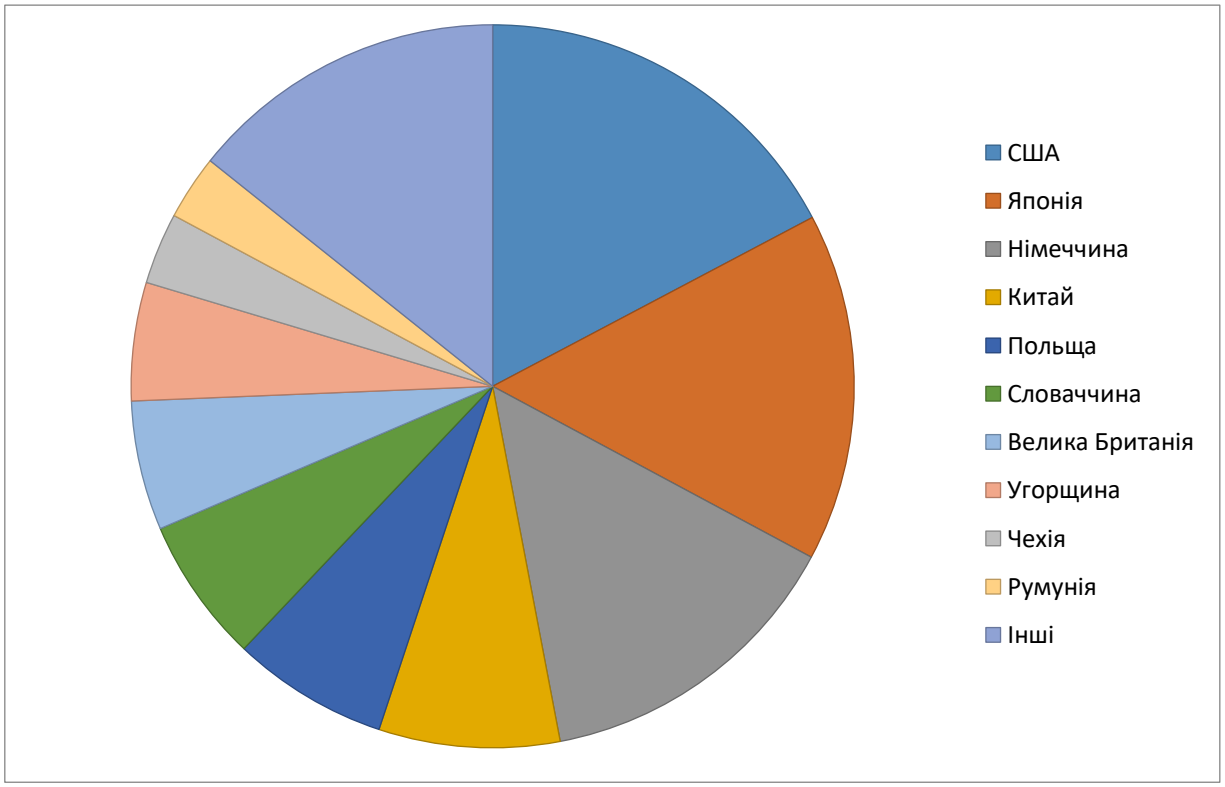


Рис. 2.3 Географічна структура імпорту легкових авто (рис.2.3)

Джерело: сформовано автором на основі [16]

Кількість транспортних засобів, що потенційно могла проходити митне оформлення у морських портах, які зараз тимчасово недоступні, за підсумками 2023 року, може максимально становити 35% від загальної кількості. Йдеться про автомобілі, експортовані зі США, Канади, Південної Кореї та Грузії. Хоча частина із цих транспортних засобів могла ввозитися транзитом через порти ЄС (Литва, Польща, Німеччина тощо), тобто перетинати ті ж наземні пункти пропуску на українському кордоні, що й автомобілі, експортовані з ЄС.

Основне навантаження на пункти пропуску і, як наслідок, збільшення черг на них створила глобальна зміна шляхів постачання товарів. Станом на сьогодні уся логістика іноземних товарів можлива лише через наземні пункти пропуску з країнами ЄС. Враховуючи страйки польських перевізників звужується коло пунктів пропуску, через, які можна перетинати кордон (стосується перевезень авто, які переміщуються на тралах або на лафетах)

Поряд з цим, потрібно зауважити, що значну кількість автомобілів ввозять з-за кордону волонтери на потреби армії, відповідно до постанови Кабінету Міністрів 174-2022-п «Деякі питання пропуску гуманітарної допомоги через митний кордон України в умовах воєнного стану». Такі автомобілі проходять спрощене митне оформлення у пунктах пропуску, проте також створюють певне додаткове навантаження на прикордонну інфраструктуру.

На нашу думку, вирішення черг слід шукати у спрощенні митних формальностей, автоматизації процедур та оптимізації роботи пунктів пропуску, адже це глобальний виклик в умовах зміни транспортних потоків, до яких призвели наслідки повномасштабного вторгнення Росії та страйк польських перевізників.

Таблиця 2.3

Струтура імпорту легкових авто у розрізі підпозицій, млрд. грн. (2020-2023 рр.)

Підпозиція	**Рік**				
	2020	**2021**	**2022**	**2022(3 квартали)**	**2023 (3 квартали)**
870321	1,1	1,4	0,5	0,4	0,3
870322	6,8	7,7	4,7	3,4	2,7
870323	37,2	44,6	22,9	18,1	16,8
870324	9,1	11,2	6,4	4,7	3,8
870331	5,5	5,5	3,0	2,3	3,3
870332	15,5	17,3	20,6	18,1	8,7
870333	10,9	12,4	11,5	8,9	9,2
870340	3	9,1	5,9	3,9	6,1
870350	1,3	3,6	2,4	1,7	3,6
870360	0,5	1,2	1,3	0,7	1,3
870370	0,05	0,1	0,3	0,2	0,2

Джерело: сформовано автором на основі [16]

З огляду на вищезазначену інформацію можна стверджувати, що найбільші показники у 2023 році серед легкових авто займають підпозиції:

- 870323 легкові автомобілі з робочим об’ємом циліндрів двигуна понад 1 500 см-3, але не більш як 3 000 см-3з абсолютним показником у 16,8 млрд. грн., що на 1,3 млрд. менше ніж за аналогічний період у 2022 році, варто зазначити, що цей показник у 2021 році сягнув відмітки 44, 6 млрд. грн., що майже у 2,5 рази більше за цьогорічний показник;
- 870333 легкові авто з поршневим двигуном внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення з робочим об’ємом циліндрів двигуна понад 2 500 см3 з абсолютним показником у 9, 2 млрд. грн. що на 0,3 млрд. більше ніж у попередньому році за аналогічний період. Найбільший показник по даній підпозиції було зафіксовано також у 2021 році на рівні 12,4 млрд. грн.;
- 870332 легкові автомобілі з робочим об’ємом з поршневим двигуном внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення: з робочим об’ємом циліндрів двигуна понад 1 500 см3, але не більш як 2 500 см3 з абсолютним показником у поточному році - 8,7 млрд. грн., що на 9,6 млрд. грн. менше ніж у попорередньому році за аналогічний період.

З інформації, що представлена у табл. 2.4. можна зробити висновки, що більшу частину станом на 2023 рік у розрізі підпозиції 870323 займають легкові автомобілі, які вже використовувалися. Зокрема їх частка у імпорті даної підпозиції займає близько 57%. У попередньому році за аналогчний період даний показник становив 52%. Серед них з найбільшим абсолютним показником 6,3 млрд. грн. імпортувалися авто з двигуном понад 1 500 см3, але не більш як 3 000 см3: що використовувалися не більш як 5 років, друге місце займають авто з двигуном понад 1 500 см3, але не більш як 3 000 см3 що використовувалися понад 5 років, імпорт даної підкатегорії складав близько 6 млрд. грн.

Таблиця 2.4

Структура імпорту легкових авто у розрізі підпозиції 870323 за 2023 рік (3 квартали)

Підпозиція	Категорія	Підкатегорія	Імпорт, млрд.грн
870323	**Всього**		**37,2**
	87032319 Автомобілі легкові з двигуном понад 1 500 см3, але не більш як 3 000 см3: нові	**Всього**	**16,1**
		8703231910 Автомобілі легкові з двигуном 1 500 см3, але не більш як 3 000 см3: нові: з об'ємом циліндрів двигуна понад 1 500 см3, але не більш як 2 200 см3	11,4
		8703231930 Автомобілі легкові з двигуном 1 500 см3, але не більш як 3 000 см3: нові: з об'ємом циліндрів двигуна понад 2 200 см3, але не більш як 3 000 см3	4,6
	87032390 Автомобілі легкові з двигуном понад 1 500 см3, але не більш як 3 000 см3: що використовувалися	**Всього**	**21,0**
		8703239011 Автомобілі легкові з двигуном понад 1 500 см3, але не більш як 3 000 см3: що використовувалися: з об'ємом циліндрів двигуна понад 1 500 см3, але не більш як 2 200 см3: не більш як 5 років	5,3
		8703239013 Автомобілі легкові з двигуном понад 1 500 см3, але не більш як 3 000 см3: що використовувалися: з об'ємом циліндрів двигуна понад 1 500 см3, але не більш як 2 200 см3: понад 5 років	6
		8703239031 Автомобілі з двигуном понад 1 500 см3, але не більш як 3 000 см3: що використовувалися: з об'ємом циліндрів двигуна понад 2 200 см3, але не більш як 3 000 см3: не більш як 5 років	6,3
		8703239033 Автомобілі легкові з двигуном понад 1 500 см3, але не більш як 3 000 см3: що використовувалися: з об'ємом циліндрів двигуна понад 2 200 см3, але не більш як 3 000 см3: понад 5 років	3,5

Джерело: сформовано автором на основі [16]

Експерти Інституту досліджень авторинку виділяють основні причини зростання імпорту вживаних авто:

– формування умов для імпорту вживаних легкових авто, відповідно, можливість легального ввезення транспортних засобів сприяє збільшенню їх імпорту;

- як вже зазаначалося у попередніх розділах дефіцит легкових авто в Україні, який сприяє стабільному зростанню продажів;
- підвищений попит на транспортний засіб “доступного” сегмента. Більше 60% продажів транспортних засобів в Україні – автомобілі вартістю до 10 000 $. Пропозиції на внутрішньому ринку недостатньо, щоб задовольнити потреби населення [7].

Основна тенденція українського імпорту залишається незмінною: найбільший попит серед українців мають доступні автомобілі вартістю $3-4 тисячі. Не став виключенням й жовтень, протягом якого таких було 11,2% від загальної кількості ввезених. Загалом, 72,7% усіх імпортних легковиків у жовтні-2023 коштували менш як $10 тисяч.

Український ринок електромобілів щомісяця демонструє рекорди. Щомісяця зростає інтерес до таких машин, їх все більше привозять з-за кордону. Показники ринку виявилися рекордними не лише для нашої країни, але й у порівнянні з європейськими сусідами: загальний парк електромобілів в Україні перевищує польський на майже 20 тисяч машин, пише польська Gazeta Prawna, посилаючись на дані Інституту досліджень авторинку.

Те, що об’єднує Польщу та Україну у питанні електромобільності, — це все ще недостатньо розвинута інфраструктура зарядних станцій, хоча і в цій сфері ситуація в Україні краща у порівнянні з Польщею. Так, у нас налічується приблизно 3,2 тисячі загальнодоступних зарядних станцій, на яких можна скористатися приблизно 11 тисячами конекторів. Проблема полягає в тому, що часто такі зарядні станції розташовані не на звичайних заправках, а у важкодоступних місцях. Крім того, електромобілі приїжджають до України з різних ринків, а отже — з різними типами роз’ємів. Через це виникають труднощі під час заряджання, адже залежно від країни походження автомобіль може мати чотири типи повільних роз’ємів і п’ять типів швидких.

Отже розгялнемо динаміку імпорту електромобілів в Україну за період 2020-2023 роки.

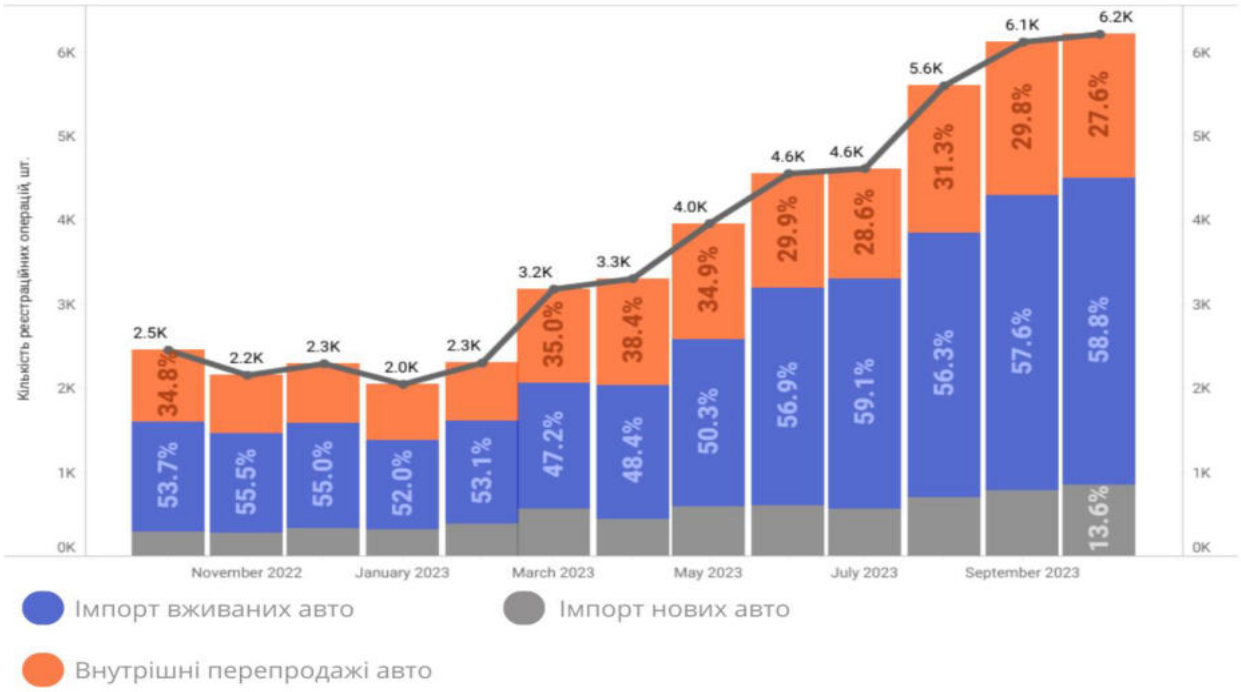


Рис.2.4 Динаміка операцій з електромобілями (жовтень 2022 року-жовтень 2023 року)

Джерело: [7]

З огляду на дані, які репрезентовано у жовтні українці придбали майже 6,2 тисячі нових та вживаних електромобілів. Це на 156% більше, ніж у жовтні минулого 2022 року, та всього на 1,6% більше, (але таки більше), ніж у вересні-2023. І це знову місячний статистичний рекорд продажів електромобілів в Україні. Серед загальної кількості електричних авто у жовтні 99% були легковими, вантажними — 1% (53 шт.). Переважно торги йшли імпортованими вживаними електромобілями (58,9%,3 653 шт.).

Така кількість виявилися рекордною в історії «електричного» сегменту українського авторинку. Ввезенню легкових машин сприяє «нульова» ставка розмитнення: оформлення авто в Україні виходить суттєво дешевшим, бо, на відміну від авто з ДВЗ, не потрібно сплачувати ПДВ (20% від вартості) і мито (10% від вартості), а акцизний податок — мінімальний. Вантажні авто привозять менше, бо через правову колізію (яка буде розглянута у наступному

розділі) під час їх ввезення доводиться сплачувати ПДВ у розмірі 20% від їхньої вартості.

Отже, провівши дослідження можна зробити висновки, що ринок легкових автомобілів України є імпортозалежним з боку як споживача, так і національного виробника. Поряд з тим більшу частину станом на 2023 рік у розрізі підпозиції 870323 займають легкові автомобілі, які вже використовувалися. Зокрема їх частка у імпорті даної підпозиції займає близько 57% у 2022 році за аналогчний період даний показник становив 52%. Український ринок електромобілів щомісяця демонструє рекорди. Щомісяця зростає інтерес до таких машин, їх все більше привозять з-за кордону.

2.2. Вплив митних інституціональних регуляторів на структурні зміни автомобільного ринку України

Більш ефективним методом управління зовнішньоекономічної діяльності тієї чи іншої галузі є митно-тарифне регулювання, що виступає інструментом, який забезпечує відкритість ринку та служить для полегшення доступу іноземних товарів на внутрішній ринок держави, а також включає в себе функцію протекціонізму вітчизняного ринку, що забезпечує баланс інтересів сторін.

Ефективне митно-тарифне регулювання забезпечується правильним застосуванням процедур стягнення мита, законодавчого закріплення класифікації товарів згідно з товарною номенклатурою зовнішньоекономічної діяльності. Визначення митної вартості товарів є одним із визначальних елементів декларування товарів та однією з найскладніших процедур у міжнародній митній практиці. Забезпечення прозорого та зрозумілого всім учасникам кодування товарів є підґрунтям правильності відображення в обліку митної вартості товару та правильності визначення суми мита.

Автомобіль належить до товарів тривалого користування, а отже попит на цю категорію визначається двома групами факторів – суб’єктивними та об’єктивними (табл. 2.5)

Таблиця 2.5

Фактори, що визначають попит на легкові автомобілі

Суб'єктивні фактори	**Об'єктивні фактори**
Сприйняття споживачами поточної ситуації	Доходи населення
Очікування змін в майбутньому	Зростання цін
Індекс споживчого настрою	Обмінний курс
	Ставки за кредитами та депозитами
	Зміни в законодавстві

Джерело: сформовано автором

24 березня Верховна Рада підтримала Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства на період дії воєнного стану» (законопроект №7190), яким на час війни внесено зміни в податкове та митне законодавство для полегшення роботи бізнесу на територіях Україні, де ведуться бойові дії задля ефективного функціонування бізнесу, забезпечення виробництва необхідної продукції та збереження робочих місць. Цей законопроект передбачає також тимчасове звільнення від сплати митних платежів при імпорті автомобілів на період воєнного стану. Нові умови стосувалися усіх громадян України, без жодних умов, уточнень чи виключень. Таке дієве рішення привело до ряду позитивних змін рис. 2.5

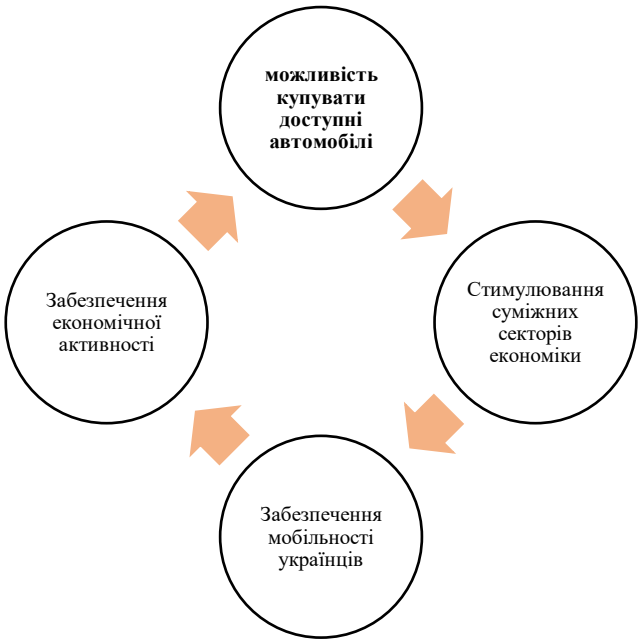


Рис. 2.5. Переваги від запровадження «нульового» розмитнення

Джерело: сформовано автором

Закон про «нульове» розмитнення офіційно став чинним із 6 квітня, проте перший автомобіль оформили 11 числа. Масове ввезення машин почалося після 15 квітня.

З 9 квітня по 19 травня українці привезли з-за кордону 90 269 транспортних засобів по «нульовому» розмитненню. З них 95,7% (86,4 тис. шт.) були легковими авто, 3,4% склали вантажні авто (1,9 тис. шт.), 0,6% сідлових тягачів (354 шт.) та 0,3% автобусів (155 шт.).

Порівнюючи з аналогічним періодом минулого 2021 року (квітень-травень), загальний імпорт вживаних транспортних засобів зріс лише на 6%. Тобто, зростання імпорту не можна назвати багаторазовим, а скоріше поверненням до «довоєнних» об'ємів з невеликим зростанням.

Натомість суттєве зростання помітне, якщо порівнювати квітень із березнем 2022 року, коли з-за кордону привезли лише 2118 вживаних транспортних засобів. У перший місяць дії «нульового» розмитнення українці імпортували 33,7 тис. транспортних засобів з пробігом, що було у майже 15 разів більше, ніж попереднього місяця.

Експерти Інституту досліджень авторинку давли прогноз, що «темпи імпорту дещо знизяться. Після задоволення відкладеного попиту, коли авторинок достатньо наситився, ввозитимуть автомобіль ті, в кого є потреба в автомобілі, але вони не могли чи не хотіли робити це під час масового ажіотажу. Це підвищить якість імпортованих автомобілів та дасть можливість купувати автомобіль, наприклад, на аукціонах, де очікування доставлення авто може складати кілька тижнів. Друга хвиля зростання імпорту відбудеться тоді, коли ті, хто привозив авто для перепродажу, зможуть їх продати та вирушать за наступним. А також у разі, якщо в країні покращуватиметься економічний стан — тобто у людей з'явиться більше коштів, які вони зможуть витратити на купівлю автомобіля» [26].

Отже, за період нульового розмитнення було імпортовано легкових авто на 68,7 млрд. грн. це дало змогу активізувати економічну діяльність у країни. Після скасування нульового розмитнення почався різкий спад імпорту легкових

авто, оскільки це спровакувало перенасичення ринку. Прогнози Інституту досліджень авторинку виправдалися, оскільки у 2023 (квітень-червень) було імпортовано авто на 69,3 млрд. грн., що, у свою чергу більше на 0,8 млрд. ніж за період нульового розмитнення. Натомість у березні 2022 року імпорт легкових авто був критично низьким та склав близько 0,41 мрд. грн.

Таблиця 2.6

Динаміка імпорту авто у період «нульового розмитнення» та квітень-червень 2023 року

Підпозиція	Період			
	2022 (березень)	2022 (квітень-червень)	2022 (липень)	2023 (квітень червень)
870321	0,01	0,1	0,03	0.1
870322	0,01	1,2	0,2	1,3
870323	0,20	6	1,7	7,5
870324	0,04	1,3	0,6	1,8
870331	0,01	1,3	0,1	1,6
870332	0,09	14,3	0,5	4,2
870333	0,02	5,3	0,8	4,1
870340	0,02	1,1	0,6	2,7
870350	0,00	0,4	0,1	1,3
870360	0,00	0,2	0,08	0,6
870370	0,00	0,05	0,05	0,04
Всього	0,41	68,72	0,5	69,3

Джерело: сформовано автором на основі [7]

Середня митна вартість автомобілів у період «нульового розмитнення» в середньому становила до $5 тисяч. Найбільше — в діапазоні $2-5 тисяч, а середня вартість авто зафіксована на рівні $4,6 тисячі. Це означає, що українці найбільше потребують доступні автомобілі бюджетного класу.

В переліку найпопулярніших машин відсутні автомобілі преміумкласу:

- Volkswagen Passat (7,7 тис.)
- Volkswagen Golf (5,5 тис.)
- Skoda Octavia (4,5 тис.)
- Audi A6 (2,9 тис.)
- Volkswagen Touran (2,8 тис.)

- Renault Megane (3,1 тис.)
- Audi A4 (2,3 тис.)
- Ford Focus (2,6 тис.)
- Opel Astra (2,8 тис.)

Оскільки війна триває, забезпечення мобільності українців сьогодні — стратегічно важливе питання. Забезпечило можливості для економічної активності. Власний автомобіль — це можливість бути мобільним, а отже доїхати до місця роботи, чи завдяки машині почати власну справу — як таксі, доставлення товарів, перевезення тощо. Також автомобілі неабияк потрібні для перевезення гуманітарної допомоги, роботи волонтерів, та необхідні для потреб армії.

Вцілому вплив «нульового» розмитнення на ринок сприяв поступовому зниженню цін на автомобілі, у більшості випадків приблизно на 20-25%. Але, на нашу думку, масове зниження цін стримувала тимчасовість даного закону. Це також спонукає продавців або відкладати продаж, або старатися продати авто по ринковій ціні. За умови продовження дії закону до конкретної дати чи закріплення його умов на постійній основі, на нашу думку, вплив на ринок був би більш природнім та вагомим.

Загалом найбільший вплив таке рішення мало на ринок легкових авто. на На нашу думку, у повній мірі використати переваги «нульового» розмитнення для вантажних авто та автобусів заважало, обмеження екологічного стандарту на рівні «Євро-5», яке для легкових авто встановлене на рівні не нижче «Євро-2». Прийняття Закону України №1389, хоч і принесло певні позитивні зрушення (про які йшлося раніше) в контексті митної політики щодо імпортних вживаних авто, проте сам законодавчий акт був не цілком досконалим. Його першочерговим завданням було скоротити до мінімуму кількість нерозмитнених авто в Україні, здешевивши вартість самого розмитнення. Тим не менш, їх кількість продовжувала рости. Під час пошуку альтернативи даному закону, яка б мала стати його логічним продовженням, було розроблено низку цікавих законопроектів, хоча, більшість із них так і не втілилась у

реальність. Говорячи про серйозні зрушення в питанні вдосконалення системи митних формальностей при імпорті авто, потрібно взяти до уваги Закони № 2611-VIII і № 2612-VIII, котрі 23 листопада 2018 року було підписано Президентом. Закон № 2611-VIII вніс зміни до Податкового кодексу, однією з яких є введення нових методів розрахунку акцизного податку при імпорті авто. Так, згідно оновлених формул, при обчисленні використовуються коефіцієнти (віку, об'єму двигуна), які множаться на ставку податку.

Якщо об'єм бензинового двигуна більший 3000 см³, то ставка «50 євро» змінюється на «100 євро». Якщо об'єм дизельного двигуна більший 3500 см³, то ставка «75 євро» змінюється на «150 євро». Для обрахунку коефіцієнта віку, від поточного року потрібно відняти рік, наступний за роком випуску авто. Максимальним значенням тут є «15». Також, законом були встановлені ставки акцизного податку для електроавтомобілів у розмірі 1євро за 1 кВт ємності батареї.

У контексті аналізу впливу законодавства на автомобільний ринок пропонуємо проаналізувати законопроекти, які стосуються ввезення авто (табл.2.7).

Кожен законопроєкт, щоб стати чинним Законом, повинен пройти довший шлях: реєстрацію, розгляд у профільних комітетах Верховної Ради, голосування у двох читаннях у залі парламенту, та врешті отримати підпис Президента. Жоден з перелічених вище документів не пройшов й половини: усі вони знаходяться на початковому етапі. Тому, попри заяви окремих політиків, руху в напрямку ухвалення котрогось із них немає. Тому говорити про які-небудь строки зміни законодавства неможливо.

Не сплачувати митні платежі сьогодні можливо лише, ввозячи автомобіль як гуманітарну допомогу — для військової частини, громадської організації або благодійного фонду.

Таблиця 2.7

Аналіз законопроектів, які стосуються митного оподаткування імпорту авто

№ Законопроекту	**Зміст**	**Особливості**	**Недоліки**
№ 9209 від 14.04.2023	Можливість привезти автомобіль без сплати митних платежів замість втраченого через бойові дії як фізичним, та і юридичним особам.	Для підтвердження необхідно надати документи, що підтверджують знищення коли на певній території України велися бойові дії, скористатися таким правом зможуть мешканці територій, на яких ведуться бойові дії, із зазначенням дати початку та дати завершення бойових дій.	Складна бюрократична процедура.
9058 від 23.02.2023	Документ пропонує можливість для учасників бойових дій привезти одне легкове авто з-за кордону, не сплачуючи податки.	Продавати або передавати в користування іншій особі автомобіль, ввезений за умовами закону, заборонено протягом трьох років.	Обмеження продажу авто протягом 3 років не позбавить зловживань
9473 від 10.07.2023	Документ передбачає збільшити максимальний термін перебування на автомобілі іноземної реєстрації для громадян України, котрі перебувають на тимчасовому консульському обліку за кордоном — із 60 днів до одного року.	Враховуючи значну кількість українців за кордоном та досить просту процедуру постановки на тимчасовий консульський облік, це може відкрити скриньку Пандори і спровокувати масове ввезення так званих «євроблях» — тобто, ввезення автомобілів іноземної реєстрації без розмитнення.	

Джерело: [7]

Щодо особливостей митно-тарифного регулювання імпортних операцій з електромобілями, то ми можемо відмітити, що на сьогодні легкові автомобілі з електричним двигуном звільнені від сплати мита, ПДВ та збору до пенсійного фонду. Необхідно заплатити лише невеликий акцизний збір у розмірі 1 євро за 1 кВт місткості акумуляторної батареї. Це спонукає українців купувати

машини з електричним двигуном: економія може складати понад 40% у порівнянні з вартістю митного оформлення автомобіля з двигуном внутрішнього згорання. Проте під час ввезення вантажного електричного авто потрібно додатково сплатити ще ПДВ у розмірі 20% від вартості, хоча так було не завжди.

Донедавна в Податковому кодексі пільги були передбачені на усі види електричних транспортних засобів, у тому числі — вантажних. Там вказаний перелік кодів УКТ ЗЕД авто, до яких застосовуються звільнення від сплати ПДВ: зокрема, 870490000. Саме за цим кодом донедавна класифікували електричні вантажівки. Проте восени 2022 року відбулися зміни: ухвалили закон про Митний тариф, і понад 1000 кодів змінили задля уніфікації відповідно до міжнародних стандартів Світової організації торгівлі. Серед них — код для вантажних електромобілів: 870490000 змінили на 870460000.

На нашу думку, проблема в тому, що Податковий кодекс звільнює від сплати ПДВ старий код УКТ ЗЕД, а з початку року електричні вантажівки митниця класифікує за новим — уже без застосування пільги. Пояснює це тим, що це єдиний товар зі зміненим кодом, на котрий була передбачена преференція. Тому перехідних таблиць зі старих кодів на нові, котрими користується митниця, недостатньо для звільнення від податку.

Проведений аналіз дозволяє виділити низку особливостей і чинників зовнішнього характеру, які формуватимуть динаміку розвитку автомобільного ринку в найближчій перспективі:

– істотне зниження всіх макроекономічних показників (падіння ВВП, зниження купівельної спроможності населення, реальної заробітної плати, зайнятості, рівня доходів тощо) не дозволяє підприємствам торгівлі автомобілями сподіватися на швидке нарощення темпів продажів автомобілів у найближчий період;

– дестабілізувальним чинником розширення авторинку є нестабільність української валюти і недосконаліть законодавчої бази. Оцінка результатів протекціоністських заходів щодо вітчизняного автовиробника

дозволяє говорити про їхню низьку дієвість (частка ринку українських автомобілів знижується, а державний бюджет недоотримує значні суми митних платежів);

– негативним чинником можна вважати і відсутність державної цільової економічної програми розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів;
– додатковий конкурентний тиск на ринок нових автомобілів чиниться з боку ринку вживаних автомобілів, основними операторами на якому виступають підприємці – фізичні особи, що також слід віднести до вагомих чинників зовнішнього середовища. Саме фізичні особи – підприємці виявилися більш конкурентоспроможнішими у кризовий період завдяки значно нижчому рівню трансакційних витрат при продажу автомобілів.

В цілому, «нульове розмитнення» справило позитивний вплив на активізацію економічних відносин, щоправда були деякі недоліки у законодавчому полі, а саме не встановлені «рамки». Так, як даний закон було прийнято здебільше для того, щоб люди, які під час бойових дій втратили авто варто було б встановити масимальну вартість авто, яке звільнялося б від оподаткування митними платежами. Хоча в ході дослідження нами було виявлено, що середня вартість імпортованого авто становила 4,6 тис. євро. Максимальна ціна на імпортоване авто могла б застереги від можливих зловживань.

РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ МИТНОГО ОПОДАТКУВАННЯ ЛЕГКОВИХ АВТОМОБІЛІВ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

3.1. Порівняння досвіду функціонування системи митного-тарифного регулювання імпорту легкових країн ЄС та України

До 2016 року ставки податку на авто, старші за 5 років, перевищували такі для нових у 15 разів, що фактично робило їх заборонними – такі машини просто не було сенсу ввозити легально, і цього, відповідно, майже ніхто й не робив. Потім їх було замінено забороною на ввезення автомобілів з екологічним стандартом, меншим за «Євро-5», яку 2019 року скасували і замінили на акциз з «віковим коефіцієнтом», тобто пропорційний віку, аж до 15 років.

Акцизний податок із загальних міркувань спрямований на мінімізацію споживання конкретного виду товару і відповідно компенсацію певної шкоди, які вони завдають оточуючим. Так акцизний податок нараховують на пальне, оскільки його забруднюють повітря. Нарахування акцизного податку на пальне відповідає всім критеріям: хто їздить більше та використовує потужніші двигуни або старіші автомобілі відповідно і сплачує більше. Але немає відповідних міркувань, з приводу того чому акцизним податком має нараховуватися на імпорт легкового автомобілю, оскільки середньостатистичне авто не является предметом розкоші. У розрізі вимог щодо екологічності легкових авто, то більш доречно було б нараховувати акцизний податок не за придбання, а за користування.

Натомість чинна формула нарахування податку враховує тип двигуна, його об’єм, а також вік автомобіля. Таким чином, акцизний збір на нові транспортні засоби може бути у 15 разів меншим, ніж для вживаних, і складати лічені відсотки від вартості автомобіля. Тоді як для машин віком понад 10 років він по суті є заборонним, оскільки разом з нарахованим на нього ПДВ і митом становить не менше, а то й більше за ціну автомобіля. Тобто, багатші покупці платять менше податків, а не навпаки.

Згідно інформації інституту досліджень авторинку найбільший попит мають саме автомобілі доступної цінової категорії, а кількість громадян, які можуть дозволити собі купити елітні авто, критично мала в порівнянні із загальним попитом на авторинку. Це є природним наслідком низької купівельної спроможності українців, яка, своєю чергою, є наслідком відносно низького рівня доходу на душу населення (одного з двох-трьох найнижчих у Європі), який внаслідок війни впаде ще принаймні на третину.

Найпопулярніші марки вживаних авто з-за кордону за 2023 рік відображені на рис. 3.1.

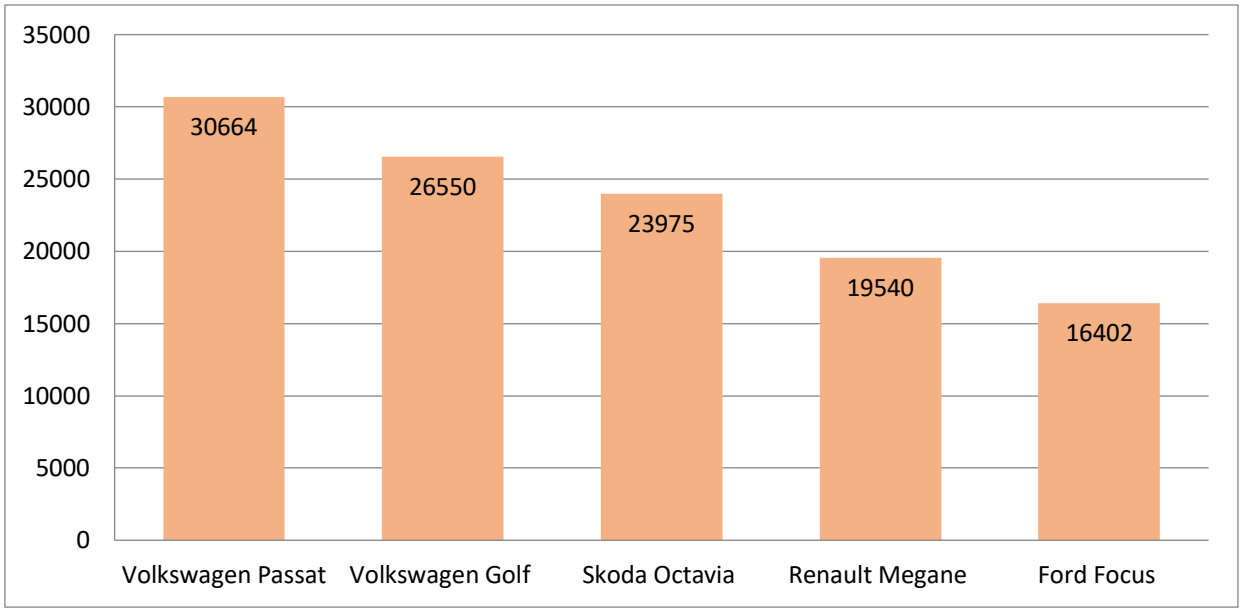


Рис. 3.1. Імпорт найпопулярніших авто в 2023 році

Джерело: [16]

Як видно із переліку, усі автомобілі - доступної цінової категорії. Преміум моделі відсутні в переліку найпопулярніших автомобілів як на внутрішньому ринку, так і серед імпортних.

Враховуючи вищезазначену інформацію та механізм нарахування акцизного податку на легкові автомобілі в Україні можна констатувати що перше суперечить п. 4.1.6 статті 4 ПКУ, у якій зазначено, що установлення податків має базуватися на принципі соціальної справедливість, тобто податки повинні встановлюватися згідно платоспроможності платників податків. Так,

авто дешевшої цінової категорії слід оподатковувати нижчими ставками, ніж дорогої цінової категорії.

Отже, протекціонізм автомобільного ринку в Україні забезпечують переважно за допомогою акцизного податку, який встановлено порівняно невеликим на нові автомобілі (і там він виконує суто фіскальну функцію), але набагато більшим – на вживані. У цьому контексті варто зазначити, що легітимним інструментом протекціонізму є мито. Але приєднання у 2008 році України до СОТ (далі – Світова організація торгівлі) передбачає обмеження на встановлення розміру мит. Саме тому акцизний податок було обрано для «захисту внутрішнього ринку» попри протиприродність, оскільки встановлення ставок та механізму нарахування акцизного податку не підпадають під зобов'язання України перед країнами-учасницями СОТ.

Так, стаття 110 Договору про функціонування ЄС (далі-договір з ЄС) передбачає за умови нормального стану конкуренції вільний рух товарів. Згідно цього «товари, що імпортуються не можна оподатковувати більшими податками ніж місцеві». Статтею 1 Директиви ЄС № 2008/118 від 16.12.2008 (далі- Директива) передбачено перелік підакцизних товарів, легкові авто до цього списку не належать. Поряд з тим у статтею 3 Директиви встановлено, що країни-члени СОТ можуть встановлювати податки на інші товари, але нарахування акцизного податку не повинно спричиняти збільшення формальностей при перетині кордону в торгівлі між країнами-членами СОТ.

У цьому контексті слід навести досвід Республіки Польща, який вона отримала після вступу до Європейського Союзу у 2004 році. Так до 30 листопада 2004 року в Польщі акцизний податок на імпортовані легкові авто розраховували враховуючі не лише потужність двигуна а його вік, тобто механізм нарахування акцизного податку був подібним, який діє наразі в Україні. Згідно механізму, який діяв раніше в Польщі на імпортовані легкові автомобілі, яким до двох років застосовувалася ставка в діапазоні 3.1% до 13.6% від вартості у залежності від об'єму двигуна. Поряд з тим чим старіше

був автомобіль, тим більшим був акцизний податок, який інколи сягав 60% від вартості авто.

Так, 18.01.2007 року Європейським судом було винесено рішення С-313/05 стосовно Польщі. У даному рішенні йшлося про те, що для імпортованих транспортних засобів з інших країн– членів ЄС не можуть застосовуватися вищі податки, ніж ті, які нараховуються на такі транспортні засоби на внутрішньому ринку країни.

У даній справі Європейський Суд не наголошував на саму наявність акцизного збору, зауваження були стосовно невідповідності польського законодавства і законодавства ЄС у контексті різниці в механізмі нарахування акцизного збору на авто враховуючи вік, зокрема збільшенні ставки для старіших транспортних засобів. Позиція Європейського Суду була наступна: «З плином часу вартість легкового авто знижується, а не зростає. У свою чергу знецінення авто супроводжується зменшенням розміру «залишкового податку» (податок, який сплачено за першу реєстрацію авто та відповідно становить частину його вартості), який пов'язаний із цим транспортним засобом» .

Таким чином, наявні норми дискримінували імпорт автомобілів з інших держав – членів ЄС порівняно з такими ж автомобілями, що були на внутрішньому ринку, оскільки механізм нарахування акцизного збору призводив до того, що при імпорті авто доводилося платити акцизний збір, більший ніж «залишковий податок», який і так входить до ціни такого ж автомобіля.

Стосовно імпорту вживаних авто в ЄС із третіх країн, слід наголосити, що згідно з Директивою ЄС № 2016/1821/ЄС від 6 жовтня 2016 р. ставку мита встановлено на рівні 10% від митної вартості. Поряд з тим згідно з Директивою 2006/112/ЄС імпорт легкових авто з третіх країн оподатковують також і ПДВ. Хоча ПДВ і гармонізований у межах ЄС, проте його ставки на легкові авто встановлюються в кожній з держав-членів індивідуально. Проте існує єдина вимога - мінімальний рівень на якому можна встановити ПДВ у державах-членах ЄС становить 15%. Отже, мінімальний розмір митних платежів за

розмитнення авто може становити 25% від фактурної вартості транспортного засобу.

При розгляді практичного аспекту нарахування митних платежів на імпорт легкових авто з третіх країн, у різних державах – членах ЄС та порівнянні його з чинними на сьогодні правилами оподаткування імпорту таких авто в Україні, можна констатувати, що акцизний збір, на транспортні засоби встановлено тільки у Польщі на рівні 3.2%-18.6% (залежно від об'єму двигуна) від вартості авто. Інші країни мають інші види податків такі як: екологічний збір або ж збір за першу реєстрацію. Детальніше порівняння систем оподаткування імпорту легкових авто відображено у табл. 3.1.

Таблиця 3.1

Податки, які справляються під час набуття права власності на авто, в тому числі імпорту, у країнах ЄС

Країна	**ПДВ**	**Особливості**
Австрія	20%	Збір залежно від викидів CO2 (максимум 32% від вартості + система bonus/malus)
Бельгія	21%	Збір залежно від регіону – Брюссель: впливає об'єм двигуна і вік* – Фландрія: впливає тип палива, вік*, екологічний стандарт і кількість викидів CO2 – Валонія: впливає об'єм двигуна, вік* і система bonus/malus, на основі кількості викидів CO2 *чим більший вік - тим менший податок
Хорватія	25%	Збір залежно від ціни автомобіля, викидів CO2 та типу палива
Данія	25%	Податок в залежності від вартості авто: – 25% від вартості для авто ціною до 65 000 DKK (≈270 тис. грн) – 85% від вартості для авто вартістю між 65 000 - 202 200 DKK (≈270 тис. грн - ≈840 тис. грн)
Німеччина	19%	Збір за першу реєстрацію - €26.30
Нідерланди	21%	Збір залежно від викидів CO2 і витрати палива
Польща	23%	– Акцизний податок, в залежності від об'єму двигуна (максимум 18,6% від вартості авто) – Збір за першу реєстрацію - 180,5 PLN (≈1200 грн) – Ідентифікаційна наклейка - 75 PLN (≈500 грн)
Португалія	23%	Збір в залежності від об'єму двигуна, кількості викидів CO2 Збір за першу реєстрацію - €55
Словаччина	20%	Збір за першу реєстрацію в залежності від ціни авто, потужності двигуна та віку*, мінімум €33 *чим більший вік - тим менший податок

Джерело: сформовано автором на основі

Так, від віку авто розмір податків під час його імпорту залежить лише в Бельгії та Словаччині, 13 проте з віком податки там не зростають, а зменшуються – згідно з усіма вимогами ЄС.

Оскільки перед Україною відкрилося вікно можливостей та наша країна отримала статус кандидата на вступ до Європейського Союзу, а останній своєю чергою тимчасово скасував усі податки на імпорт товарів з України, гармонізація національного законодавства та запровадження європейських правил в Україні сьогодні неабияк актуальні. Адже Європейський Союз - це, в першу чергу, економічний союз, що передбачає вільний рух товарів та коштів в його межах.

3.2. Напрями удосконалення митного оподаткування імпорту автомобілів з урахування євроінтеграційних процесів

Ґрунтовно проаналізувавши досвід країн країн-членів ЄС, пропонуємо наступні ключові напрями поліпшення системи оподаткування імпорту легкових авто, необхідних сьогодні у сфері імпорту вживаних транспортних засобів.

Оскільки у цьому році Україна отримала статус кандидата країни-члена Європейського союзу потрібно планувати поступовий перехід до уніфікації норм. Гармонізація митного законодавства України та Європейського Союзу передбачає єдиний підхід до оподаткування імпорту легкових авто з третіх країн, та єдину митну зону в межах ЄС. Так, для гармонізації українського законодавства у майбутньому слід впровадити такі умови імпорту легкових авто. При імпорті легкових авто, за умови, що воно має походження з ЄС потрібно встановити мито на рівні 0%; ПДВ - 20% до вступу в ЄС та 0% після. При імпорті легкових авто із третіх країн мито на рівні 10%; ПДВ - 20%.

Уніфікація українського законодавства до законодавства ЄС положення у розрізі екологічних стандартів “Євро”, а саме запровадження цих стандартів лише для імпорту та виготовлення нових транспортних засобів, натомість запровадивши регулярний технічний огляд для усіх видів транспортних засобів.

Сертифікацію вживаних автомобілів під час імпорту, відповідно до європейської практики, замінити на первинний технічний огляд.

Так, як в Україні варто збільшувати автопарк у зв'язку із знищенням великої кількості автомобілів у зв'язку із повномасштабним вторгненням та активізувати зовнішньоекономічну діяльність, варто термін дії пільгового розмитнення впровадити не тільки до кінця воєнного стану, а конкретної дати. Так, звільнення від сплати митних платежів імпорту авто має тривати до кінця воєнного часу. Це, в свою чергу, дасть можливості планувати діяльність бізнесу та громадянам і в свою чергу запобігатиме «штучному ажіотажу» через бажання встигнути розмитнити авто на пільгових умовах у зв'язку із нерозумінням, допоки дані умови триватимуть.

Так, як кожен транспортний засіб проходить огляд та митне оформлення на митному терміналі, а після експертний огляд у Сервісних центрах МВС, немає сенсу дублювати ці процедури додатково на контрольно-пропускному пункті, оскільки це є нераціональною витратою робочого часу службових осіб митниці. Варто реалізувати спрощення митних формальностей під час ввезення транспортних засобів з-за кордону. А саме, скорочення кількості документів, необхідних для пропуску на митну територію України для подальшого слідування на внутрішній відділ митного оформлення, та скорочення самих процедур, котрі зобов'язані виконувати працівники митної служби. Таким чином, оформлення одного автомобіля у пункті пропуску може займати не мінімум 40 хвилин, а до 10 хвилин. Таким чином, час пропуску на контрольно-пропускних пунктах транспортних засобів, що прямують до України з метою випуску у вільний обіг, можна буде скоротити учетверо.

У зв'язку зі зміною транспортних шляхів, зміни у логістичних шляхах, зупинки роботи портів виросло навантаження на пункти пропуску західних та південно-західних областей України. А наразі у зв'язку зі страйком польських перевізників все навантаження щодо пропуску товарів змістилося на південно-західні регіони (Закарпатську та Чернівецьку область), якщо ж з автомобілями, які їдуть своїм ходом набагато простіше, оскільки їх не затримують на кордоні,

то для перевізників, які транспортують авто на лафетах або тралах є певна проблема. Саме тому перевізники змінюють пункти пропуска обираючи південно- західний регіон (пп «Ужрогод», пп «Порубне», пп «Мамалига») у цьому контексті слід визначити, що часто для збільшення пропускної здатності не вистачає особового складу працівників митниці. Варто розглянути можливість збільшення кількості особового складу митниць південно-західних регіонів України шляхом залучення працівників митниць інших регіонів, що вимушено тимчасово не працюють.

Щодо спрощення оформлення електромобілів, то наша пропозиція полягає у наступному: внести у список «Перелік окремих товарів, ввезення яких на митну територію України та/або переміщення територією України транзитом здійснюється без надання митним органам забезпечення сплати митних платежів», оскільки переміщення електромобілів можна віднести до низькоризикових операцій за рахунок особливостей оподаткування, які ми розглянули у попередніх розділах.

ВИСНОВКИ

Стагнація національної галузі автомобілебудування та високий попит на автомобілі з боку населення спричинили безперечну імпортозалежність даного сегменту ринку. Незважаючи на досить протекціоністську політику уряду національного автовиробника, місткий внутрішній ринок, наявність великих автомобільних заводів повного циклу виробництва, автомобільна промисловість України майже припинила своє існування.

Імпорт автомобілів своєю чергою стимулює автомобільний ринок України та сприяє збільшенню його загальної ємності. Зростання одного із сегментів ринку тягне за собою розвиток інших, а також стимулює ринок загалом. Поряд з тим 2022 рік був найважчим роком для економіки України з часу незалежності. Проте авторинок витримав все – війну, девальвацію, колапс логістики та енергетики. І попри це все показав нові тенденції розвитку за рахунок вчасно прийнятих законодавчих актів.

Автомобілізація є ключовим фактором розвитку та процвітання країн, саме тому наявність конкурентоспроможного та сформованого автомобільного ринку є важливою умовою успішного економічного розвитку. Аналіз ситуації, яка склалася на світовому авторинку, чітко показує, що автомобільна галузь функціонує в умовах діджиталізації поряд з упровадженням нових прогресивних технологій, зростання обсягів якої майже в усіх сегментах.

Поряд з тим ринок електромобілів у світі набирає стрімких обертів.

У 2022 році в Україні спостерігалося дві помітні зміни сектору електромобілів .

- перша – під час паливної кризи, коли стрімко почав зростати попит на легковики групи BEV
- другий етап, коли перебої з постачанням електроенергії внаслідок ракетних ударів спричинили значне збільшення пропозицій на продаж електромобілів від приватних власників.

Враховуючи досвід інших країн, можна стверджувати, що загалом попит на електротранспорт залежить від вартості електромобілів, розвитку інфраструктури та державних програм стимулювання.

На сьогоднішній день легкові автомобілі — це основна частина ринку транспортних засобів нашої країни та поряд з тим сегмент, що зазнав найістотніших змін протягом останніх років.

Частка імпорту легкових авто серед групи транспортні засоби тримається на досить високому рівні в діапазоні 28-32%, зокрема найбільший показник становив у 2021 році. Станом на 2023 рік даний показник зафіксовано на рівні 28%, що на 2% нижче ніж у попередньому році за аналогічний період, хоча враховуючи, що низьку купівельну спроможність та зменшення кількості населення в Україні у зв'язку із повномасштабним вторгненням даний показник тримається на досить високому рівні.

В цілому імпорт легкових авто має негативну динаміку, зокрема найвищий показник імпорту авто було зафіксовано у 2021 році на рівні 120, 8 млрд. грн., цьогорічний показник враховуючи інформацію за 3 квартали становить 75,24 млрд. грн., що на 3, 6 млрд. грн більше за відповідний період у 2022 році.

Більшу частину станом на 2023 рік у розрізі підпозиції 870323 займають легкові автомобілі, які вже використовувалися. Зокрема їх частка у імпорті даної підпозиції займає близько 57%. У попередньому році за аналогчний період даний показник становив 52%. Серед них з найбільшим абсолютним показником 6,3 млрд. грн. імпортувалися авто з двигуном понад 1 500 см3, але не більш як 3 000 см3: що використовувалися не більш як 5 років, друге місце займають авто з двигуном понад 1 500 см3, але не більш як 3 000 см3 що використовувалися понад 5 років, імпорт даної підкатегорії складав близько 6 млрд. грн.

Основна тенденція українського імпорту залишається незмінною: найбільший попит серед українців мають доступні автомобілі вартістю $3-4 тисячі.

Український ринок електромобілів щомісяця демонструє рекорди. Щомісяця зростає інтерес до таких машин, їх все більше привозять з-за кордону.

У жовтні українці придбали майже 6,2 тисячі нових та вживаних електромобілів. Це на 156% більше, ніж у жовтні минулого 2022 року, та всього на 1,6% більше, ніж у вересні-2023. Серед загальної кількості електричних авто у жовтні 99% були легковими, вантажними — 1% (53 шт.).

За період нульового розмитнення було імпортовано легкових авто на 68,7 млрд. грн. це дало змогу активізувати економічну діяльність у країни. Після скасування нульового розмитнення почався різкий спад імпорту легкових авто, оскільки це спровакувало перенасичення ринку. Прогнози Інституту досліджень авторинку виправдалися, оскільки у 2023 (квітень-червень) було імпортовано авто на 69,3 млрд. грн., що, у свою чергу більше на 0,8 млрд. ніж за період нульового розмитнення. Натомість у березні 2022 року імпорт легкових авто був критично низьким та склав близько 0,41 мрд. грн.

Впровадження «нульового розмитнення» дало поштовх для створення нових законопроектів щодо ввезення автомобілів, наразі зареєстровано щонайменше 3 законопроекти, які мають певні особливості та недоліки щодо процедури розмитнення авто без сплати митних платежів. Дані законопроекти знаходяться на початковому етапі. Тому говорити про які-небудь строки зміни законодавства неможливо.

Не сплачувати митні платежі сьогодні можливо лише, ввозячи автомобіль як гуманітарну допомогу — для військової частини, громадської організації або благодійного фонду.

Оскільки перед Україною відкрилося вікно можливостей та наша країна отримала статус кандидата на вступ до Європейського Союзу, а останній своєю чергою тимчасово скасував усі податки на імпорт товарів з України, гармонізація національного законодавства та запровадження європейських правил в Україні сьогодні неабияк актуальні. Адже Європейський Союз - це, в

першу чергу, економічний союз, що передбачає вільний рух товарів та коштів в його межах.

Проаналізувавши поточний стан системи митно-тарифного регулювання ми виділили наступні напрями покращення її функціонування:

- поверення «нульового розмитнення» з конкретною датою закінчення періоду;
- скорочення кількості документів, необхідних для пропуску на митну територію України для подальшого слідування на внутрішній відділ митного оформлення, та скорочення самих процедур, котрі зобов'язані виконувати працівники митної служби;
- включення електромобілів до «Перелік окремих товарів, ввезення яких на митну територію України та/або переміщення територією України транзитом здійснюється без надання митним органам забезпечення сплати митних платежів»;
- віднести код 870460000 «вантажні автомобілі з електричним двигуном» до електромобілів та звільнити його від оподаткування митом та ПДВ і мінімальним розміром акцизного податку

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. ACEA Tax Guide 2021: https://www.acea.auto/publication/acea-tax-guide-2021/
2. Bonfatti R., O'Rourke K. H. Growth, Import Dependence, and War. The Economic Journal. 2018. N 614. P. 2222-2257.
3. Council Directive 2008/118/EC of 16 December 2008 concerning the general arrangements for excise duty. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32008L0118
4. International Organization of Motor Vehicle Manufacturers URL: www.oica.net.
5. The World Bank Group URL : www.worldbank.org
6. Довідка про результати вивчення та узагальнення практики розгляду васу касаційних скарг на судові рішення у справах про порядок справляння митними органами передбачених законами податків і зборів URL: https://6aas.gov.ua/ua
7. Електромобілі та ГБО — відповідь автомобілістів на високі ціни на пальне. Підсумки жовтня URL: https://eauto.org.ua/news
8. Євро-7 все ближче. Що відомо про новий екостандарт та як він може вплинути на ринок? URL: https://eauto.org.ua/news
9. Закон України «Про правовий режим воєнного стану» URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text
10. Імпорт авто з пробігом: топ-20 «свіжопригнаних» легковиків початку 2020-го. URL: https://auto.ria.com/uk/news/ topnews/250183/import-b-u-top-20-svezheprignannykh-legkovushek-nachala-2020-go.html
11. Ковалевський Л., Коровайченко Н. Світовий автомобільний ринок: сучасний стан, особливості та перспективи розвитку URL: http://zt.knteu.kiev.ua/files/2015/5-6%20(82-83)/7.pdf
12. Комаров О. В. Проблема транспортних засобів з іноземною реєстрацією в Україні: причини та наслідки. Інвестиції: практика та досвід. 2018. № 19. С. 84-88.
13. Маньківський Ю.Р., Томчук О.Ф. Порівняння автомобільного ринку України і розвинених країн ЄС. Науковий вісник Ужгородського

національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарствоURL: http://visnyk-econom. uzhnu.uz.ua /archive/31_2020ua/13.pdf

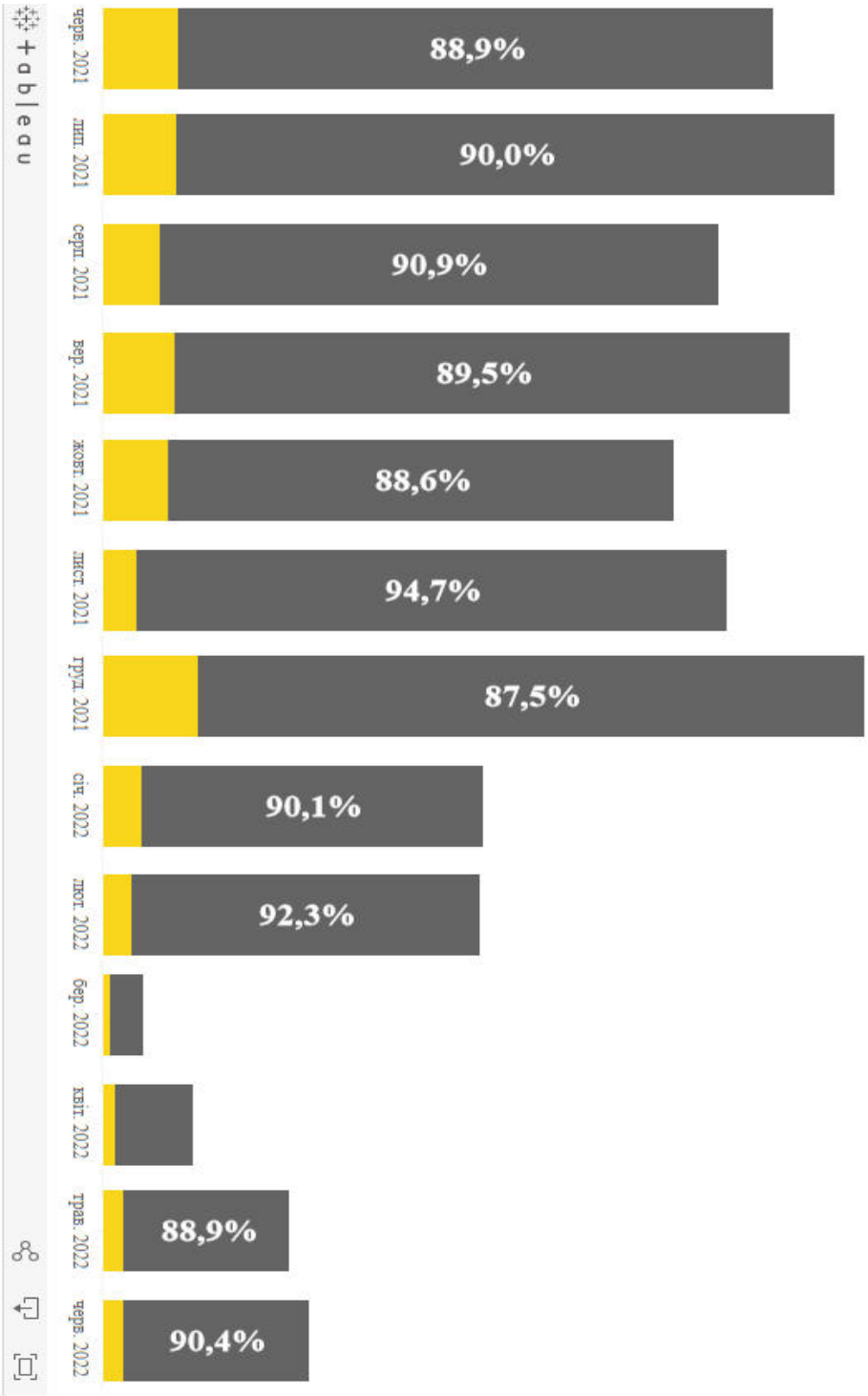
14. Митний Кодекс України. База даних «Законодавство України». : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text
15. Нульове розмитнення повертається? Спойлер: ні. Пояснюємо, чому? URL: https://eauto.org.ua/news
16. Офіційний сайт Державної митної служби України URL: https://customs.gov.ua/
17. Офіційний сайт державної служби статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua
18. Податковий кодекс України. Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#n5483.
19. Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства на період дії воєнного стану : Закон України від 24.03.2022 р. № 2142-IX. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2142-20#Text
20. Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування акцизним податком легкових транспортних засобів : Закон України від 08.11.2018 р. № 2611-VIII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2611-19#Text
21. Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів : Закон України від 26.08.2005 р. № 2739-IV. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2739-15#Text
22. Ринок вживаних автотранспортних засобів в Україні: Сучасний стан та перспективи. Аналітичне дослідження URL: http://eauto.org.ua/static/documents

23. Ринок нових авто обвалився на 64%. Аналітика першого півріччя 2022 року UR: https://eauto.org.ua/news/148-rinok-novih-avto-obvalivsya-na-64-analitika-pershogo-pivrichchya-2022-roku
24. Розмитнення в Дії: скільки коштуватиме та коли запрацює URL: https://eauto.org.ua/news/135-rozmitnennya-v-diji-skilki-koshtuvatime-ta-koli-zapracyuye
25. Савич О. П. Вплив глобалізації на державне регулювання автомобільної галузі. Економіка та держава. 2017.
26. Український авторинок: аналіз 2022 року та прогноз на 2023 URL: https://auto.24tv.ua/tag/avtobiznes_tag70
27. Українці та бюджет країни виграють від скасування обмежень на імпорт вживаних авто, – дослідження URL : https://cost.ua/ukrayintsi-ta-byudzhet-krayini-vigrayut-vid-skasuvannya-obmezhen-na-import-vzhivanih-avto-doslidzhennya/
28. УКТЗЕД URL : https://www.mdoffice.com.ua/ua/aMDOTNVD2022.GetTNVUA
29. Формування цінностей споживачів на світовому ринку легкових автомобілів URL: https://economics-msu.com.ua/web/uploads/pdf/Scientific%20Bulletin%20of%20MSU.%20Series%20Economics_2016_Issue_2(6)_42-47.pdf
30. Як розподіляються легкові авто в Україні та Європі за віком. Інфографіка URL: https://autoconsulting.ua/article.php?sid=53645

ДОДАТКИ

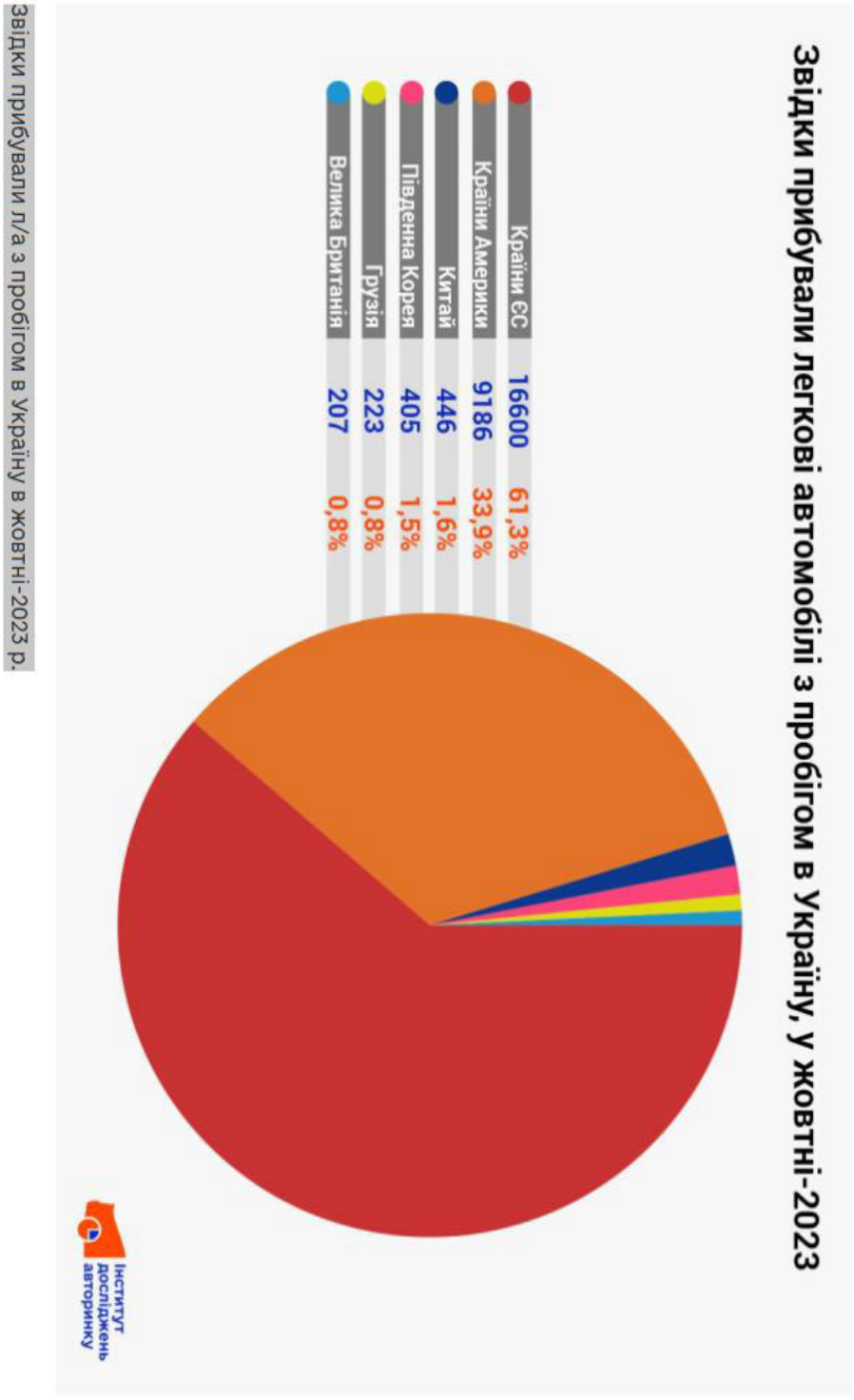
Додаток А

Частки внутрішніх перепродажів та імпорту вживаних авто протягом січня-червня 2022 року



Додаток Б

Звідки прибували л/а з пробігом в Україну в жовтні-2023 р.



Додаток В

Динаміка імпорту авто у розрізі підпозицій

Позиція	**Підпозиція**	**Категорія**	**Підкатегорія**	Товарообіг, USD	Імпорт, USD	Сальдо, USD
8703	Totals			2,057,581,348.24	2,036,915,264.93	-2,016,249,181.62
	870310	Totals		3,064,921.5	720,241.54	1,624,438.46
		87031000	Totals	0.00	0.00	0.00
			8703100000	0.00	0.00	0.00
		87031011	Totals	2,344,680.00	0.00	2,344,680.00
			8703101100	2,344,680.00	0.00	2,344,680.00
		87031018	Totals	720,241.54	720,241.54	-720,241.54
			8703101800	720,241.54	720,241.54	-720,241.54
	870321	Totals		8,745,378.23	8,670,208.23	-8,595,038.23
		87032110	Totals	7,352,504.79	7,352,504.79	-7,352,504.79
			8703211000	7,352,504.79	7,352,504.79	-7,352,504.79
		87032190	Totals	1,392,873.44	1,317,703.44	-1,242,533.44
			8703219010	497,176.67	427,756.67	-358,336.67
			8703219030	895,696.77	889,946.77	-884,196.77
	870322	Totals		73,579,646.11	73,546,226.11	-73,512,806.11
		87032210	Totals	53,403,360.99	53,394,010.99	-53,384,660.99
			8703221000	53,403,360.99	53,394,010.99	-53,384,660.99
		87032290	Totals	20,176,285.12	20,152,215.12	-20,128,145.12
			8703229010	4,776,865.51	4,765,165.51	-4,753,465.51
			8703229030	15,399,419.61	15,387,049.61	-15,374,679.61
	870323	Totals		461,409,560.53	460,590,784.35	-459,772,008.17
		87032300	Totals	9,000.00	0.00	9,000.00
			8703230000	9,000.00	0.00	9,000.00
		87032319	Totals	262,965,372.99	262,765,002.99	-262,564,632.99
			8703231910	181,066,041.78	180,923,851.78	-180,781,661.78
			8703231930	81,899,331.21	81,841,151.21	-81,782,971.21

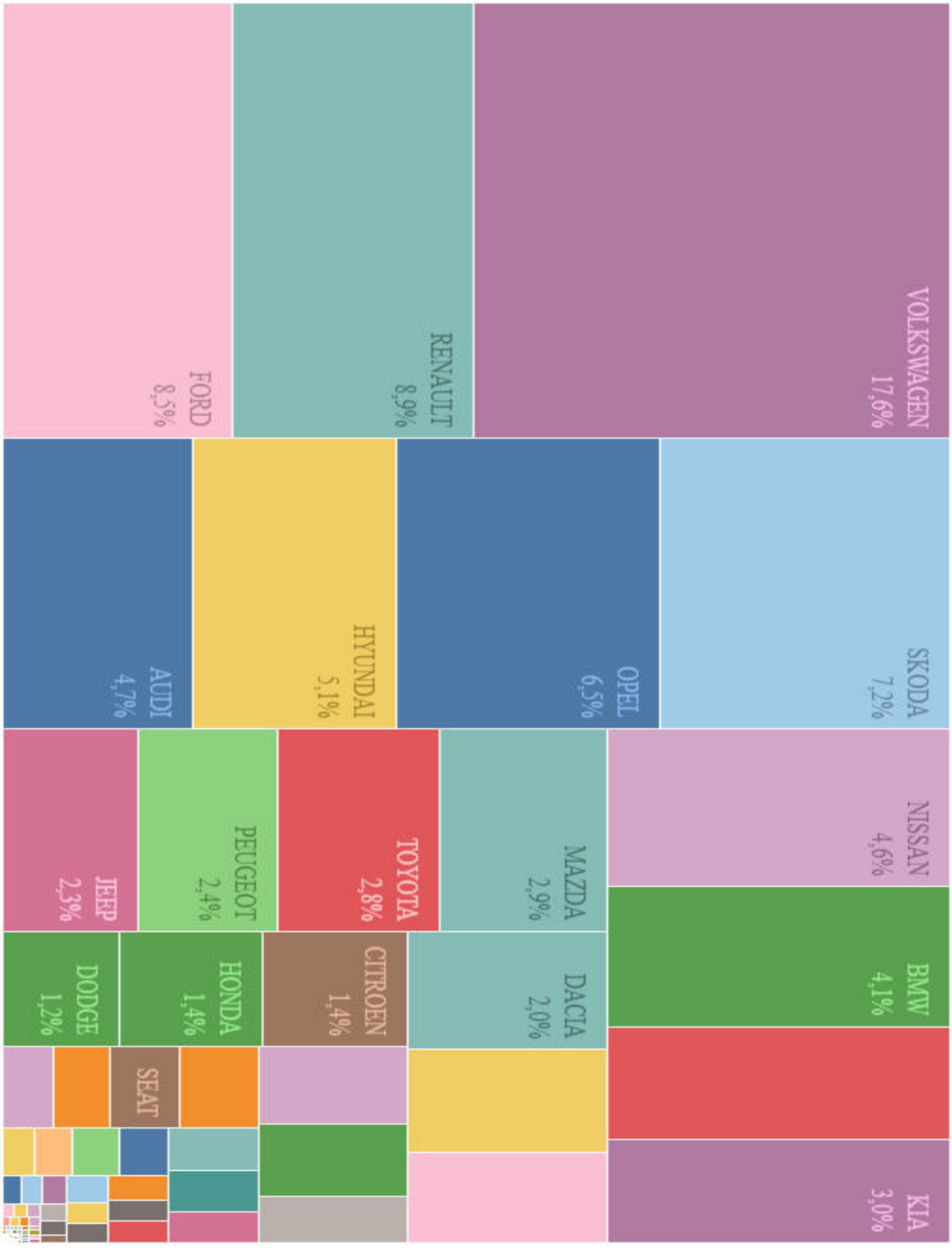
		87032390	Totals	198,435,187.54	197,825,781.36	-197,216,375.18
			8703239011	36,933,977.48	36,901,157.48	-36,868,337.48
			8703239013	81,608,422.54	81,555,712.54	-81,503,002.54
			8703239031	41,625,726.37	41,277,830.19	-40,929,934.01
			8703239033	38,267,061.15	38,091,081.15	-37,915,101.15
	870324	Totals		109,530,020.18	103,065,394.69	-96,600,769.20
		87032400	Totals	497,700.00	0.00	497,700.00
			8703240000	497,700.00	0.00	497,700.00
		87032410	Totals	81,492,897.71	76,536,657.71	-71,580,417.71
			8703241000	81,492,897.71	76,536,657.71	-71,580,417.71
		87032490	Totals	27,539,422.47	26,528,736.98	-25,518,051.49
			8703249010	18,346,754.40	17,596,904.40	-16,847,054.40
			8703249030	9,192,668.07	8,931,832.58	-8,670,997.09
	870331	Totals		92,004,197.87	91,811,659.13	-91,619,120.39
		87033110	Totals	61,570,537.86	61,407,737.86	-61,244,937.86
			8703311000	61,570,537.86	61,407,737.86	-61,244,937.86
		87033190	Totals	30,433,660.01	30,403,921.27	-30,374,182.53
			8703319010	4,167,357.33	4,167,357.33	-4,167,357.33
			8703319030	26,266,302.68	26,236,563.94	-26,206,825.20
	870332	Totals		237,713,380.25	237,319,066.14	-236,924,752.03
		87033211	Totals	63,328.31	63,328.31	-63,328.31
			8703321100	63,328.31	63,328.31	-63,328.31

		87033219	Totals	64,302,546.74	64,143,466.74	-63,984,386.74
			8703321900	64,302,546.74	64,143,466.74	-63,984,386.74
		87033290	Totals	173,347,505.20	173,112,271.09	-172,877,036.98
			8703329010	49,815,430.87	49,625,730.87	-49,436,030.87
			8703329030	123,532,074.33	123,486,540.22	-123,441,006.11
	870333	Totals		257,959,510.53	252,154,590.53	-246,349,670.53
		87033300	Totals	11,500.00	11,500.00	-11,500.00
			8703330000	11,500.00	11,500.00	-11,500.00
		87033319	Totals	216,668,122.64	212,608,372.64	-208,548,622.64
			8703331900	216,668,122.64	212,608,372.64	-208,548,622.64
		87033390	Totals	41,279,887.89	39,534,717.89	-37,789,547.89
			8703339010	11,121,946.83	9,473,556.83	-7,825,166.83
			8703339030	30,157,941.06	30,061,161.06	-29,964,381.06
	870340	Totals		167,317,337.17	165,782,207.17	-164,247,077.17
		87034010	Totals	147,416,651.67	146,021,021.67	-144,625,391.67
			8703401010	0.00	0.00	0.00
			8703401080	15,018,573.36	14,446,033.36	-13,873,493.36
			8703401090	132,398,078.31	131,574,988.31	-130,751,898.31
		87034090	Totals	19,900,685.50	19,761,185.50	-19,621,685.50
			8703409010	13,058,251.59	12,918,751.59	-12,779,251.59
			8703409030	6,842,433.91	6,842,433.91	-6,842,433.91
	870350	Totals		98,574,947.5	97,343,827.5	-

				2	2	96,112,707.52
		87035000	Totals	98,574,947.52	97,343,827.52	-96,112,707.52
			8703500000	98,574,947.52	97,343,827.52	-96,112,707.52
	870360	Totals		36,846,073.03	36,846,073.03	-36,846,073.03
		87036010	Totals	26,408,536.27	26,408,536.27	-26,408,536.27
			8703601080	5,073,461.13	5,073,461.13	-5,073,461.13
			8703601090	21,335,075.14	21,335,075.14	-21,335,075.14
		87036090	Totals	10,437,536.76	10,437,536.76	-10,437,536.76
			8703609010	5,478,192.43	5,478,192.43	-5,478,192.43
			8703609030	4,959,344.33	4,959,344.33	-4,959,344.33
	870370	Totals		4,550,912.13	4,550,912.13	-4,550,912.13
		87037000	Totals	4,550,912.13	4,550,912.13	-4,550,912.13
			8703700000	4,550,912.13	4,550,912.13	-4,550,912.13
	870380	Totals		506,285,463.15	504,514,074.36	-502,742,685.57
		87038010	Totals	168,076,138.42	167,623,278.42	-167,170,418.42
			8703801010	162,895,076.51	162,442,216.51	-161,989,356.51
			8703801090	5,181,061.91	5,181,061.91	-5,181,061.91
		87038090	Totals	338,209,324.73	336,890,795.94	-335,572,267.15
			8703809010	337,942,581.49	336,624,052.70	-335,305,523.91
			8703809090	266,743.24	266,743.24	-266,743.24

Додаток Г

Частка бреднів вживаних автомобілів у 2022 році



Додаток Д

Динаміка продажів нових легкових автомобілів в Україні, листопад 2022 — листопад 2023

