МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ПОДАТКОВИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Навчально-науковий інститут економічної безпеки та митної справи
Кафедра митної справи та товарознавства

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему

Вплив митного оподаткування на функціонування автомобільного ринку України

Здобувача вищої освіти 4 курсу,
групи ММБ-19-1,
спеціальності 073 «Менеджмент»
ОПП «Менеджмент митної справи»

_____ *підпис здобувача вищої освіти*

Паращук Дмитро Васильович

Науковий керівник
науковий ступінь вчене звання

_____ *підпис керівника*

Гребельник Олександр Петрович, д.е.н., проф.

Гарант освітньої програми
науковий ступінь вчене звання

_____ *підпис керівника*

Микитенко Тетяна Владиславівна, к.е.н., доц.

Допущено до захисту за рішенням
кафедри митної справи та
товарознавства
протокол від 17.05.2023 № 14

_____ *підпис завідувача кафедри*

Гребельник Олександр Петрович, д.е.н., проф.

Ірпінь 2023

Реєстрація № 12 13.06.2023 _____
(дата) (підпис відповідальної особи)

Результати перевірки до захисту _____ _____
(до захисту, на опрацювання) (дата) (підпис)

Результати захисту 92 (дев'яносто) 19.06.2023 _____
(оцінка) (дата) (підпис)

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

Члени комісії:

_____ О.Т. Требельчик
(підпис) (ініціали, прізвище)

_____ О.В. Новіцький
(підпис) (ініціали, прізвище)

_____ Т.В. Дівінець
(підпис) (ініціали, прізвище)

БЛАНК ОЦІНЮВАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ

Об'єкти контролю	Діапазон оцінки в балах	Фактична кількість балів	Примітки	Дата, П.І.П,: голови комісії, членів комісії, секретаря, (підписи)
ОЦІНЮВАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ КОМІСІЄЮ ПО ЗАХИСТУ				
1. Доповідь	від 0 до 10			
2. Роздатковий матеріал	від 0 до 5			
3. Знання теоретичного та практичного матеріалу, вміння відповідати на запитання	від 0 до 25			
4. Апробація (участь у конференціях)	від 0 до 10			
РАЗОМ БАЛІВ	від 0 до 50			
ЗАГАЛЬНА КІЛЬКІСТЬ БАЛІВ	від 0 до 100	92		

(підпис)

(підпис)

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

Оцінка за 100-бальною шкалою	Оцінка за шкалою ЄКТС	Оцінка за національною шкалою	Дата	П.І.П,: голови комісії, членів комісії, секретаря, (підпис)
92	A	відмінно	15.06.2022	

Правила переведення оцінок до національної шкали та шкали ЄКТС

Оцінка за 100-бальною шкалою	Оцінка за шкалою ЄКТС	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	EX	2 (незадовільно)

МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНИЙ ПОДАТКОВИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Навчально-науковий інститут економічної безпеки та митної справи

Кафедра митної справи та товарознавства

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри митної справи та товарознавства

_____ О.П. Гребельник

01.03.2023

Завдання на кваліфікаційну роботу (проєкт)

здобувачу вищої освіти

Паращука Дмитра Васильовича

1. Тема кваліфікаційної роботи (проєкту): Вплив митного оподаткування на функціонування автомобільного ринку України

Затверджена наказом ректора від «__»____ 202__ №___

2. Строк здачі закінченої роботи 12.05.2023

3. Цільова установка та вихідні дані до роботи

Мета роботи: дослідження впливу змін митного оподаткування на ринок легкових автомобілів.

Об'єкт дослідження: закономірності розвитку митного оподаткування імпорту легкових авто.

Предмет дослідження: практичні, організаційні та теоретичні засади розвитку митного оподаткування імпорту легкових авто

4. Перелік графічного матеріалу: **9 рисунків та 4 таблиці**

5. Зміст випускної кваліфікаційної роботи (перелік питань за кожним розділом):

РОЗДІЛ 1. Теоретичні основи митного оподаткування при імпорті автомобілів
1.1. Основні засади митного оподаткування автомобілів
1.2. Методика нарахування митних платежів при імпорті автомобілів в Україну
РОЗДІЛ 2. Аналіз впливу митного оподаткування на функціонування автомобільного ринку україни
2.1. Дослідження сучасного стану автомобільного ринку України

2.2. Аналіз інструментарію механізму податкового стимулювання ціноутвор
та популяризації електромобілів
2.3. Позитивні та негативні наслідки змін митного оподаткування
функціонування автомобільного ринку України
РОЗДІЛ 3. Напрями та тенденції розвитку митного оподаткування
переміщенні автомобілів
3.1. Зарубіжний досвід митного оподаткування імпортних операц
автомобілями
3.2. Пропозиції щодо удосконалення митного оподаткування при ім
автомобілів в Україну.

7. Календарний план виконання роботи:

№ п/п	Назва етапів випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи	Строк виконання етапів роботи	
		За планом	Фактичн
1.	Вибір теми, вивчення літературних джерел, постановка проблеми та складання плану роботи	01.09.2022	01.09.202
2.	Вибір та вивчення навчальної, наукової та методичної літератури за темою	02.10.2022	02.10.202
3.	Видача завдання науковим керівником	10.10.2022	10.10.202
4.	Підготовка першого розділу роботи та подання її керівнику	10.02.2023	10.02.202
5.	Підготовка другого розділу роботи та подання її керівнику	10.03.2023	10.03.202
6.	Підготовка третього розділу роботи та подання її керівнику	10.04.2023	10.04.202
7.	Доопрацювання роботи з урахуванням зауважень керівника	10.05.2023	10.05.202
8.	Подання роботи для перевірки на наявність плагіату	12.05.2023	12.05.202
9.	Попередній захист роботи	04.05.2022	04.05.202
10.	Отримання відгуку керівника роботи	07.06.2023	07.06.202
11.	Отримання зовнішньої рецензії	08.06.2023	08.06.202
12.	Допуск роботи зав.кафедрою до захисту	09.06.2023	09.06.202
13.	Захист роботи	14.06.2023 -15.06. 2023	14.06.2023 - 2023

8. Дата видачі завдання «08» 02 2023

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

10. Гарант освітньо-професійної програми _____ Т.В. Микитенко
(підпис) (ініціали, прізвище)

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

Відгук керівника випускної кваліфікаційної роботи (проєкту)

Кваліфікаційна (дипломна) робота студента Паращука Дмитра Васильовича, на тему: «Вплив митного оподаткування на функціонування автомобільного ринку України», розкриває одне з найактуальніших питань, оскільки митне оподаткування регулює об'єми імпорту транспортних засобів в Україну. Це пов'язано з тим, що розмір митних платежів справляє на автомобільний ринок значний економічний і соціальний вплив.

Структура роботи вдала і відображає основні аспекти досліджуваної проблеми. Матеріал викладено послідовно у трьох розділах відповідно до плану.

У роботі виконано основні завдання, які були покладені на студента, а саме дослідження основних засад оподаткування імпорту легкових автомобілів; аналіз класифікації транспортних засобів для цілей митного оподаткування; аналіз сучасного стану автомобільного ринку України; дослідження позитивних та негативних наслідків змін митного оподаткування на функціонування ринку легкових автомобілів; аналіз інструментарію механізму податкового стимулювання ціноутворення та популяризації електромобілів.

Аналіз проблеми є достатньо глибоким та автор проявив глибокі знання у сфері митної справи. У роботі вдалося досягти поставленої мети, аналізуючи вплив митного оподаткування на функціонування автомобільного ринку України. За допомогою зібраних даних та методології, ви здійснили аналіз та інтерпретацію результатів, виявивши основні тенденції та закономірності. Такий підхід дозволяє вам зробити обґрунтовані висновки та рекомендації щодо впливу митного оподаткування на автомобільний ринок України.

Випускна кваліфікаційна робота студента рекомендується до захисту та заслуговує позитивної оцінки.

Керівник кваліфікаційної роботи (проєкту)

_____ Гребельник О.П. ___. _____. 2023 р.
(підпис) (дата)

Висновок про випускну кваліфікаційну роботу (проєкт)

Кваліфікаційна робота (проєкт) здобувача вищої освіти

Паращука Дмитра Васильовича

після попереднього захисту розглянута на засіданні кафедри, протокол від «17» 05 2023 № 14 допущена до захисту екзаменаційною комісією.

Завідувач кафедри _____ О.П.Гребельник
(підпис)

РЕЦЕНЗІЯ

на кваліфікаційну роботу (проєкт)

здобувача вищої освіти Державного податкового університету

Паращука Дмитра Васильовича
(прізвище, ім'я, по батькові)

на тему

Вплив митного оподаткування на функціонування автомобільного ринку України

Актуальність теми: Актуальність даного дослідження є надзвичайно високою, адже сьогодні митне оподаткування регулює структуру та об'єми імпорту транспортних засобів в Україну. В глобальному вимірі оподаткування імпорту транспортних засобів справляє на автомобільний ринок значний економічний та соціальний вплив, як негативний так і позитивний, що несе за собою відповідні наслідки.

Наукова новизна: Дипломна робота включає огляд і аналіз сучасних теоретичних підходів до митного оподаткування автомобілів. В роботі також розглядається інструменти механізму податкового стимулювання ціноутворення та популяризації електромобілів. Результати даної роботи допоможуть проаналізувати факти, побачити повну картину автомобільного ринку України, та прийняти правильні, комплексні рішення при формуванні державних політик у сфері імпорту транспортних засобів на територію України.

Якість проведеного аналізу проблеми, текстового та табличного матеріалу: Аналіз проблеми в роботі є детальним і об'єктивним. Автор проявив глибокі знання у галузі митного оподаткування імпорту автомобілів на, використовуючи відповідну термінологію та концептуальні підходи. Текстовий та табличний матеріал представлені чітко і структуровано. У роботі використано наукову літературу та статистичні дані для

підтвердження своїх тверджень. Загальна якість представленого матеріалу є задовільною.

Обгрунтованість пропозицій та висновків і їх практична цінність у роботі підприємства, установи, організації, МФУ: Дипломна робота містить обгрунтовані пропозиції та висновки, які випливають з проведеного аналізу. Автор надає практичні рекомендації щодо удосконалення митного оподаткування при імпорті автомобілів в Україну на основі зарубіжного досвіду та власного аналізу. Ці пропозиції мають потенційну практичну цінність для підприємств, державних установ, організацій.

Наявність недоліків: У дипломній роботі присутні деякі несуттєві недоліки, які потребують уваги та виправлення. А саме недостатньо конкретизовані деякі твердження, що може ускладнити їх розуміння. Рекомендується автору врахувати ці недоліки при подальшій роботі над текстом.

Загальний висновок та оцінка: Дипломна робота на тему "Вплив митного оподаткування на функціонування автомобільного ринку України" представляє собою цінний внесок у вивчення даної проблематики. Робота містить досить глибокий аналіз та обгрунтовані висновки, які мають практичну цінність для підприємств, державних установ, організацій. Незважаючи на наявність деяких недоліків, дипломна робота заслуговує високої оцінки. Рекомендується автору врахувати зауваження та вдосконалити роботу для подальшого її використання та наукового внеску у галузь митної справи.

Рецензент Директор ТТ "Пентада Транс" Жеребець В.А.
(науковий ступінь, вчене звання, посада, місце роботи)

Жеребець В.А.
(підпис, М.П.) (ініціали, прізвище)

ТОВАРИСТВО "ПЕНТАДА ТРАНС" ТОВ "ПЕНТАДА ГРУПП" І КОМПАНІЯ Ідентифікаційний код 36701373 м. Київ

«05» червня 2023 р.

ННІ економічної безпеки та митної справи

Кафедра митної справи та товарознавства

ДОВІДКА

про перевірку кваліфікаційної (дипломної) роботи на академічний плагіат

П. І. Б. автора роботи

Паращук Дмитро Васильович

Курс/група _____ММБ-19-1_____

Тема кваліфікаційної роботи

Вплив митного оподаткування на функціонування автомобільного ринку в Україні

П. І. Б. наукового керівника

Гребельник Олександр Петрович

Дата захисту: 15.06.2023

За результатом перевірки оригінальний текст у роботі становить 94,96%. 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) 5,04%, цитат 8,05%.

Відповідальна особа за перевірку на кафедрі М. Іщук

АНОТАЦІЯ

Вплив митного оподаткування на функціонування автомобільного ринку України

Мета роботи полягає в дослідженні автомобільного ринку України в призмі останніх змін у митному законодавстві та формуванні пропозицій щодо удосконалення митного оподаткування при імпорті автомобілів в Україну.

Завданнями роботи є дослідження основних засад оподаткування імпорту легкових автомобілів; аналіз класифікації транспортних засобів для цілей митного оподаткування; аналіз сучасного стану автомобільного ринку України; дослідження позитивних та негативних наслідків змін митного оподаткування на функціонування ринку легкових автомобілів; аналіз інструментарію механізму податкового стимулювання ціноутворення та популяризації електромобілів; дослідження зарубіжного досвіду оподаткування імпорту легкових автомобілів; пропозиція напрямів удосконалення системи оподаткування імпорту легкових авто.

Предметом дослідження є практичні, організаційні та теоретичні засади розвитку митного оподаткування імпорту легкових авто.

Об’єктом дослідження виступають закономірності розвитку митного оподаткування імпорту легкових авто.

Базою дослідження виступає діяльність діяльність Державної митної служби України.

За результатами дослідження сформульовані пропозиції з питань удосконалення системи митного оподаткування імпорту легкових авто.

Одержані результати можуть бути використані у діяльності контролюючих митних органів.

Кваліфікаційна робота містить 53 сторінки, 4 таблиці, 9 рисунків, список використаних джерел з 41 найменування, 3 додаток.

Ключові слова: митне оподаткування, митні платежі, легкові автомобілі, імпорт авто

Рік виконання дипломної роботи 2023.

Рік захисту роботи 2023.

The Impact of Customs Taxation on the Functioning of the Automobile Market in Ukraine

The aim of this study is to examine the automobile market in Ukraine in light of recent changes in customs legislation and to provide suggestions for improving customs taxation on automobile imports into Ukraine.

The objectives of this study include investigating the fundamental principles of taxing the import of passenger cars, analyzing the classification of vehicles for customs taxation purposes, assessing the current state of the automobile market in Ukraine, examining the positive and negative consequences of changes in customs taxation on the functioning of the passenger car market, analyzing the tools of the taxation mechanism to incentivize pricing and popularization of electric vehicles, exploring international experiences in taxing the import of passenger cars, and proposing directions for improving the system of taxation on the import of passenger cars.

The subject of this study encompasses the practical, organizational, and theoretical foundations of developing customs taxation on the import of passenger cars.

The object of this study is the patterns of development in customs taxation on the import of passenger cars.

The research is based on the activities of the State Customs Service of Ukraine.

The findings of this study have resulted in recommendations for improving the system of customs taxation on the import of passenger cars.

The obtained results can be utilized by the supervisory customs authorities.

This qualification work consists of 53 pages, 4 tables, 9 figures, a list of 41 references, and 3 appendix.

Keywords: customs taxation, customs duties, passenger cars, automobile import.

Year of thesis completion: 2023.

Year of thesis defense: 2023.

ЗМІСТ

ВСТУП 9

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ МИТНОГО ОПОДАТКУВАННЯ ПРИ ІМПОРТІ АВТОМОБІЛІВ 12

1.1. Основні засади митного оподаткування автомобілів 12

1.2. Класифікація автомобілів для цілей митного оподаткування 17

РОЗДІЛ 2. АНАЛІТИЧНИЙ ОГЛЯД ВПЛИВУ МИТНОГО ОПОДАТКУВАННЯ НА ФУНКЦІОНУВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ УКРАЇНИ 21

2.1. Сучасний стан автомобільного ринку України 21

2.2. Позитивні та негативні наслідки змін митного оподаткування на функціонування автомобільного ринку України 25

2.3. Аналіз інструментарію механізму податкового стимулювання ціноутворення та популяризації електромобілів 35

РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ТА ТЕНДЕНЦІЇ УДОСКОНАЛЕННЯ МИТНОГО ОПОДАТКУВАННЯ ЛЕГКОВИХ АВТОМОБІЛІВ 41

3.1. Зарубіжний досвід митного оподаткування імпортних операцій з легковими автомобілями 41

3.2. Основні напрями удосокналення системи митного оподаткування легкових автомобілів в контексті євроінтеграції 44

ВИСНОВКИ 52

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ 56

ДОДАТКИ 61

ВСТУП

Стабільне зростання ринку легкових автомобілів не можливе без ефективного державного регулювання. Сьогодні механізм державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів характеризується недосконалістю нормативно-правового забезпечення, відсутністю злагодженої взаємодії між урядом, автовиробниками, підприємствами-автодилерами та покупцями легкових автомобілів.

Окремої уваги вимагає проблема залучення іноземних автовиробників, створення сприятливих інвестиційних і податкових умов для розміщення їхніх виробництв на території України та будівництва необхідної інфраструктури для успішного функціонування автомобільної індустрії. Крім цього, на державному рівні в Україні відсутні програми стимулювання покупців легкових автомобілів. Відсутність фінансового забезпечення та дієвого механізму державно-приватного партнерства, обмеженість заходів державного регулювання призводить до низького рівня інвестиційної привабливості вітчизняного ринку легкових автомобілів. Це своєю чергою потребує використання нових, актуальних сьогоденню напрямків і заходів державного регулювання та прийняття оптимальних урядових рішень. Особливу увагу при цьому слід приділити досвіду світових лідерів автомобільної галузі, які досягли значних успіхів у розвитку ринку легкових автомобілів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окремі питання державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів розкрили такі науковці, як: Шевченко І. Ю., Дмитрієв І. А., Семирак О. С., Краузе О. І.та інші. Так, Шевченко І. Ю. та Дмитрієв І. А. досліджували особливості державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів країнах ЄС Китаї, Японії, Індії, Південній Кореї та інших, а також механізм державного регулювання розвитку автомобілебудування та ринку продажу автомобілів в Україні за його основними елементами. Проте, в науковому полі бракує досліджень

щодо впливу податкових інструментів на ринок легкових автомобілів та можливостей використання в Україні міжнародного досвіду державного регулювання розвитку ринку легкових автомобілів, який можна перейняти. Таке дослідження допоможе визначити пріоритетні напрямки та заходи, які сприятимуть розвитку ринку легкових автомобілів.

Метою дипломної роботи є дослідження впливу змін митного оподаткування на ринок легкових автомобілів.

Згідно зазначеної мети визначені наступні завдання роботи:

- розглянути основні засади оподаткування імпорту легкових автомобілів;
- проаналізувати класифікацію транспортних засобів для цілей митного оподаткування;
- проаналізувати сучасний стан автомобільного ринку України;
- дослідити позитивні та негативні наслідки змін митного оподаткування на функціонування ринку легкових автомобілів;
- проаналізувати інструментарій механізму податкового стимулювання ціноутворення та популяризації електромобілів;
- дослідити зарубіжний досвід оподаткування імпорту легкових автомобілів;
- запропонувати напрями удосконалення системи оподаткування імпорту легкових авто.

Об’єкт дослідження - закономірності розвитку митного оподаткування імпорту легкових авто.

Базою дослідження - діяльність Державної митної служби України.

Предмет дослідження – практичні, організаційні та теоретичні засади розвитку митного оподаткування імпорту легкових авто.

Методична основа дослідження - системний підхід до розвитку системи митного оподаткування імпорту легкових авто. При вирішення поставлених завдань використано загальнонаукові та спеціальні методи

наукового пізнання: методи аналізу і синтезу – при дослідженні стану митного оподаткування імпорту легкових авто; порівняння – при співставленні різних законодавчих актів, які стосуються митного оподаткування імпорту легкових авто; групування – при оцінці впливу нововведень законодавства на ринок легкових автомобілів.

Інформаційною базою дослідження є: наукові джерела; офіційні дані Державної служби статистики України; спеціалізовані фахові інтернет-ресурси; офіційна інформація Державної митної служби.

Наукова новизна даної дипломної роботи містить у собі практичні пропозиції щодо удосконалення системи митного оподаткування імпорту легкових авто.

Запропоновані заходи мають практичне значення для удосконалення системи митного оподаткування імпорту легкових авто.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ МИТНОГО ОПОДАТКУВАННЯ ПРИ ІМПОРТІ АВТОМОБІЛІВ

1.1. Основні засади митного оподаткування автомобілів

Останні десятиліття характеризуються високим темпом розвитку ринку легкових автомобілів в Україні. Але автомобільні ринки інших держав значною мірою переважають аналогічний ринок України, така ситуація зумовлена різними причинами:

- рівень технологічного прогресу;
- економіко-політична ситуація;
- володіння певними ресурсами та можливість країни організувати всі необхідні умови для створення і розвитку автомобільної промисловості.

Варто зазначити, що рівень автомобілізації в Україні один із найменших у Європі: 232 авто на 1000 осіб (рис. 1.1). Для досягнення середньоєвропейського показника 610 авто на 1000 осіб до України потрібно привезти ще 15 мільйонів автомобілів. З наявною динамікою імпорту (в середньому 350 тисяч вживаних і 100 тисяч нових авто щороку), для цього знадобиться ще близько 40 років, і це без урахування виведених з експлуатації транспортних засобів [33].

«В цьому плані Україна значно поступається, адже організація повного циклу виробництва автомобільної продукції, що зможе повністю забезпечити попит дуже широкого спектру видів автомобілів є неможливим в найближчі роки і є дуже складним та багатогранним процесом» [33]. При цьому ситуація в Україні така, що за рахунок рівня купівельної здатності, населення може дозволити собі купівлю автомобіля з-за кордону. Варто зазначити, що автомобілебудування в Україні фактично зупинилося. Кількість виготовлених машин методом великовузлового складання на українських заводах і до повномасштабного вторгнення була невеликою,

близько 1000 легковиків у місяць. На закарпатському «Єврокарі», де методом SKD виготовляли автомобілі Skoda, облаштували центр допомоги внутрішньо переміщеним особам. Продовження роботи Запорізького автомобільного заводу взагалі під великим питанням, адже легковики там збиралися із російських машинокомплектів. Серед українських автомобілебудівних компаній відновити роботу зможе «Єврокар». Підприємствам, що займалися великовузловим складанням машин із російських машинокомплектів, доведеться або терміново змінювати бізнес-модель, або назавжди припиняти діяльність.

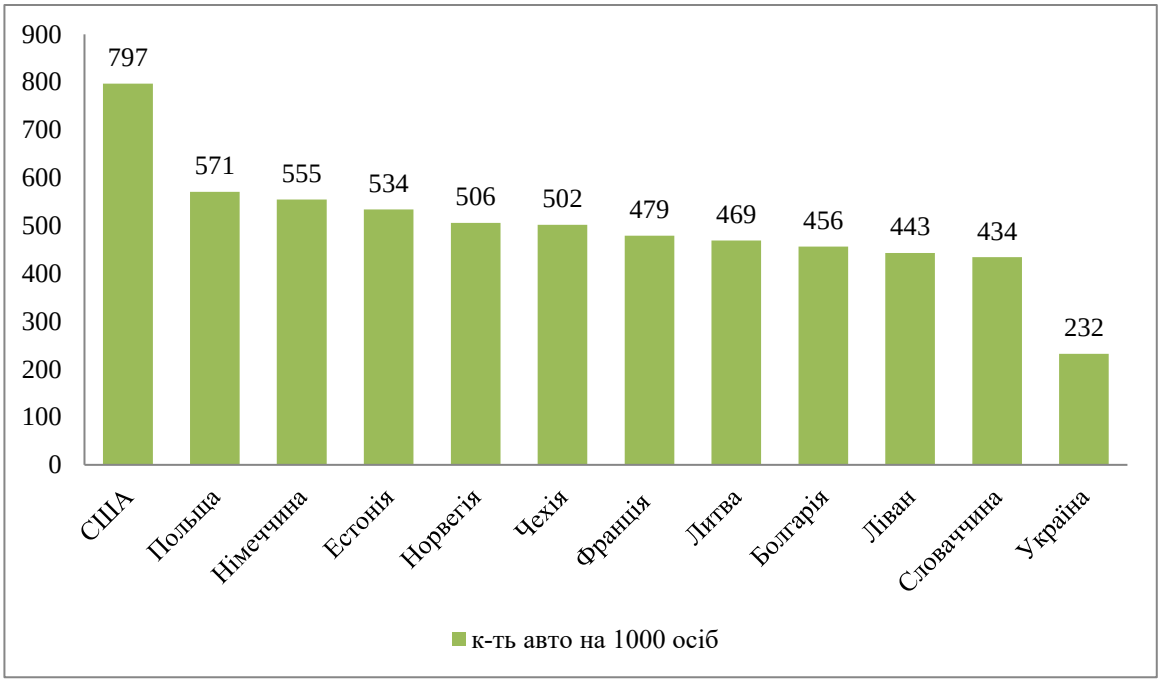


Рис. 1.1. Рівень автомобілізації у країнах ЄС та в Україні

Джерело: складено автором на основі [33]

Досліджуючи особливості процедури митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються, варто встановити, що мається на увазі під словом «переміщення» у цьому контексті. Так, виходячи із напрямку переміщення, його мети відповідно до митного режиму, призначення переміщуваного транспортного засобу (для особистого чи комерційного використання), та національної приналежності особи, яка здійснює переміщення, можна систематизувати усі можливі варіанти перетину

митного кордону транспортним засобом. Враховуючи те, що митні режими, як відмова на користь держави, знищення або руйнування, безмитна торгівля, та інші не можна вважати переміщенням у загальному розумінні цього слова, а реімпорт та реекспорт є похідними від звичайного імпорту та експорту дані митні режими до систематизації ми не включаємо. Окрім згаданих на рис. 1.1 можливих варіантів переміщення, мають місце і випадки перетину митного кордону автомобілями осіб, які перебувають на тимчасовому/постійному консульському обліку. Процедура пропуску у таких випадках є специфічною та передбачена абзацом 5 частини 4 ст. 380 МКУ.

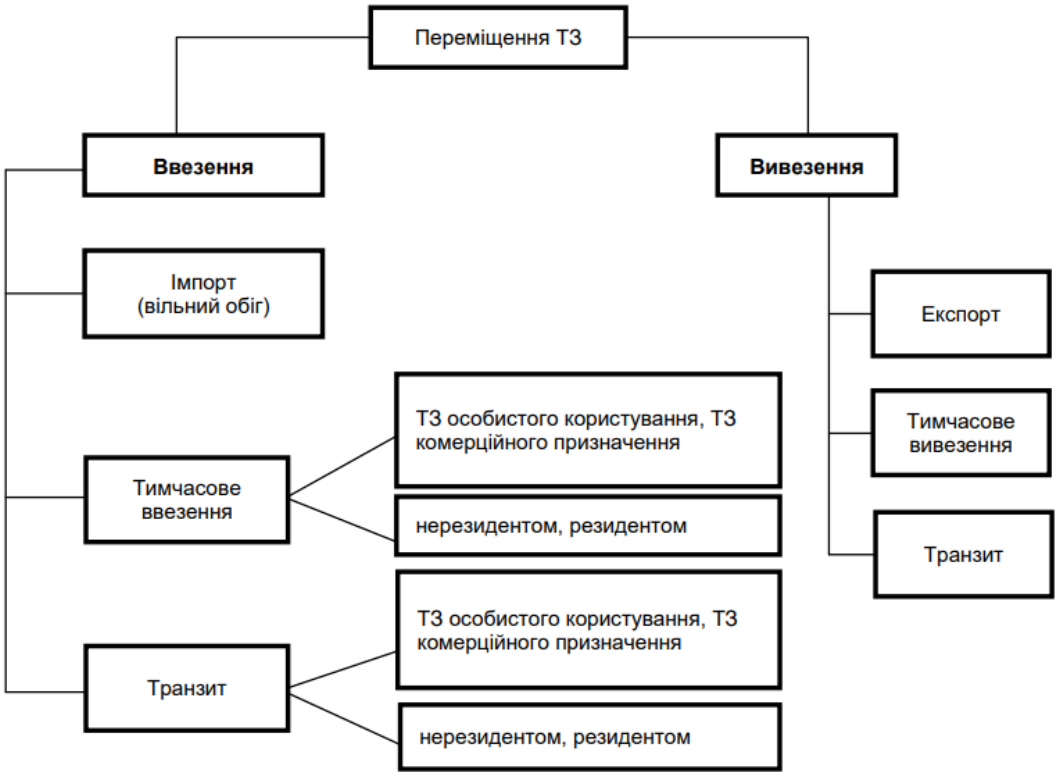


Рис. 1. 2. Способи переміщення транспортних засобів (ТЗ) в залежності від мети переміщення та особи, що здійснює переміщення

Джерело: [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» [23]. 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 [10].

Також варто зазначити, що згідно постанови Кабінету Міністрів України 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 від 27 вересня 2022 року N 1091 легкові автомобілі підлягають гарантуванню при переміщення територією України транзитом [32].

Фінансові гарантії надаються

- у вигляді документа (викладеного в письмовій або електронній формі зобов'язання гаранта сплатити визначені суми митних платежів на вимогу митного органу);
- у вигляді внесення декларантом, уповноваженою ним особою, перевізником або гарантом грошової застави на відповідний рахунок митного органу [22].

Стаття 306 Митного кодексу України визначає розмір забезпечення сплати митних платежів:

– «забезпечення сплати митних платежів має бути не меншим, ніж сума митних платежів, що підлягають сплаті при випуску таких товарів у вільний обіг на митній території України.
– розрахунок суми забезпечення сплати митних платежів здійснюється виходячи з повних ставок митних платежів, без урахування будь-яких тарифних пільг , податкових пільг, встановлених законодавством України для операцій з ввезення таких товарів на митну територію України» [22].

Таблиця 1.1.

Розрахунок сум митних платежів під час увезення транспортних засобів в Україну

Ввезення транспортних засобів	**Справляння мита**	**Справляння акцизного податку**	**Справляння податку на додану вартість**
Ввезення транспортних засобів за кодами 8701, 8702,8704, 8705, 8706, 8716 (крім причепів та напівпричепів для тимчасового проживання у кемпінгах, типу причіпних будиночків за кодом 8716 10 99 00) згідно з УКТЗЕД	Розділ IX Митного кодексу України від 13.03.2012 № 4495-VI Розділ XVII Закону України «Про Митний тариф України» № 584-VII від 19.09.2013. Розрахунок суми мита в разі застосування адвалорних ставок мита (у % до митної вартості товарів) здійснюється за формулою: С = (МВ х Ст) : 100 %, де С – сума мита; МВ – митна вартість транспортного засобу (у грн.); Ст – ставка мита, установлена у відсотках від митної вартості транспортного засобу.	Розділ VI Податкового кодексу України Розрахунок суми акцизного податку із застосуванням специфічних ставок здійснюється за такою формулою: Са = Н х А, де Са – сума акцизного податку; Н – кількісна або фізична характеристика товару в натуральному вираженні; А – ставка акцизного податку.	Розділ V Податкового кодексу України Нарахування суми ПДВ при ввезенні транспортних засобів здійснюється за ставкою 20 відсотків від бази оподаткування за формулою: Спдв = (МВ + С) х 0,2, де Спдв – сума податку на додану вартість; МВ – митна вартість транспортного засобу; С – сума мита.
Ввезення транспортних засобів за кодами 8703, 8707, 8711 згідно з УКТЗЕД	Розділ IX Митного кодексу України від 13.03.2012 № 4495-VI Розділ XVII Закону України «Про Митний тариф України» № 584-VII від 19.09.2013 Розрахунок суми мита в разі застосування адвалорних ставок мита (у % до митної вартості транспортного засобу) здійснюється за формулою: С = (МВ х Ст): 100 %, де С – сума мита; МВ – митна вартість транспортного засобу (у грн.); Ст – ставка мита, установлена у % від митної вартості товару.		Розділ V Податкового кодексу України Нарахування суми податку на додану вартість при ввезенні транспортних засобів здійснюється за ставкою 20 відсотків від бази оподаткування за такою формулою: Спдв = (МВ + С + Са) х 0,2, де Спдв – сума податку на додану вартість; МВ – митна вартість транспортного засобу; С – сума мита; Са – сума акцизного податку.

Джерело: [10]

Тобто оформлення попередньої декларації (МД типу ІМ ЕЕ) для легкового автомобіля неможливе без надання митним органам забезпечення сплати митних платежів.

Не дивлячися на те, що нові правила акцизного оподаткування широко обговорюються учасниками міжнародних правовідносин, на практиці їх застосування породжує чимало дискусій, що в свою чергу, зумовлює низку питань та викликів, які потребують нових підходів урегулювання особливо в період воєнного стану.

1.2. Класифікація автомобілів для цілей митного оподаткування

Для запобігання незаконному обігу транспортних засобів на території України між центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику, та державними органами з безпеки дорожнього руху здійснюється автоматизований обмін інформацією про транспортні засоби, що перетинають державний кордон України, стосовно митного оформлення та державної реєстрації таких транспортних засобів. Визначення типу, моделі транспортного засобу, року його виготовлення, комплектності, укомплектованості, повної маси, робочого об'єму двигуна, інших характеристик, визначальних для класифікації ТЗ згідно з УКТ ЗЕД, проводиться на підставі поданих документів та результатів митного огляду ТЗ, включаючи огляд ідентифікаційних табличок, номерних площадок кузовів (шасі), номерних панелей та табличок (наклейок), додаткових носіїв інформації, наявних на ТЗ.

На сьогодні відповідно до ст. 215 ПК України до переліку підакцизних товарів належать також автомобілі легкові, кузови до них, причепи та напівпричепи, мотоцикли, транспортні засоби, призначені для перевезення 10 осіб і більше, транспортні засоби для перевезення вантажів [30]. При цьому, автомобілем легковим є «автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння не більше ніж дев’ять з місцем водія включно» [30] . Мотоциклом є

«двоколісний механічний транспортний засіб з боковим причепом або без нього, що має двигун з робочим об'ємом 50 куб. см і більше. До мотоциклів прирівнюються моторолери, мотоколяски, триколісні та інші механічні транспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кг» [30]. Кузови, що використовувалися для транспортних засобів, визначених у товарній позиції 8703 згідно з УКТ ЗЕД – це кузови, які вже були встановлені на транспортних засобах або з моменту виготовлення яких минуло більше одного року [30].

Економічною частиною Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони передбачено перехідний період тривалістю сім років щодо зниження рівня ставок увізного мита під час увезення легкових автомобілів. За цей час ставки ввізного мита поступово знижуватимуться до нуля. Так, у 2023 р. ставки ввізного мита для нових легкових автомобілів походженням із країн ЄС установлюються в такому обсязі. Бензинові:

- з двигуном внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем):
- з робочим об'ємом циліндрів двигуна не більше 1000 см3 – 6,3% від митної вартості;
- з робочим об'ємом циліндрів двигуна понад 1000 см3 , але не більш як 1500 см3 – 7,3% від митної вартості;
- з робочим об'ємом циліндрів двигуна понад 1500 см3 , але не більше 2 200 см3 – 5% від митної вартості;
- з робочим об'ємом циліндрів двигуна більше 2 200 см3 , але не більше 3000 см3 – 5% від митної вартості;
- з робочим об'ємом циліндрів двигуна понад 3000 см3 – 5% від митної вартості [30].

Дизельні з двигуном внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем):

- з робочим об’ємом циліндрів двигуна не більш як 1500 см3 – 7,3% від митної вартості;
- з робочим об’ємом понад 1500 см3 , але не більше 2500 см3 – 7,3% від митної вартості;
- з робочим об’ємом циліндрів двигуна понад 2500 см3 – 6,3% від митної вартості [30].

Транспортні засоби, оснащені виключно електричними двигунами (одним або декількома), – 0% від митної вартості [30].

Автомобілі з гибридними двигунами розмитнюються на загальних засадах, ставки митних платежів прирівнюються до ставок на ввезення автомобілів із бензиновим або дизельним двигуном [30].

Для цілей митного оподаткування електромобілі згідно УКТЗЕД класифікуються, як автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби, призначені головним чином для перевезення людей (крім моторних транспортних засобів товарної позиції 8702), включаючи вантажопасажирські автомобілі-фургони та гоночні автомобілі:

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

  Код товару згідно УКТЗЕД 8703 80 10--нові
- Код товару згідно УКТЗЕД 8703 80 90--що використовувалися [39].

Підсумовуючи вищезазначене можна виділити основні показники легкових авто, які впливають на розмір митних платежів:

- тип двигуна;
- країна походження;
- рік випуску;
- технічний стан (нові/вживані авто);
- ємність електричного акумулятора;
- фактурна вартість;
- загальна кількість місць;

- робочий об'єм циліндрів двигуна;
- призначення;

Отже, аналіз чинного законодавства України дав змогу встановити, що ввезення транспортних засобів оподатковується митними платежами, до складу яких входять ввізне мито, акцизний податок та податок на додану вартість. Подібний принцип оподаткування митними платежами повністю або частково застосовується ЄС для розмитнення автомобілів, увезених на територію ЄС з інших країн світу. Проте сама в Україні розмір акцизного податку наразі значно підвищує вартість розмитнення транспортних засобів. Відзначимо, що це пов’язано з фінансовою політикою держави, у якій 50–60% надходжень до державного бюджету забезпечують саме митні платежі.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІТИЧНИЙ ОГЛЯД ВПЛИВУ МИТНОГО ОПОДАТКУВАННЯ НА ФУНКЦІОНУВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ УКРАЇНИ

2.1. Сучасний стан автомобільного ринку України

Автомобільний ринок — це сукупність економічних відносин, завдяки яким відбувається взаємодія суб'єктів ринку з метою обміну готових автомобілів на грошові кошти або їх еквіваленти.

Автомобілі відносяться до товарів тривалого користування, попит на які визначається певними групами факторів (рис. 2.1).

об'єктивні фактори

- доходи населення
- ціни на автомобілі
- чинне податкове та митне законодавство
- валютний курс
- процент за кредит
- ставки за депозитами

суб'єктивні фактори

- сприйняття поточної ситуації
- індекс споживчого настрою
- готовність взяти кредит
- очікування змін в майбутньому

Рис. 2.1. Фактори, які впливають на попит автомобілів

Джерело: складено автором

В Україні відбувається процес формування цивілізованого авторинку, що тягне за собою необхідність змін «правил гри» на ньому. У тому числі — умов імпорту, який постійно збільшується.

«Сьогодні легкові транспортні засоби — це основна частина автомобільного ринку України, а також сегмент, який зазнав найбільших змін та реформ протягом останніх 4 років. Окрім цього, 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]. Таким чином, на прикладі ринку вживаних легкових авто можна найкраще проаналізувати вплив тих чи інших державних рішень на зміну динаміки та структури ринку.

Вторинний ринок легкових авто в Україні складається із загальної кількості перепроданих упродовж року таких транспортних засобів, а також імпортних автомобілів, тобто ввезених з-за кордону. Саме ці дві категорії і формують пропозицію на ринку.

«З початку року і до 1 грудня українці придбали 642,3 тисячі легковиків з пробігом на внутрішньому ринку, ще 378 тисячі привезли вживаними з-за кордону» [40]. Таким чином, прогнозований об'єм ринку до кінця року складатиме близько понад 1,1 мільйона угод купівлі-продажу вживаних машин: майже 700 тисяч всередині країни, та понад 400 — імпортних.

На кінець квітня було зафіксовано, що українці придбали 5 тисяч нових легковиків. Це на 284,6% більше, ніж у аналогічний період 2022 року. Отже, можна констатувати, що продажі нових легковиків стабілізувалися, а середньомісячний показник продажів зафіксувався на позначці 5 тисяч. Це майже удвічі менше, ніж до 24 лютого 2022 року це означає, що ринок нових авто відновився на 50% (рис.2.2).

Загалом з січня по квітень 2023 року українці вперше зареєстрували 17,1 тисяч нових легковиків, що на 6,1% більше, ніж за аналогічний період 2022 року.

«Більшість нових легковиків у березні (90,6%, 4 532 штук) були імпортовані з-за кордону. Частка легковиків, виготовлених в Україні методом крупновузлового складання, склала 9,4% (468 шт.)» [40].

Найбільше нових автомобілів протягом минулого місяця зареєстрували у місті Києві (1 709 шт.) та Київській області (689 шт.), а також Дніпропетровській (391 шт.), Львівській (330 шт.) та Одеській (309 шт.) областях.

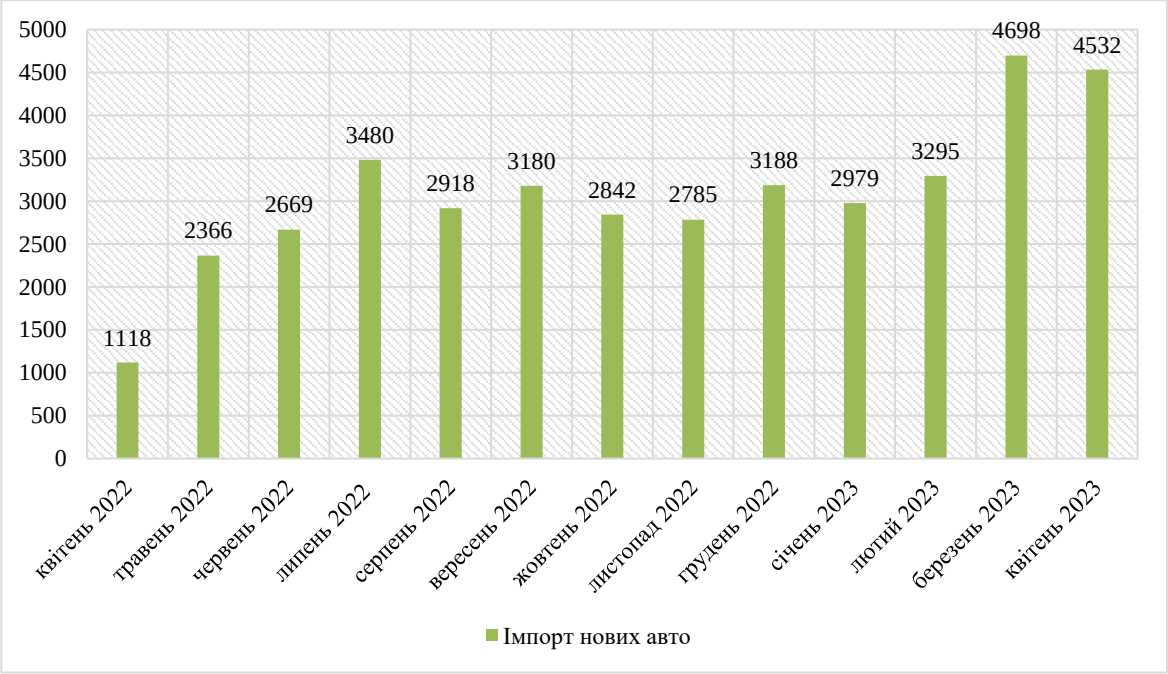


Рис. 2.2. Імпорт нових авто за квітень 2022 – квітень 2023

Джерело: складено автором на основі [40]

Як зазначалося у першому розділі даної роботи рівень автомобілізації в Україні один із найменших у Європі: 232 авто на 1000 осіб. Отже, проблема наповнення автомобільного парку України неабияк актуальна сьогодні.

У переважній більшості автопарк України збільшується за рахунок імпортованих вживаних автомобілів з-за кордону. Так, у 2022 році українці зареєстрували лише 107,8 тисячі нових легкових авто, натомість з-за кордону привезли та вперше зареєстрували 533,2 тисячі легковиків. На внутрішньому ринку (з рук в руки) продали 945,2 тисячі легкових авто. Таким чином, продажі нових легкових авто в структурі автомобільного ринку України становили лише 6,7% від загальної кількості зареєстрованих операцій купівлі.

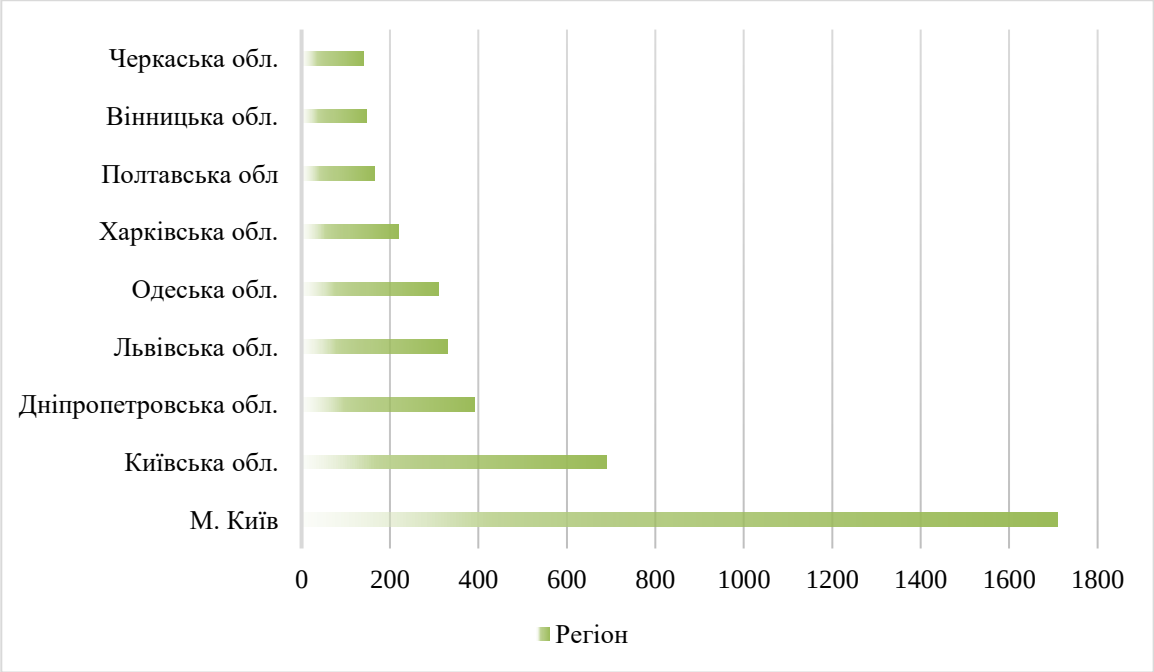


Рис. 2.3. Продажі нових легковиків за регіонами України, квітень 2023 року

Джерело: складено автором на основі [40]

За даними інституту досліджень авторинку, понад 91% автомобілів, привезених з-за кордону протягом квітня-травня, були придбані в країнах ЄС (82,3 тис. шт.). Варто відзначити збільшення автомобілів «європейських» та зменшення «американських», яке пов'язане, в першу чергу, з логістичними проблемами (блокада портів, адже більшу частину – понад 80% американських автомобілів – доставляли в Україну через порти). В січні-лютому частка авто з Америки становила майже 28% (17 тис. шт.), у квітні-травні — лише 4,7% (4,3 тис.). Через тимчасово заблоковані українські порти доставлення таких машин ускладнилось та подорожчало [16].

З початком повномасштабного вторгнення, за попередніми експертними оцінками, з активної частини автопарку України вибуло майже мільйон транспортних засобів (із них щонайменше 200 тисяч повністю знищено). Продажі нових авто знизилися удесятеро. Станом на сьогодні кількість пропозицій з продажу вживаних авто у рамках

найбільшого в Україні онлайн маркетплейса AUTO.RIA зменшилася на 30% у порівнянні з показниками лютого 2022 року.

Щодо цінової структури пропозицій на авторинку, то можна стверджувати, що понад 60% автомобілів, що купують українці — вартістю до 5-8 тисяч доларів. Автомобілі вартістю понад $30 тисяч — це менш як 5% ринку [40].

Середній вік легкових транспортних засобів, що продавалися на внутрішньому ринку, за підсумками 2022 року, склав 13 років. Якщо розглянути вікову структуру внутрішніх перепродажів, то помітно, що понад 8% усіх автомобілів, що українці придбали протягом минулого року, були старше 1996 року випуску (тобто віком понад 27 років). У свою чергу варто зазанчити, що попит на нові авто може бути невисоким через загальне зниження купівельної спроможності українців, а також відсутність програм кредитування та лізингу.

В той самий час середній вік імпортованих легковиків з пробігом, привезених з-за кордону цього ж року, склав 11,9 року. А основна маса автомобілів, що привозять з-за кордону, не старше 2008 року випуску.

2.2. Позитивні та негативні наслідки змін митного оподаткування на функціонування автомобільного ринку України

Мета спонукати купівлю нового транспорту та підтримати «вітчизняного» неконкурентного виробника багато років заганяло ринок легкових авто в тінь. У результаті чого спостерігається свого часу масова поява так званих «євроблях» — автомобілів, зареєстрованих в інших країнах, що юридично належали нерезидентам та ввозилися до України в режимі тимчасового ввезення без сплати митних платежів [17]. Даний крок справив негативний вплив на ринок легкових автомобілів України тому потребує додаткової уваги. Зробивши аналіз за допомогою статистичних даних можна зробити певні висновки та не повторювати помилки у майбутньому.

«За період із 1997 до 2015 року, в Україну було ввезено та офіційно розмитнено лише 75 тис. вживаних легкових авто. Поряд з тим лише за 2015 рік в Україну ввезено близько 600 тис. авто іноземної реєстрації взагалі без сплати будь-яких митних платежів» [40]. Поряд з тим існувала велика кількість заборонних обмежень та неможливість імпортувати автомобілі доступної цінової категорії, на яку був підвищений попит.

«Переважна більшість власників таких автомобілів були згодні сплатити розумні митні (ПДВ і навіть мито) в обмін на повноцінне право власності та відсутність клопоту, проте держава вимагала за це ще й акциз, який кількаразово перевищував вартість автомобіля» [40]. Це утворило критичну масу невдоволених громадян, які до того ж змогли організуватися та почати відстоювати свої інтереси.

Законом України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо покращення інвестиційного клімату в Україні» внесено зміни до ПК України, які безпосередньо стосувалися визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів. У свою чергу, критерієм для визначення об’єкта оподаткування таких транспортних засобів визначено їх вік, проте не старше 5 років включно та середньоринкову вартість, яка залежить від встановленого законом на 1 січня податкового (звітного) року розміру мінімальної заробітної плати. Та, спосіб обчислення об’єкта оподаткування легкового автомобіля виходячи із обсягу циліндрів двигуна, змінено на вартісний, який в свою чергу враховує середньоринкову вартість такого транспортного засобу.

Вищеописаний підхід до визначення об’єкта оподаткування транспортних засобів із врахуванням віку авто привів до збільшення ставок акцизного податку до 20 разів у порівнянні із такими ставками на нові транспортні засоби. «Наявність дискримінаційного підходу у податковому законодавстві України протягом 2015–2018 років до визначення бази акцизного податку на транспортні засоби, недосконаліть норм діючого митного законодавства стали причиною масового ввезення та експлуатації

громадянами України на митній території України транспортних засобів з іноземною реєстрацією» [17].

Так, якщо громадянин мав наміри купити новий автомобіль з Європи 2018 р. випуску з бензиновим двигуном об'ємом 1500 см3 загальною вартістю 15 000 євро, то він мусить сплатити податків (мито, акциз, ПДВ) на 151.4 тис. грн, що становить майже 35 % вартості машини, не враховуючи інших супутніх витрат. Старий автомобіль 2010 р. випуску, привезений із США, в Грузії коштуватиме близько 5 тис. дол. США, а в Україні – приблизно удвічі більше – 9400 дол. США, тобто сума податків сягає майже половини вартості автомобіля

У результаті 2016 року стався переломний момент: акциз на легкові авто молодше 2010 року випуску, прирівняли до рівня нових. Уперше за всю історію митного оподаткування легкових авто податки на імпорт вживаних авто не підвищували, а знижували. Проте, доповненн, які були внесені у проєкт закону (одне авто впродовж року, особисте ввезення, заборона відчуження), певною мірою обмежили громадян у виборі, заблокували роботу автобізнесу й не дали шансу розв'язати проблему «євроблях». Проте, це було першим кроком до формування цивілізованого авторинку в Україні: упродовж 2017 року в Україну ввезли понад 70 тис. легковиків з пробігом. Поряд зі зниженням ставок митних платежів зросли надходження до держбюджету. Але кількість ввезених авто іноземної реєстрації далі мала стрімку позитивну тенденцію.

Урешті наприкінці 2018 року, під тиском громадськості правила розмитнення легкових авто було змінено ще істотніше. Так, екологічні стандарти «Євро-5» для легковиків замінено на «Євро-2», запроваджено нову формулу нарахування акцизного збору, це передбачає його лінійну залежність від кубатури двигуна, з одного боку, та від віку автомобіля — з іншого. Це стало поштовхом до позитивних змін ринку легкових авто в Україні. Необхідно зазначити, що прийнятий Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування

акцизним податком легкових транспортних засобів» був спрямований на забезпечення доступності транспортних засобів для широких верств населення України шляхом запровадження нової системи оподаткування акцизним податком легкових транспортних засобів, а також створення правових та економічних умов для реєстрації раніше ввезених на митну територію України автомобілів з іноземною реєстрацією. «За час дії понижуючого коефіцієнту 0,5 протягом перших 90 днів дії зазначеного Закону було оформлено 219 254 легкових автомобілів, з яких 140 тисяч – ті, які були тимчасово ввезені з 1 січня 2015 року. По закінченню дії понижуючого коефіцієнту темп імпорту вживаних автомобілів суттєво знизився: з 23 лютого 2019 року по 21 березня 2020 року було оформлено лише 50 000 легкових авто, що були у використанні» [15].

Так ринок легкових авто досяг свого історичного максимуму: у 2021 році українці привезли з-за кордону близько 533 тис. Вживаних легкових автомобілів.

З другої половини 2021 року і до початку повномасштабного вторгнення в Україну щомісяця стабільно імпортували 40-50 тисяч вживаних легковиків. Але з початком воєнного стану імпорт легкових авто фактично зупинився.

«Актуальність необхідності змін правил імпорту та сформованого запиту суспільства на доступні автомобілі можна було простежувати ще 2015 року, коли з’явилася нова форма взаємодії влади та суспільства — електронні петиції до Президента України. Тоді петиція № 22/000055-ЕП «Скасування розмитнення і акцизного податку на імпорт авто» зібрала 38 326 підписів з необхідних 25 тис., а № 22/000063-ЕП «Скасування акцизу на імпорт автомобілів» — 27 328 підписів» [40].

Петиція про доступне розмитнення автомобілів, разом із петицією № 22/000040-еп «Законодавчо затвердити право громадян України на захист» щодо легалізації права на вільне володіння вогнепальною зброєю,

були однією з перших в історії, що набрали необхідні голоси, та які повинен був розглянути Президент в обов'язковому порядку.

З початком повномасштабного вторгнення Росії, багато українців взяли до рук зброю, щоб захищати країну. Законопроєкт про вільне володіння зброєю було ухвалено у першому читанні, що було б практично неможливим за інших обставин. Аналогічне трапилося зі скасуванням митних платежів на імпорт автомобілів — їх скасували на час воєнного стану після того, як сотні тисяч автомобілів були знищені чи пошкоджені внаслідок воєнних дій.

Ураховуючи предмет нашого дослідження, заслуговує також на увагу Постанова КМУ «Деякі питання здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, зокрема транспортних засобів, в умовах воєнного стану» [8]. Зазначеною Постановою законодавець закріплюються вимоги щодо правил ввезення транспортних засобів на митну територію України. При цьому пропонується два способи митного оформлення та митного контролю транспортних засобів, які ввозяться на територію України, в умовах воєнного стану.

Під час розробки цієї Постанови законодавець урахував положення Указу Президента України від 24 лютого 2022 року № 64 «Про введення воєнного стану в Україні» [15]. До того ж передбачено можливість ввезення на митну територію України транспортних засобів суб'єктами господарювання та громадянами спрощеним і стандартним способами. Зауважено, що одночасне використання двох способів одним суб'єктом господарювання або громадянином не допускається. Крім того, звернуто увагу на той факт, що «спрощений спосіб не може застосовуватися суб'єктами господарювання, що здійснюють ввезення на митну територію України спирту етилового та інших спиртових дистилятів, алкогольних напоїв, пива (крім квасу «живого» бродіння), тютюнових виробів, тютюну, промислових замінників тютюну, сигарет, цигарок, сигарил та рідин, що використовуються в електронних сигаретах». Змістовність законодавчого

порядку застосування одного з двох способів митного оформлення та митного контролю транспортних засобів, котрі ввозяться на митну територію України, розкрито в таблиці 2.

Таблиця 2

Законодавчі ініціативи в контексті способів увезення на митну територію України транспортних засобів в умовах воєнного стану

Вид способу ввезення транспортного засобу на територію України	**Законодавчі положення щодо адаптації способу ввезення на митну територію в Україну транспортного засобу суб'єктами господарювання та громадянами**
Спрощений спосіб	Передбачає, що митний контроль та митне оформлення товарів, зокрема транспортних засобів, які ввозяться на митну територію України через пункти пропуску через державний кордон України, відкриті для морського, автомобільного та залізничного сполучення, здійснюється без справляння митних платежів, у тому числі податку на додану вартість, акцизного податку, ввізного мита, шляхом подання декларантом митному органу попередньої митної декларації без проведення митного огляду, без застосування фітосанітарного контролю, заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності (крім державного експортного контролю) безпосередньо в пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний та митний кордон України
Стандартний спосіб	Передбачає, що митний контроль і митне оформлення товарів, зокрема транспортних засобів, здійснюються у повному обсязі відповідно до вимог Митного кодексу України, а оподаткування ввезених товарів, у тому числі акцизним податком та податком на додану вартість, здійснюється на загальних підставах, установлених Податковим кодексом України

Джерело: складено автором [18]

Як зазначає І. Ковальчук, «в період війни надзвичайно важливою є адаптація податкового законодавства до нових реалій, а також фінансовий захист та підтримка представників бізнесу, вітчизняних споживачів, українських військових та інших категорій осіб, які цього потребують».

«Тимчасова дія «нульового» розмитнення, з нечітко зафіксованою датою закінчення спонукала до купівлі автомобіля, який можна доставити протягом кількох днів чи тижнів, але не місяців. З цих же причин скоротилася кількість автомобілів з Південної Кореї: із 3,9% (2,4 тис. шт.) в січні-лютому

до 0,8% у квітні-травні (0,8 тис. шт.). Найбільше за період дії «нульового» розмитнення з Польщі було ввезено 37,2% від загальної кількості вживаних авто за «нульовим» розмитненням – понад 30 тис. автомобілів. З Німеччини завезли 28,7% (понад 23 тис. автомобілів), з Литви 13% – 10,5 тис. автомобілів. Частка імпортованих авто з США становила 5,2%. Також популярністю серед українців користуються автомобілі з Чехії, Нідерландів, Франції, Словаччини, Бельгії та Швейцарії, однак їх частка не перевищувала 2-3% від загального імпорту» [33].

Переважна більшість автомобілів, які були імпортовані за час «нульового» розмитнення, – це легковики вартістю до 5 тис. дол. США (понад 78%). Найбільша частка автомобілів знаходилась у діапазоні 1-2 тис. дол. США (28,2%) та 2-3 тис. дол. США (19,5%). Середня вартість вживаного легкового авто з-за кордону становила 4268 дол. США. У січні-лютому 2022 року цей показник був на рівні 4759 дол. США. У період дії «нульового розмитнення» значно скоротилася частка автомобілів ціною до 1 тис. дол. США. У січні-лютому таких машин було 17,2% від загальної кількості (9,8 тис. шт.), а у квітні-травні — лише 6,2% (5,3 тис. шт.).

За увесь час дії «нульового» розмитнення автомобілів вартістю понад 50 дол. США до України було ввезено 348 легковиків (0,4% від загальної кількості). Середній вік автомобілів, імпортованих за час дії «нульового» розмитнення, склав 14 років.

Найбільше автомобілів 2004-2009 років випуску [33]. За період «нульового розмитненн» було сформовано топ-10 марок автомобілів, які імпортували найчастіше.

Так, найбільше було завезено автомобілів моделі:

- VOLKSWAGEN PASSAT – 5654 шт.;
- VOLKSWAGEN GOLF – 4542 шт.;
- SKODA OCTAVIA – 3483 шт.;
- AUDI A6 – 2414 шт.;
- VOLKSWAGEN TOURAN – 2309 шт.;

- RENAULT MEGANE – 2302 шт.;
- AUDI A4 – 2282 шт.;
- OPEL ZAFIRA – 2088 шт.;
- FORD FOCUS – 1863 шт.;
- OPEL ASTRA – 1782 шт.

Зі слів першого заступника голови Державної митної служби України Олександра Шуцького, держбюджет міг би отримати понад 10 мільярдів гривень у разі сплати митних платежів при ввезенні цих транспортних засобів. Але завдяки тому, що митні платежі були скасовані, ці гроші залишилися в українських сім'ях. У разі скасування «нульового» розмитнення імпорт знову призупиниться та становитиме 2-3 тисячі в місяць, наголошують експерти Інституту досліджень авторинку. Всупереч усім аргументам за збереження «нульового» розмитнення, Кабмін запропонував, а профільний комітет та більшість народних депутатів ухвалили рішення про повернення до повних ставок митних платежів. Президент підписав закон про скасування «нульового» розмитнення, який почав діяти з 01 липня 2022 року [41].

Зі скасуванням «нульового» розмитнення відбулось повернення до системи розмитнення 2018 року. Відповідно до нового «старого» закону акцизний збір на ввезення авто вартістю 4-5 тис. дол. США може становити 200-300% від їх вартості, що економічно невигідно. Результат, який буде видно вже в серпні-вересні цього року, буде невтішний: замість десятків тисяч ввезених вживаних легковиків у місяць, імпортуватимуть лише кілька тисяч, а замість додаткових надходжень бюджет отримає лише втрати. Варто зазначити, що в липні будуть оформлені автомобілі, які не встигли переоформити за час дії «нульового» розмитнення. Тому податкові надходження та загальна кількість авто, оформлених на митницях, будуть порівняно великими [41].

При теперішній моделі розмитнення восени цього року імпортуватимуть більше авто з Америки – порівняно з європейським ринком

вони мають меншу вартість, що робить такий крок все ще більш-менш вигідним. Дорогі автомобілі (преміум класу – податки на такі авто становлять лише 35-40% від їх вартості) ввозитимуть і надалі. Для електромобілів – авто з електричним двигуном – залишився єдиний платіж: акциз, що становить 1 євро за кіловат батареї. Збір до Пенсійного фонду на електроавтомобілі з 1 липня скасували, одночасно зі скасуванням «нульового» розмитнення. Вантажівки, автобуси та спецтехніка – кількість імпорту цього транспорту завжди була незначною, однак потреба в них залишається високою.

Зазначимо, що на сьогодні впровадження ключових положень митної та податкової реформ обумовлює певні коригування в логістиці діяльності митних та податкових органів, зміну функціональних обов'язків службовців, розробку напрямів зміцнення їх роботи, водночас потребує втручання система митного контролю, пост-аудиту та податкового контролю. Крім того, виникає необхідність у проведенні оцінки та аналізу запропонованих змін щодо доцільності їх адаптації взагалі. Маємо на увазі дослідження впливу законодавчих ініціатив на загальний управлінський цикл як митними, так і податковими органами та їх осередками.

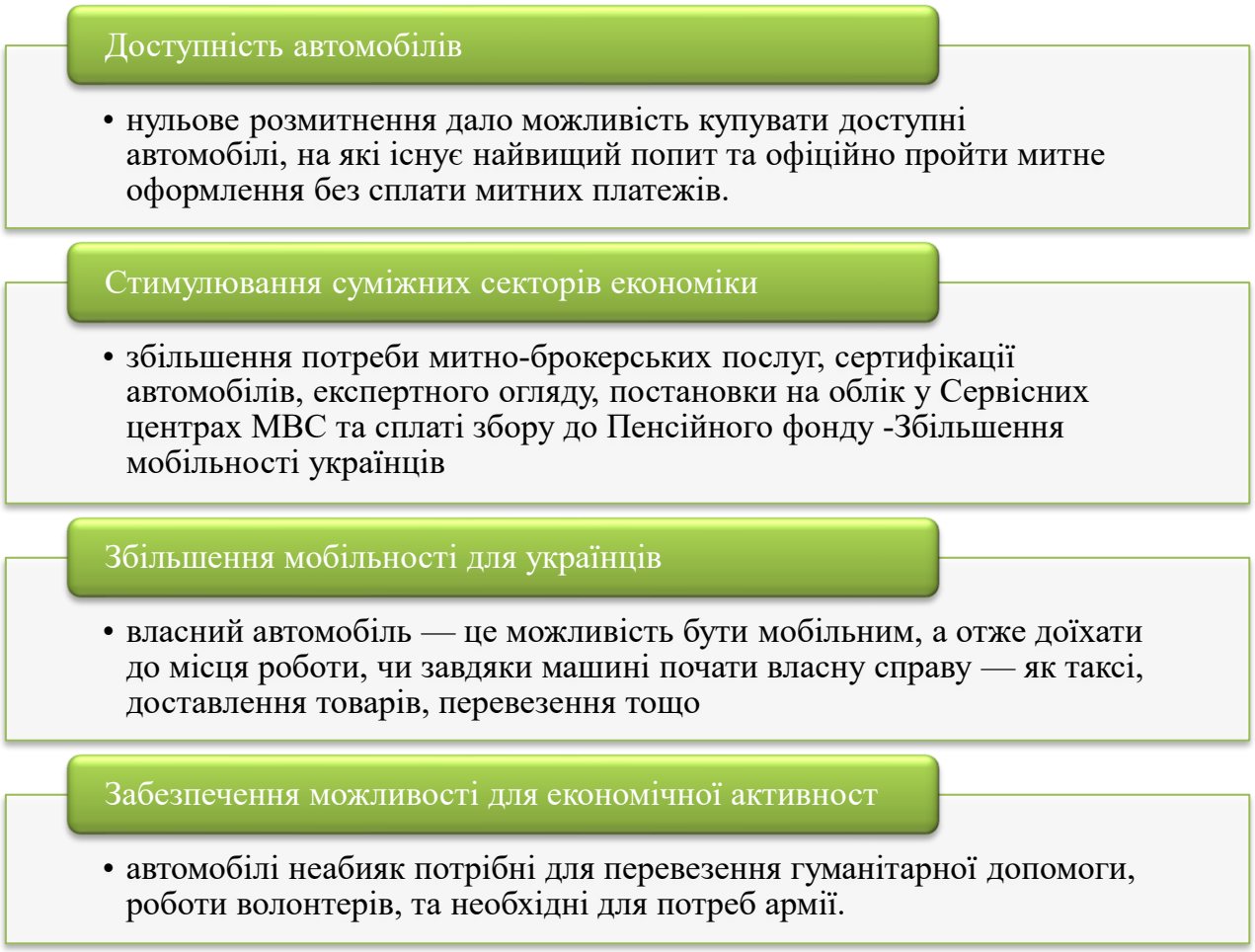
Обмеження на ввезення вживаних автомобілів та автобусів суттєво шкодять розвитку ринків в усіх сегментах. Особливо це стосується транспортних засобів віком понад 5 років, щодо яких діють особливо жорсткі обмеження — очевидно тому, що вони донедавна складали конкуренцію вітчизняним виробникам, чия продукція програвала уживаній. Водночас якраз такі транспортні засоби переважають на внутрішньому вторинному ринку, і обсяги їхніх продажів багаторазово перевищують такі для нової техніки. Це є природним з огляду не тільки на згадані у роботі обмежені доходи покупців, але й на економічну доцільність: в Україні, за відносно дешевої робочої сили (що визначає вартість обслуговування) та відносно високої вартості грошей, експлуатація товарів (в тому числі автомобілів) залишається економічно раціональною набагато довше, ніж у розвинених країнах.

Завдяки цьому ефекту, українські споживачі отримують від уживаних товарів, зокрема транспортних засобів, набагато більшу користь, ніж ті, хто володіють ними у розвинених країнах — це проявляється у вищих цінах, які готові сплачувати загалом бідніші українські покупці за такі товари.

Скасування акцизного податку на транспортні засоби, звичайно, призводить до припинення надходжень від саме цього податку. Проте, на відміну від багатьох інших випадків, в даному разі некоректно нехтувати іншими податками, які збираються з імпортованих товарів (ПДВ та митом), а також еластичністю бази оподаткування. Оскільки акцизи на транспортні засоби вводилися не з фіскальною метою, а як заборонний торговельний бар'єр, який не підпадає (на відміну від мит) під обмеження СОТ, ситуацію було свідомо зміщено далеко на негативний схил кривої Лаффера, де граничне звуження бази призводить до майже повного зникнення надходжень, при чому не тільки від самого акцизу, але й від ПДВ та мита, що сплачуються з імпортних товарів.

Підсумовуючи вищезазначене можна зробити висновок, що завпровадження «нульового розмитнення» вирішило низку існуючих проблем на ринку легкових автомобілів (рис.2.4.)

«Щодо глобального впливу на ринок, то «нульове» розмитнення сприяє поступовому зниженню цін на автомобілі, у більшості моделей на 20-30%. Проте масове зниження цін стримує тимчасова дія закону. Вона спонукає продавців або відкладати продаж, або старатися продати «свіжопригнане» авто по ринковій ціні. У разі продовження дії закону до конкретної календарної дати чи закріплення його умов на постійній основі, вплив на ринок буде більш вагомим та природнім.» [40].



.Рис. 2.4. Позитивні наслідки «нульового розмитнення» на ринок легкових автомобілів

Джерело: складено автором на основі

Загалом найбільший вплив таке рішення має на ринок легкових авто. Повноцінно скористатися перевагами «нульового» розмитнення для категорії вантажних авто та автобусів заважає обмеження екологічного стандарту на рівні мінімум «Євро-5», яке для легкових авто встановлене на рівні не нижче «Євро-2».

2.3. Аналіз інструментарію механізму податкового стимулювання ціноутворення та популяризації електромобілів

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 (від легкових автомобілів до вантажівок, автобусів) характерне для автомобілів з електричним двигуном. Зростання потреби в енергетичних ресурсах та їх поступове виснаження, високі ціни на первинні енергоносії на фоні гострих екологічних проблем тільки підсилюють заміщення на ринку транспортних засобів на користь електрокарів. Невдовзі вичерпаються ресурси найзатребуванішого джерела енергії – нафти, якщо збережеться така динаміка видобування.

Перевагами електромобілів є:

- екологічність;
- економія у заправлянні;
- простота у технічному обслуговуванні;
- менша кількість вихлопних газів та шуму;
- легкий доступ до зарядної інфраструктури.

У ЄС діє екологічний стандарт, що регулює вміст шкідливих речовин у вихлопних газах. З 2015 р. в Європі функціонує стандарт Євро-6. В Україні з 2016 р. діє екологічний стандарт Євро-5, а Євро-6 для первинних нових автомобілів відклали до 2025 р. Низка європейських урядів (зокрема Норвегії, Швеції, Великої Британії та Данії) задекларували плани заборонити продаж нових дизельних і бензинових автомобілів найближчими десятиліттями .

Порівняно з автомобілем із бензиновим або дизельним двигуном автомобілі з електричними акумуляторами сьогодні є найбільш ефективним, зручним і доступним для водіїв способом декарбонізації транспорту. За даними [36], якщо порівнювати витрати на бензин та енергію для заправлення, то заряджання електромобіля у десять разів дешевше.

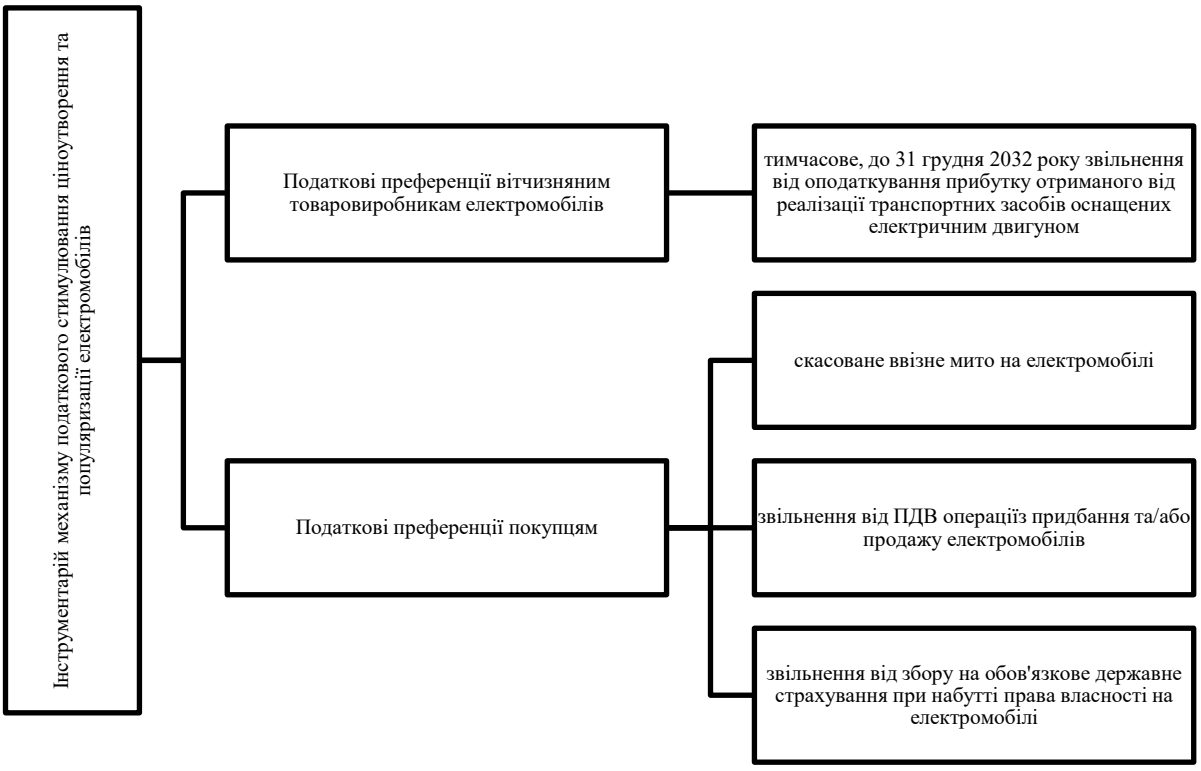


Рис. 2.5. Інструменти механізму податквого стимулювання популяризації електромобілів

Джерело: складено автором

Переконавшись у доцільності популяризації електромобілів, урядом України, починаючи з 2015 року, здійснюються неодноразові спроби розробки дієвого механізму надання податкових преференцій покупцям імпортованого електротранспорту, а також вітчизняним виробникам електромобілів та комплектуючих до них. Так, завдяки вжитим урядом заходів (зокрема, завдяки запровадженню згідно ЗУ «Про внесення змін до ЗУ «Про Митний тариф України» щодо ввізного мита на електромобілі» № 822-VIII від 25.11.2015 р. [11] нульової ставки ввізного мита та тимчасового звільнення до 31 грудня 2022 року від оподаткування ПДВ операцій із ввезення на митну територію України електромобілів, передбаченого п. 64 підрозділу 2 розділу XX Податкового кодексу України, було досягнуто певних результатів.

Однак, не дивлячись на досягнені показники, питання формування механізму податкового стимулювання розвитку ринку електрокарів до тепер остаточно не вирішено. Нині у парламенті зареєстровано одразу кілька альтернативних законопроектів, які передбачають суттєві переваги як майбутнім власникам електромобілів, так і вітчизняним виробникам електромобілів та комплектуючих до них. Зокрема, законопроект «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо масштабного розвитку ринку електромобілів в Україні» № 5494-1 від 20.12.2016 р. [12] пропонує:

- «тимчасове, до 2021 року звільнення від сплати ПДВ та акцизного податку операцій із ввезення на митну територію України автомобілів, оснащених виключно електродвигунами, а також операцій з постачання послуг з перевезення пасажирів на таксі-електромобілях;
- безкоштовні до 1 січня 2025 р. паркувальні місця для електромобілів на майданчиках для паркування транспортних засобів державної та комунальної форм власності» [12].

Фактично інші законопроекти частково повторюють ці пропозиції, проте додатково зосереджується і на розвитку інфраструктури для електромобілів.

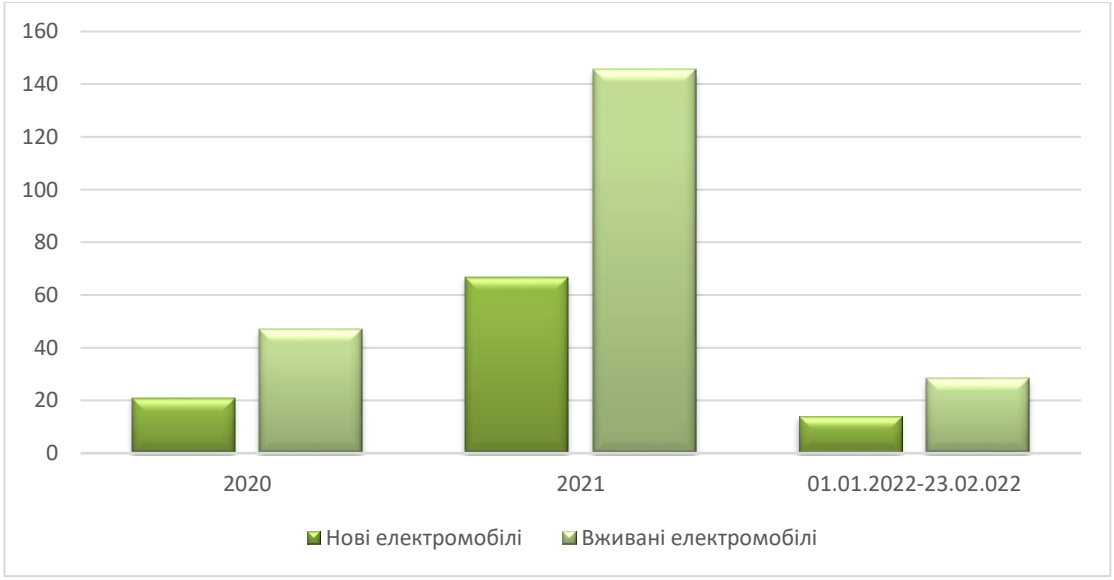


Рис 2.6. Імпорт нових та вживаних авто за період 2020-2022 рр., млн. дол. США

Джерело: складно автором на основі [40].

У квітні українці придбали 3,3 тисячі нових та вживаних електромобілів. Це на 300% більше, ніж у квітні минулого року та на 3% більше, ніж у березні-2023. Така кількість продажів виявилася новим рекордом продажів електромобілів в Україні [40].

Серед загальної кількості електричних авто у квітні, 98,8% були легковими, вантажними — 1,2% (41 шт.).

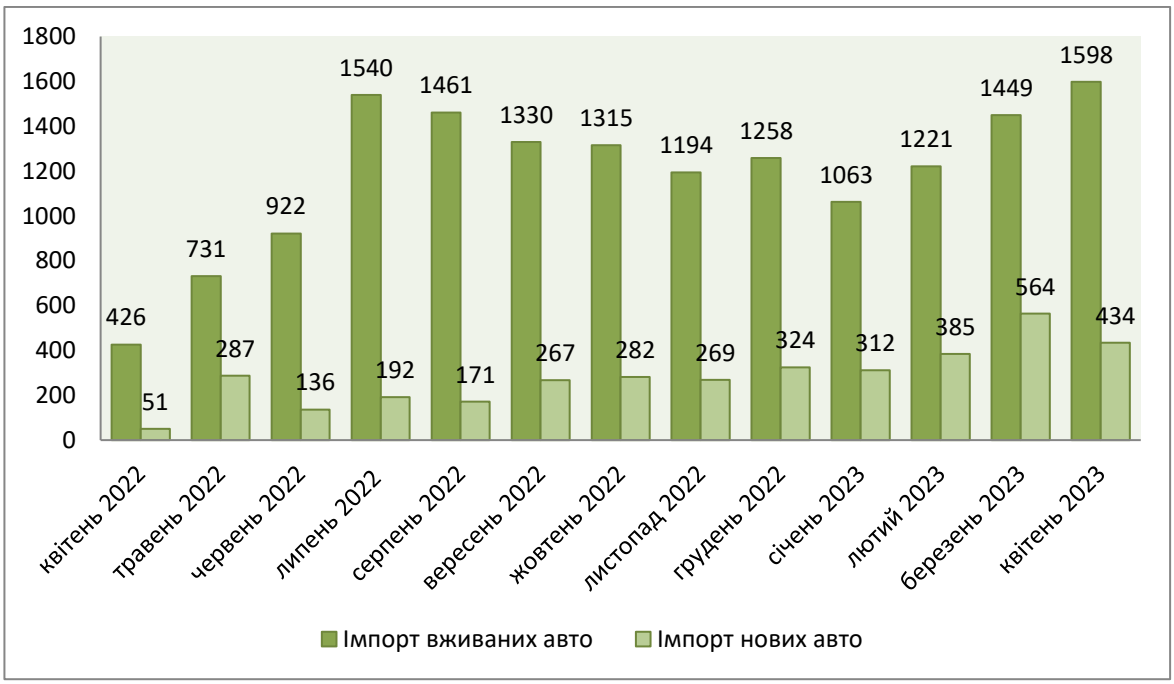


Рис. 2.7 Динаміка продажів електромобілів в Україні, квітень 2022 - квітень 2023

Джерело: складено автором на основі

Отже, враховуючи вищезазначене можна дійти висновку, що урядом України здійснюються спроби розробки дієвих механізмів податкового стимулювання розвитку ринку електромобілів. Але дане питання остаточно не вирішено, що пов’язано з відсутністю чіткої стратегії популяризації електромобілів в Україні та тимчасового характеру дії інструментарію податкового стимулювання, закріпленого на законодавчому рівні.

Серед законопроектів, поданих на розгляд до Верховної Ради, на увагу заслуговують Законопроект № 8159 та Законопроект № 8160. Але їх

реалізація економічно доцільна за умови оптимістичного сценарію розвитку ринку електромобілів в Україні – 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 поданих на розгляд законопроектів – призведе до зменшення податкових надходжень до бюджету, та як наслідок до зниження ефективності інструментарію державного регулювання ринку електромобілів.

РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ТА ТЕНДЕНЦІЇ УДОСКОНАЛЕННЯ МИТНОГО ОПОДАТКУВАННЯ ЛЕГКОВИХ АВТОМОБІЛІВ

3.1. Зарубіжний досвід митного оподаткування імпортних операцій з легковими автомобілями

Щодо імпорту вживаних транспортних засобів в ЄС із третіх країн, варто зазначити, що згідно з Директивою 2016/1821/ЄС від 6 жовтня 2016 року конвенціональну митну ставку на легкові автомобілі встановлено на рівні 10% митної вартості цих транспортних засобів. Згідно з Директивою 2006/112/ЄС імпорт товарів з третіх країн оподатковують також ПДВ. Вживані легкові авто — не виняток [1]. Хоч цей податок і гармонізований у межах ЄС, його ставки на транспортні засоби встановлюють індивідуально в кожній з держав-членів. Проте існує єдина вимога під час встановлення ставки податку — її мінімальний рівень — 15%. Так, мінімальна вартість розмитнення авто з третіх країн у межах ЄС може становити сумарно 25% вартості транспортного засобу.

Якщо розглядати практичну сторону оподаткування імпорту вживаних транспортних засобів, зокрема з третіх країн, у різних державах — членах ЄС, та порівняти з чинними правилами оподаткування імпорту таких авто в Україні, то акцизний збір на транспортні засоби існує лише у Польщі, де становить 3.2%-18.6% вартості авто, залежно від об'єму двигуна. В інших країнах існують інші види податків — наприклад, збір за першу реєстрацію або ж екологічний збір. Від віку авто розмір податків під час його імпорту залежить лише в Бельгії та Словаччині, проте з віком податки там не зростають, а зменшуються — згідно з усіма вимогами ЄС [1].

Одним з варіантів модернізації системи розмитнення авто міг би стати досвід Польщі [2]. Оплата акцизного збору за ввезений автомобіль — акцизна ставка на особисті автомобілі незалежно від року їх випуску в Польщі становить:

- з двигуном до 2.000 ccm включно — 3,1%;
- з двигуном понад 2.000 ccm — 18,6%;

Сплата до бюджету прибуткового податку VAT:

- авто віком до 6 місяців, рахуючи від дня першої реєстрації, або з пробігом менше 6 тис. км — VAT оплачується в розмірі 23%;
- вживаний автомобіль, куплений за кордоном приватною особою, — VAT не стягується;
- вживаний автомобіль, куплений за кордоном юридичною особою за ціною нетто (без податків) — VAT стягується в розмірі 23%.

Варто зазначити, що для авто, придбаних на території Євросоюзу, митний збір не нараховується. Нарахування так званого митного збору здійснюється у випадках, коли автомобіль куплений за межами ЄС. Митний збір становить 10% від вартості авто, на підставі інвойсу, договору купівлі-продажу. Проте, якщо у працівників митниці виникнуть сумніви з приводу правдивості наданої інформації щодо ціни, вони співставлять вартість автомобіля з цінами каталогу на подібні авто в Польщі та візьмуть для розрахунку ринкове значення. Вартість легкового авто може бути перевірена представником митного органу. При розрахунку вартості згідно з каталогом враховуються індивідуальні характеристики машини — ступінь зношеності, рік випуску, наявність пошкоджень, пробіг і так далі.

Вищезазначена модель була б доречною в теперішніх умовах, коли потрібен баланс між надходженням платежів до бюджету та економією грошей у людей. Адже багато з них безповоротно втратили свої автомобілі в результаті військових дій, що знижує загальну мобільність, коли вона так необхідна. Автомобілі є необхідним інструментом для функціонування практично в усіх сферах життя, від доставки людей до місць роботи до їх евакуації або доставляння гуманітарних вантажів. Тому країна має вжити певні заходи для збільшення рівня автомобілізації, модернізувати процес розмитнення автомобілів з урахуванням зарубіжного досвіду, зокрема польського.

Наразі майже в кожній країні ЄС сформовано механізм податкового стимулювання як майбутніх власників електромобілів, так і їх виробників.

Таблиця 3.1.

Механізми податкового стимулювання популяризації електромобілів в країнах Європейського Союзу

Державачлен ЄС	Податкові преференції
Австрія	Електричні транспортні засоби звільнені від обов'язку сплати податку на споживання палива та щомісячної сплати податку на транспортний засіб. Австрійський автомобільний клуб ОАМТС висвітлює інформацію про надання такого роду заохочень у своїх публікаціях на власній веб-сторінці.
Чеська Республіка	Електромобілі та транспортні засоби з гібридною силовою установкою звільнені від сплати податку за користування автошляхами (дана податкова норма застосовується лише для транспортних засобів, зареєстрованих за юридичними особами).
Бельгія	Електромобілі та транспортні засоби з гібридною силовою установкою звільнені від податку при реєстрації у Фландрії. Власники електричних транспортних засобів у всіх 3-х регіонах країни сплачують щорічний податок за найнижчою ставкою дорожнього податку. Можливість вирахування із суми доходу підприємства затрат, пов'язаних з використанням транспортних засобів, що належать юридичній особі, становить 120% для автомобілів з нульовим рівнем викидів вуглекислого газу, та 100% для транспортних засобів, рівень викидів CO2 яких становить від 1 до 60 г/км. Для автомобільного транспорту, рівень емісії яких перевищує 60 г/км, можливість вирахування поступово зменшується з 90% до 50%.
Данія	Електричні транспортні засоби, повна споряджена маса яких не перевищує 2000 кг не підпадають під дію реєстраційного податку. Однак таке податкове звільнення не поширюється на транспортні засоби з гібридною силовою установкою.
Фінляндія	На транспортні засоби на електричній тязі нараховується мінімальна ставка (5%) податку, який на загальних підставах стягується в залежності від рівня викидів вуглекислого газу при реєстрації автомобіля
Нідерланди	Електричні транспортні засоби звільнені від обов'язку сплачувати податок при реєстрації. Транспортні засоби, рівень викиду вуглекислого газу яких максимально сягає 50 г/км, звільняються від обов'язку сплати дорожнього податку, який стягується кожен рік.
Румунія	Електричні транспортні засоби та авто з гібридною силовою установкою звільнені від обов'язку сплачувати податок при реєстрації
Італія	Електричні транспортні засоби звільнені від обов'язку сплати дорожнього податку, який стягується кожен рік. Транспортні засоби з гібридною силовою установкою користуються перевагами 50% зменшення ставки дорожнього податку, який стягується щороку (даний податок стягується лише з автомобілів, які використовуються у службових цілях).

Джерело: складено автором на основі [2]

Отже, рух України в напрямку європейської інтеграції гарантований Конституцією України, а європейські цінності — це у тому числі свобода пересування та свобода вибору. Теперішній підхід до оподаткування авто з-за кордону не відповідає принципам та судовій практиці фіскальної політики Європейського Союзу, а також обмежує право вибору українців під час купівлі вживаного авто з-за кордону через високий (фактично заборонний) акцизний збір на авто старшого віку.

3.2. Основні напрями удосокналення системи митного оподаткування легкових автомобілів в контексті євроінтеграції

Загалом акцизний податок є за своєю сутністю таким, що спрямований на зменшення споживання певного виду товарів і компенсацію шкоди, яку вони завдають іншим, — так званих зовнішніх ефектів, екстерналій або оподаткування розкошів. Наприклад, ним обкладають пальне, тому що викиди від його використання забруднюють повітря. У такий спосіб непрямо обкладають також користування дорогами. Цей акцизний податок відповідає всім критеріям справедливості: той, хто більше їздить, використовує потужніші двигуни та старіші автомобілі, які споживають більше палива та більше забруднюють атмосферу, — сплачує, відповідно, і більше акцизу.

Проте немає жодних міркувань, чому акцизним податком має оподатковуватися легковий автомобіль, адже середньостатистичний автомобіль не є предметом розкоші, а всі незручності, які він створює, компенсують податки на пальне та, наприклад, збори за паркування у відповідних місцях. І навіть якщо вважати, що цього замало, то старіше авто в цьому сенсі нічим не гірше за новіше. Окрім того, немає жодної різниці між машиною, придбаною в Україні зі сплатою акцизу, як за нову, та яка проїздила тут десять років, і такою самою, щойно завезеною з-за кордону.

Навіть якщо ставити вимоги щодо екологічності транспортних засобів, то логічно було б брати податок за користування, а не за придбання. Проте, оскільки двигун забруднює повітря тільки коли споживає пальне, логічніше це закласти до акцизу на останнє, що і роблять майже всі цивілізовані країни. Проте, звісно, не під час воєнного стану.

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.

Тому, з формального погляду, чинні ставки акцизного податку на транспортні засоби в Україні є такими, що суперечать пункту 4.1.6 статті 4 Податкового кодексу України, у якому визначено соціальну справедливість як один з критеріїв установлення податків і зборів: їх мають встановлювати відповідно до платоспроможності платників податків. Отже, дешевші транспортні засоби потрібно оподатковувати нижчими податками, аніж дорожчі, а не навпаки. А оскільки дешевші автомобілі купують громадяни передусім з нижчою платоспроможністю, то оподаткування таких громадян акцизним податком з надмірними ставками, що у багатьох випадках перевищує вартість автомобіля в кілька разів, є податковою дискримінацією та порушенням цього пункту Податкового кодексу України.

Взагалі легітимний інструмент «захисту внутрішнього ринку» — це мита. Проте членство у ВТО накладає суворі обмеження на їхні розміри та спосіб встановлення. Акцизні податки натомість безпосередньо не підпадають під міжнародні зобов'язання України. До Угоди про асоціацію з ЄС свого часу заклали відстрочку зняття мит на легкові автомобілі, але там не йдеться про акцизи, адже останні вважають внутрішньою справою країни. Однак у світлі гармонізації українського законодавства з нормами ЄС,

що неабияк актуально сьогодні як для країни, що найближчим часом набуде статусу кандидата на вступ, варто проаналізувати практику країн-членів Європейського Союзу.

Отже, Стаття 110 Договору про функціонування ЄС забезпечує вільний рух товарів в умовах нормального стану конкуренції. Відповідно до цього правила, імпортовані товари не можна оподатковувати більшими податками, аніж місцеві. Директива від 16.12.2008 № 2008/118/ЄС встановлює, що умови оподаткування підакцизних товарів повинні підтримуватися на гармонізованому рівні задля гарантування належного функціонування внутрішнього ринку. «Статтею 1 цієї Директиви визначено обов'язковий перелік підакцизних груп товарів, до якого не належать транспортні засоби. Однак Статтею 3 передбачено, що держави-члени можуть стягувати податки з інших, аніж перелічені, видів підакцизних товарів, проте накладення таких податків не може спричиняти збільшення формальностей під час перетину кордону в торгівлі між державами-членами» [3].

«У зв'язку із цим варто згадати досвід Польщі, який вона отримала одразу після вступу до Європейського Союзу. Від 1 травня 2004 року до 30 листопада 2006 року акцизний збір на імпортовані легкові авто визначали з урахуванням не тільки потужності двигуна, а і його віку. Схожа ситуація з тією, яка існує сьогодні в Україні. За чинними на той момент правилами, імпортовані автомобілі до двох років оподатковували за ставками у 3.1% і 13.6% вартості залежно від об'єму двигуна. Проте що старіше було авто, то більшим був податок, максимально сягаючи 60% вартості транспортного засобу» [1].

Європейський суд 18 січня 2007 року виніс рішення С-313/05 щодо Польщі, у якому зазначив, що імпортовані з інших держав — членів ЄС транспортні засоби не можуть обкладатися більшими податками, аніж ті, якими обкладають такі транспортні засоби на внутрішньому ринку.

Розглядаючи справу, Суд не визнав порушенням норм і правил ЄС саму наявність акцизного збору. Зауваження щодо суперечностей польського

законодавства із законодавством ЄС стосувалися саме різниці в оподаткуванні автомобілів залежно від віку, збільшенні ставки разом з віком транспортного засобу, а також залежності від того, імпортують транспортний засіб з іншої країни чи купують на внутрішньому ринку Польщі. Суд наголосив, що з плином часу вартість транспортного засобу знижується, а не зростає**.** Своєю чергою знецінення транспортного засобу супроводжує зменшення розміру залишкового податку, пов'язаного із цим транспортним засобом. Такий податок — це податок, сплачений раніше за першу реєстрацію транспортного засобу та відповідно становить частину його вартості. Оскільки вартість транспортного засобу з часом знижується, прямо пропорційно знижується і розмір цього залишкового податку.

Наявний на той час у Польщі механізм нарахування податків призводив до того, що під час імпорту автомобіля віком два роки та старше доводилося платити акцизний збір, більший, аніж залишковий податок, що міститься в ціні такого ж автомобіля, зареєстрованого в Польщі тоді, коли його вік не перевищував двох років. Таким чином, ці норми дискримінували ввезення автомобілів з інших держав — членів ЄС у порівнянні з такими ж автомобілями, що перебувають на внутрішньому ринку.

Варто додати, що польський уряд, обґрунтувавши такий механізм нарахування акцизного податку, вказував, що таке рішення мало на меті охорону середовища (приблизно те саме заявляли українські чиновники наприкінці 2018 року, коли приймали чинний механізм нарахування акцизного збору, який дуже схожий до колись чинного у Польщі). Утім, тоді Європейський суд висловив сумнів щодо того, чи такий підхід до оподаткування сприяє поліпшенню екологічної ситуації, а також зазначив, що встановлення будь-яких додаткових податків (зокрема встановлені з екологічних міркувань) не може призводити до дискримінації щодо товарів, які імпортують з інших держав — членів ЄС.

Схоже рішення Європейський суд виніс також стосовно механізму оподаткування імпорту автомобілів в Угорщині, який діяв з моменту вступу

країни 2004 року до ЄС. Мова про об'єднані справи С-290/05 і С-333/05 від 5 жовтня 2006 року, у яких Суд наголосив, що тип оподаткування, коли розмір податку залежить лише від технічних параметрів автомобіля і класифікації з міркувань охорони середовища, проте жодним чином не враховує втрати вартості автомобіля. В разі вживаних автомобілів, імпортованих з інших держав-членів, призводить до того, що податок під час імпорту перевищує залишковий податок вживаних автомобілів, зареєстрованих у державі-члені раніше [1].

Так, врахування фактору знецінення вживаних транспортних засобів під час розрахунку податків на імпорт вживаних авто в межах держав — членів ЄС — необхідність для збереження принципів, що виникають зі Статті 90 ЄС. «Фактор знецінення встановлюють залежно від періоду експлуатації транспортного засобу і розраховують з моменту першої реєстрації. Якщо в автомобіля наявні наднормативні втрати вартості, податок будуть розраховувати з урахуванням додаткового фактора знецінення, встановленого на підставі висновку експерта, який візьме до уваги пробіг автомобіля, його технічний стан, рік виробництва і комплектацію» [1].

Цікаве також рішення Європейського суду С-640/17 від 17 квітня 2018 року стосовно Португалії, яке підкріплює позицію, викладену у попередніх справах. Суд наголошує, що вживані автомобілі на внутрішньому ринку держави та ввезені вживані автомобілі одного типу, характеристик і зносу є конкурентними товарами. Так, кожна держава-член має встановлювати таку систему оподаткування транспортних засобів, яка б не стимулювала продаж регіональних вживаних авто, встановлюючи протекцію від імпорту вживаних авто з інших держав-членів ЄС .

Проаналізувавши усе вищезазначене, пропонуємо напрями, які на нашу думку справлять позитивний валив на ринок легкових автомобілів (табл.3.2).

Таблиця 3.2.

Напрями удосконалення системи митного оподаткування легкових автомобілів

Проблема	Напрями вирішення
Дискримінація учасників ринку легкових автомобілів	забезпечити рівні умови імпорту для юридичних та фізичних осіб, давши можливість офіційно торгувати імпортними автомобілями, сплачуючи за це податки з прибутку.
Норми закону про «нульове розмитнення» діють лише на період воєнного стану	запровадження ліберального механізму оподаткування імпорту транспортних засобів на постійній основі, єдиного для всіх категорій суспільства.
Невідповідність законодавства України та ЄС	запровадити наступні умови імпорту транспортних засобів. Під час імпорту ТЗ, що має походження з ЄС: мито — 0%; ПДВ — 20% до вступу в ЄС та 0% після. Під час імпорту ТЗ із третіх країн: мито — 10%; ПДВ — 20%.
Невідповіднять екологічних стандартів «Євро»	відповідно до європейської практики змінити сертифікацію вживаних автомобілів на первинний технічний огляд
Скасування «нульового розмитнення»	«нульове розмитнення» повинне тривати до кінця воєнного часу. Це дасть можливість планувати свою діяльність громадянам, бізнесу та запобігатиме штучно створеному ажіотажу через невизначеність
Збільшення навантаження на митниці Західного регіону	розглянути можливість збільшення кількості особового складу митниць західних регіонів України шляхом залучення працівників митниць інших регіонів, що вимушено тимчасово не працюють.

Джерело: складено автором

Звільнення від платежів стосується виключно операції імпорту транспортних засобів, що здійснюються фізичними особами. Така норма є дискримінацією щодо учасників ринку, юридичних осіб та підприємців, та змушує компанії працювати в тіні, тобто неофіційно надаючи послуги, та не сплачуючи з цього жодних податків. Попит на послуги компаній посередників є високим, у першу чергу, через складність процедури підбору, купівлі, доставлення та митного оформлення транспортного засобу, та потребує експертних компетенцій у цій сфері. Для прикладу, у 2021 році 44,6% вживаних транспортних засобів (252,8 тисячі ТЗ) імпортували саме юридичні особи. Доцільно передбачити рівні умови імпорту для юридичних та фізичних осіб, давши можливість офіційно торгувати

імпортними транспортними засобами учасникам ринку, сплачуючи за це податки з прибутку.

Норми закону діють лише на період воєнного стану. Що, своєю чергою, не прив'язано до конкретної календарної дати, а отже не дає можливості планувати покупку фізичними особами, та позбавляє можливості планування діяльності автомобільному бізнесу. Це створює штучний ажіотаж, адже громадяни спішать привезти авто, допоки діє тимчасове звільнення від митних платежів. Додатково така норма ставить у нерівні умови громадян, адже значна частина чоловіків призовного віку тимчасово обмежена у праві перетинати державний кордон у зв'язку з загальною мобілізацією, або перебуває на службі у ЗСУ. А також — стримує зниження цін на ринку та спонукає до спроб масового перепродажу цих авто в майбутньому, адже значна частина громадян має надію продати автомобілі після закінчення дії «пільгового» розмитнення по «повній» ринковій ціні. Розв'яже ці проблеми запровадження ліберального механізму оподаткування імпорту транспортних засобів на постійній основі, єдиного для всіх категорій суспільства.

Гармонізація митного законодавства України та Європейського Союзу передбачає також єдиний підхід до оподаткування імпорту транспортних засобів з третіх країн, та єдину митну зону в межах ЄС. Таким чином, для гармонізації українського законодавства у майбутньому варто запровадити наступні умови імпорту транспортних засобів. Під час імпорту ТЗ, що має походження з ЄС: мито — 0%; ПДВ — 20% до вступу в ЄС та 0% після. Під час імпорту ТЗ із третіх країн: мито — 10%; ПДВ — 20%.

Приведення у відповідність до законодавства ЄС положення щодо 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.

Оскільки українцям необхідно поповнювати автопарк замість втрачених автомобілів та активізувати економічну діяльність, доцільно термін дії пільгового розмитнення запровадити не лише до кінця воєнного стану, але й конкретної календарної дати. Тобто, звільнення від сплати митних платежів на імпорт автомобілів повинне тривати до кінця воєнного часу. Це дасть можливість планувати свою діяльність громадянам, бізнесу та запобігатиме штучно створеному ажіотажу через невизначеність і бажання встигнути оформити авто по «пільгових» умовах через нерозуміння, доки ці умови триватимуть.

Через зміну глобальних транспортних шляхів, зміни у логістиці постачання товарів, тимчасової зупинки роботи портів України, зросло навантаження на контрольно-пропускні пункти західних областей України. Часто для збільшення пропускної здатності не вистачає особового складу працівників митниці. Варто розглянути можливість збільшення кількості особового складу митниць західних регіонів України шляхом залучення працівників митниць інших регіонів, що вимушено тимчасово не працюють.

ВИСНОВКИ

Стрімке скорочення обсягів національного виробництва та стагнація галузі за стабільно висхідного попиту з боку населення спричинили жорстку імпортозалежність ринку легкових автомобілів. Попри цілеспрямовану політику уряду щодо розвитку національного виробництва легкових автомобілів за останні п’ять років автомобілебудівна галузь майже припинила своє існування. В Україні залишилося лише одне підприємство, яке виготовляє легкові автомобілі (6 тис. на рік), а внутрішній попит орієнтовно становить 100 тис. автомобілів на рік. Отже, різниця в 94 тис. од. і є межею імпортозалежності українського ринку легкових автомобілів. Ситуація в автомобілебудівній галузі залишається критичною, проблеми її полягають в низькому техніко-технологічному рівні, малоефективній реалізації потенціалу науково-технічного співробітництва, відсутності належної державної підтримки, високій зношеності основних виробничих засобів тощо.

Упродовж 2017–2020 років відбулося значне зростання імпорту вживаних легкових транспортних засобів, а також значно змінилася структура імпорту. Внаслідок законодавчих змін, що відбулися вкінці 2018 року, середнє податкове навантаження на авто віком до 5 років — знизилося з 42,2% до 37,7% від митної вартості, натомість середнє податкове навантаження на авто віком понад 5 років — зросло майже удвічі з 43,9% до 84,2% від митної вартості. Попри це, основне зростання імпорту відбулося саме у сегменті авто віком понад 5 років. Це свідчить про те, що основною причиною значного збільшення об’ємів імпорту вживаних легкових транспортних засобів протягом 2017–2020 років було не зниження акцизного податку, а зниження екологічних вимог відповідності зі стандарту «Євро-5» до рівня стандарту «Євро-2». У той же час, надмірне податкове навантаження на імпорт вживаних легкових авто віком понад 5 років провокує заниження митної вартості. Враховуючи великий попит на імпортні вживані авто віком понад 5 років та динаміку імпорту, можна констатувати, що цей сегмент

вторинного ринку має значний потенціал до зростання, особливо — у випадку подальшого зниження податкового навантаження.

Діюча формула акцизного податку на автотранспортні засоби суперечить принципам оподаткування Європейського Союзу: регресивний податок, більший для дешевших товарів, є несправедливим, що підтверджується практикою Європейського Суду Справедливості.

Обмеження на ввезення вживаних автомобілів та автобусів суттєво шкодять розвитку ринків в усіх сегментах. Особливо це стосується транспортних засобів віком понад 5 років, щодо яких діють особливо жорсткі обмеження — очевидно тому, що вони донедавна складали конкуренцію вітчизняним виробникам, чия продукція програвала уживаній. Водночас якраз такі транспортні засоби переважають на внутрішньому вторинному ринку, і обсяги їхніх продажів багаторазово перевищують такі для нової техніки.

Введення «нульового розмитнення» вирішило одразу декілька проблем:

1. Дало можливість купувати доступні автомобілі, на які існує найвищий попит (яких не вистачає в Україні), за кордоном, та офіційно пройти митне оформлення без сплати митних платежів. В ситуації, коли значна частина громадян втратила роботу, бізнес та стабільні доходи, така економія коштів суттєво допомагає сімейному бюджету.

2. Стимулювало суміжні сектори економіки. Тимчасове звільнення від митних платежів не означає скасування митних формальностей та інших процедур. Що тягне за собою сплату митно-брокерських послуг, сертифікації автомобілів, експертного огляду, постановки на облік у Сервісних центрах МВС та сплаті збору до Пенсійного фонду. А також — забезпечило роботою сфери автомобільного страхування, СТО, продаж паливно-мастильних матеріалів тощо, та і загалом робить громадян мобільними та як наслідок — економічно активнішими. Це дало змогу також зберегти робочі місця та зменшити вимушене переселення Українців за кордон.

3. Збільшило мобільність українців під часи війни. За даними ООН, загальна кількість вимушених переселенців в Україні склала близько 11 мільйонів осіб. Залізницею вдалося евакуювати близько 2.8 мільйонів. Автобусні маршрутні перевезення при цьому виконувалися нерегулярно, авіатранспорт недоступний досі. Отже, автомобільним транспортом евакуювалися близько 8-9 мільйонів українців, тобто у 3-4.5 разів більше, ніж залізницею.

4. 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.

З формального погляду ставки акцизного податку на транспортні засоби в Україні суперечать пункту 4.1.6 статті 4 Податкового кодексу України, у якому визначено соціальну справедливість як один з критеріїв установлення податків і зборів. Отже, дешевші транспортні засоби потрібно оподатковувати нижчими податками, аніж дорожчі, а не навпаки. А оскільки дешевші автомобілі купують громадяни передусім з нижчою платоспроможністю, то оподаткування таких громадян акцизним податком з надмірними ставками, що у багатьох випадках перевищує вартість автомобіля в кілька разів, є податковою дискримінацією.

У зв’язку із цим варто згадати досвід Польщі, який вона отримала одразу після вступу до Європейського Союзу. Від 1 травня 2004 року до 30 листопада 2006 року акцизний збір на імпортовані легкові авто визначали з урахуванням не тільки потужності двигуна, а і його віку. Схожа ситуація з тією, яка існує сьогодні в Україні.

З огляду на визначені проблеми митного оподаткування імпорту легкових авто в Україні ми визначили напрями удосконалення існуючої системи:

1. забезпечення рівних умов імпорту для юридичних та фізичних осіб, давши можливість офіційно торгувати імпортними автомобілями, сплачуючи за це податки з прибутку.

2. запровадження ліберального механізму оподаткування імпорту транспортних засобів на постійній основі, єдиного для всіх категорій суспільства.

3. відповідно до європейської практики змінити сертифікацію вживаних автомобілів на первинний технічний огляд

4. «нульове розмитнення» повинне тривати до кінця воєнного часу. Це дасть можливість планувати свою діяльність громадянам, бізнесу та запобігатиме штучно створеному ажіотажу через невизначеність

5. розглянути можливість збільшення кількості особового складу митниць західних регіонів України шляхом залучення працівників митниць інших регіонів, що вимушено тимчасово не працюють.

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. Glossary Of International Customs Terms. D/2013/0448/20. Brussels : Word Customs Organization, 2013. 37 p. URL: https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/ instruments-and-tools/tools/glossary-of-international-customs-terms/glossary-of-international customsterms.pdf
4. Mogens R. From import dependence to self-sufficiency in Denmark, 1945−2000. Energy Policy. 2019. N125. P. 82-89.
5. Виробничі потужності "Єврокар"-Україна. URL: https://www.skoda-auto.ua/company/skoda-solomonovo.
6. Герман О. О. Митні формальності щодо автомобільних транспортних засобів : автореф. дис. канд. юрид. наук : 12.00.07. Одеса, 2018. URL: http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/9060/Aref_Herman.pdf?sequence=1&isAllowed=y
7. Герман О.О. Комерційне та (особисте) некомерційне переміщення автомобільного транспортного засобу через митний кордон України. Митна справа. 2014. № 5 (95). С. 43–52.
8. Герман О.О. Комерційний та некомерційний (особистий) автомобільний транспортний засіб в понятійному апараті Митного кодексу України. Сучасні проблеми правової системи України: матеріали VI Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 27 листопада 2014 р.); редкол. Ю.С. Шемшученко, Ю.Л. Бошицький, О.В. Чернецька та ін. Київ: Ліра-К, 2014. С. 87–88.
9. Герман О.О. Корпоративний аналіз питань митного контролю та митного оформлення товарів за товарними позиціями 8701 – 8707, 8711, 8716 УКТ ЗЕД, які ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу. Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку держави та

права в умовах євроінтеграції : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Одеса, 20 травня 2016 р.): у 2-х т.; відп. ред. М.В. Афанасьєва. Одеса: Юрид. л-ра, 2016. Т. 1. С. 449–451.

10. Герман О.О. Митний контроль та митне оформлення товарів за товарними позиціями 8701 – 8707, 8711, 8716 згідно з УКТ ЗЕД, що ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу. Проблеми законності. 2016. Вип. 133. С. 111–125.
11. Додаток до Закону України "Про Митний тариф України" від 19 вересня 2013 року № 584-VII. Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/584%D0%B1-18.
12. Закон "Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства на період дії воєнного стану" №2142-IX https://tax.gov.ua/zakonodavstvo/podatkove-zakonodavstvo/zakoni-ukraini/77318.html
13. Закон України "Про державну статистику" від 19.04.2014 № 2614-XII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2614-12.
14. Зовнішня торгівля окремими видами товарів за країнами світу: статистична інформація. Державна служба статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua.
15. Зудінов О. Тимчасове ввезення громадянами транспортних засобів комерційного призначення. Офіційно про податки. 2014. № 29–30. URL: http:// www.visnuk.com.ua/ua/pubs/id/7306.
16. Імпортний "секондхенд" у вересні зайняв більш ¾ ринку легкових авто. Інформаційне агентство "Інтерфакс Україна": https://ua.interfax.com.ua/news/economic/617135.html.
17. Комаров О. В. Проблема транспортних засобів з іноземною реєстрацією в Україні: причини та наслідки. Інвестиції: практика та досвід. 2018. № 19. С. 84-88.

18. Лупак Р. Л. Державна політика імпортозаміщення в системі забезпечення економічної безпеки України: пріоритети та інструменти реалізації: монографія. Львів: Видавництво ННВК "АТБ", 2018. 527 с.
19. Майже 236,6 тис. автомобілів з іноземною реєстрацією знаходяться на території України незаконно. Державна фіскальна служба України. URL: http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/316266.html.
20. Мельник Т. М., Пугачевська К. С. Детермінанти імпортозалежності економіки України. Економіка та управління національним господарством. 2019. № 2. С. 53-61.
21. Митна справа : підручник / Крисоватий А. І., Герчаківський С. Д., Дем'янюк О. Б. та ін. ; за ред. А. І. Крисоватого. Тернопіль : ВПЦ «Економічна думка ТНЕУ», 2014. 540 с.
22. Митний Кодекс України. База даних «Законодавство України». : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text
23. Мошинська О. Авто з-за кордону Офіційно про податки. 2017. № 29 (933). URL: http:// www.visnuk.com.ua/uk/publication/100005388-avto-zza-kordonu?issue=5604.
24. Мошинська О. Ввезення автомобілів з іноземною реєстрацією Офіційно про податки. 2018. № 7 (959). URL: http://www.visnuk.com.ua/uk/publication/100007205-vvezennya-avtomobiliv-z-inozemnoyureyestratsiyeyu.
25. Некрасов В. Пожинаючи плоди "автомобільного геноциду": як українці борються за автомобілізацію країни. Економічна правда. 2018. URL: https://www.epravda.com.ua/publications/2018/02/5/633734.
26. «Нульове розмитнення» скасували: що змінилося для українських водіїв https://economics.segodnya.ua/ua/economics/avto/nulevuyu-rastamozhku-otmenili-chto-izmenilos-dlya-ukrainskih-voditeley-1626814.html
27. Офіційний сайт Асоціації автовиробників України "УкрАвтопром". URL: http://ukrautoprom.com.ua/statistika.

28. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2016/pr/vr_rea_ovpp/vr_rea_ovpp_u/arh_vppv_u.html.
29. Офіційний сайт Ніни Южаніної. URL: https://yuzhanina.in.ua/novini.html.
30. Податковий кодекс України. Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#n5483.
31. Прушківська Е. В., Варнавський О. Д. Тенденції розвитку національної автомобільної галузі в умовах глобалізаційних процесів. Східна Європа: економіка, бізнес та управління. 2018. № 14. С. 419-427.
32. «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»: постанова КМУ від 27.09.2022 р. № 1091 https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1091-2022-%D0%BF#Text
33. Ринок нових авто відновився на 50% від початку великої війни. Підсумки квітня: https://eauto.org.ua/news/318-rinok-novih-avto-vidnovivsya-na-50-vid-pochatku-velikoji-viyni-pidsumki-kvitnya
34. Савич О. П. Вплив глобалізації на державне регулювання автомобільної галузі. Економіка та держава. 2017. № 11. С. 81-83.
35. Савченко С. М., Селіверстова А. С. Оцінювання стану та виявлення перспектив розвитку автомобілебудівних підприємств України. Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління. 2018. Т. 29 (68), № 3. С. 78-82. URL: http://nbuv.gov.ua/ UJRN/UZTNU_econ_2018_29_3_18.
36. Состояние автомобильного рынка Украины. Информационно-колсантинговая группа AutoConsulting. 2019. URL: http://autoconsulting.ua/news.php?catid=41.
37. Сторожчук В. Підтвердження країни походження транспортних засобів Офіційно про податки. 2016. № 38(895). URL: http://www.visnuk.com.ua/ua/news/id/3095?issue=5553.

38. Структурні зміни у світовій торгівлі як чинник розвитку внутрішнього ринку України: колективна монографія; за ред. д-ра екон. наук, чл.-кор. НААН України Т. О. Осташко; НАН України, ДУ "Ін-т екон. та прогнозув. НАН України". Київ, 2019. 350 с. URL: http://ief.org.ua/docs/mg/ 310.pdfISBN978-966-02-8894-2.
39. Товарна номенклатура УКТЗЕД: https://www.mdoffice.com.ua/ua/aMDOTNVD2022.GetTNVUA
40. Український авторинок: історія проблем та як їх розв'язати: https://eauto.org.ua/news/130-ukrajinskiy-avtorinok-istoriya-problem-ta-yak-jih-rozv-yazati
41. Українці та бюджет країни виграють від скасування обмежень на імпорт вживаних авто, – дослідження. Ціна держави. https://cost.ua/ukrayintsi-ta-byudzhet-krayini-vigrayut-vid-skasuvannya-obmezhen-na-import-vzhivanih-avto-doslidzhennya/

ДОДАТКИ

Додаток А

Перелік підакцизних товарів (за виключенням спирту етилового, алкогольних напоїв, пива тютюнових вироби, пального)

215.3.5. Моторні транспортні засоби, призначені для перевезення 10 осіб і більше, включаючи водія (крім моторних транспортних засобів, зазначених у товарній позиції 8702 90 90 згідно з УКТ ЗЕД):

Код товару (продукції) згідно з УКТ ЗЕД	Опис товару (продукції) згідно з УКТ ЗЕД	Ставка податку у твердій сумі з одиниці реалізованого товару (продукції) (специфічні)
8702	Моторні транспортні засоби, призначені для перевезення 10 осіб і більше, включаючи водія:	
8702 10	- з двигуном внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем):	
	- - з робочим об’ємом циліндрів двигуна понад 2 500 куб. см:	
8702 10 11	- - - нові:	
8702 10 11 10	- - - - з робочим об’ємом циліндрів двигуна не більш як 5 000 куб. см	0,003 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
8702 10 11 30	- - - - з робочим об’ємом циліндрів двигуна понад 5 000 куб. см	0,003 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
8702 10 19	- - - що використовувалися:	
8702 10 19 10	- - - - з робочим об’ємом циліндрів двигуна не більш як 5 000 куб. см	0,003 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
8702 10 19 90	- - - - з робочим об’ємом циліндрів двигуна понад 5 000 куб. см	0,007 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
	- - з робочим об’ємом циліндрів двигуна не більш як 2 500 куб. см:	
8702 10 91 00	- - - нові	0,003 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
8702 10 99 00	- - - що використовувалися	0,007 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
8702 90	- інші:	
	- - з двигуном внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням:	

	- - - з робочим об’ємом циліндрів двигуна понад 2800 куб. см:	
8702 90 11 00	- - - - нові	0,003 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
8702 90 19 00	- - - - що використовувалися	0,007 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
	- - - з робочим об’ємом циліндрів двигуна не більш як 2800 куб. см:	
8702 90 31 00	- - - - нові	0,003 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
8702 90 39 00	- - - - що використовувалися	0,007 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна.

Ставки податку для транспортних засобів, що використовувалися понад 8 років і відповідають коду 8702 згідно з УКТ ЗЕД, застосовуються з коефіцієнтом 50;

215.3.5^{-1}. автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби, призначені головним чином для перевезення людей, що відповідають товарній позиції 8703 згідно з УКТ ЗЕД (крім моторних транспортних засобів, зазначених у товарній позиції 8702 згідно з УКТ ЗЕД), включаючи вантажопасажирські автомобілі-фургони, гоночні автомобілі, у тому числі автомобілі, які в установленому законодавством порядку подаються до органів, що здійснюють державну реєстрацію транспортних засобів, для реєстрації або перереєстрації у зв’язку із зміною моделі транспортного засобу, що до переобладнання під час ввезення відповідала товарній позиції 8704 згідно з УКТ ЗЕД, а після переобладнання відповідає товарній позиції 8703 згідно з УКТ ЗЕД:

ставка податку (Ставка) для відповідного транспортного засобу визначається за формулою:

Ставка = Ставка $^{\text{базова}}$ х К $^{\text{двигун}}$ х К $^{\text{вік}}$,

де Ставка $^{\text{базова}}$ - ставка податку в євро за 1 штуку транспортного засобу:

з двигуном внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням та кривошипно-шатунним механізмом з об’ємом циліндрів до 3000 куб. сантиметрів (включно) - 50,0;

з двигуном внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням та кривошипно-шатунним механізмом з об’ємом циліндрів понад 3000 куб. сантиметрів - 100,0;

з двигуном внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем) з об’ємом циліндрів до 3500 куб. сантиметрів (включно) - 75,0;

з двигуном внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем) з об’ємом циліндрів понад 3500 куб. сантиметрів - 150,0;

К $^{\text{двигун}}$ - коефіцієнт, що визначається діленням об’єму циліндрів двигуна внутрішнього згоряння відповідного транспортного засобу в куб. сантиметрах на 1000 куб. сантиметрів;

К $^{\text{вік}}$ - коефіцієнт, що дорівнює кількості повних календарних років з року, наступного за роком виробництва відповідного транспортного засобу, до року визначення ставки податку (для нових транспортних засобів та транспортних засобів, що використовувалися до одного повного календарного року, коефіцієнт дорівнює 1, а для

транспортних засобів, що використовувалися понад п’ятнадцять повних календарних років, коефіцієнт дорівнює 15).

Ставка податку для транспортних засобів, зазначених у товарній позиції 8703 90 10 10 згідно з УКТ ЗЕД, оснащених виключно електричними двигунами (одним чи кількома), встановлюється у розмірі 1 євро за 1 кіловат-годину ємності електричного акумулятора таких транспортних засобів.

Ставка податку для транспортних засобів, зазначених у товарних підкатегоріях 8703 10 18 00 (для транспортних засобів, що приводяться в рух тільки електричним двигуном, одним або кількома), 8703 90 10 90, 8703 90 90 00 згідно з УКТ ЗЕД, встановлюється у розмірі 100 євро за 1 штуку.

215.3.5[-2]. моторні транспортні засоби для перевезення вантажів:

Код товару (продукції) згідно з УКТ ЗЕД	Опис товару (продукції) згідно з УКТ ЗЕД	Ставка податку у твердій сумі з одиниці реалізованого товару (продукції) (специфічні)
8704	Моторні транспортні засоби для перевезення вантажів:	
8704 10	- автомобілі-самоскиди, призначені для використання на бездоріжжі:	
8704 10 10	- - з двигуном внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем) або з двигуном внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням:	
8704 10 10 10	- - - вантажопідйомністю понад 75 т	0,016 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
8704 10 10 90	- - - інші	0,016 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
8704 10 90	- - інші:	
8704 10 90 10	- - - автомобілі-самоскиди масою до 5 т	0,01 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
8704 10 90 90	- - - інші	0,01 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
	- інші з двигуном внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем):	
8704 21	- - з повною масою транспортного засобу не більш як 5 т:	
	- - - - з робочим об’ємом циліндрів двигуна понад 2500 куб. см:	
8704 21 31 00	- - - - - нові	0,01 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна

8704 21 39 00	- - - - - що використовувалися	0,02 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
	- - - - з робочим об’ємом циліндрів двигуна не більш як 2500 куб. см:	
8704 21 91 00	- - - - - нові	0,01 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
8704 21 99 00	- - - - - що використовувалися	0,02 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
8704 22	- - з повною масою транспортного засобу понад 5 т, але не більш як 20 т:	
8704 22 91 00	- - - - нові	0,013 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
8704 22 99 00	- - - - що використовувалися	0,026 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
8704 23	- - з повною масою транспортного засобу понад 20 т:	
8704 23 91 00	- - - - нові	0,016 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
8704 23 99 00	- - - - що використовувалися	0,033 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
	- інші з двигуном внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням:	
8704 31	- - з повною масою транспортного засобу не більш як 5 т:	
	- - - - з робочим об’ємом циліндрів двигуна понад 2800 куб. см	
8704 31 31 00	- - - - - нові	0,01 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
8704 31 39 00	- - - - - що використовувалися	0,02 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
	- - - - з робочим об’ємом циліндрів двигуна не більш як 2 800 куб. см:	
8704 31 91 00	- - - - - нові	0,01 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
8704 31 99 00	- - - - - що використовувалися	0,020 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
8704 32	- - з повною масою транспортного засобу понад 5 т:	
8704 32 91 00	- - - - нові	0,013 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна

8704 32 99 00	- - - - що використовувалися	0,026 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна.

Ставки податку для транспортних засобів, що відповідають коду 8704 згідно з УКТ ЗЕД, застосовуються для автомобілів, що використовувалися з 5 до 8 років з коефіцієнтом 40 для автомобілів, що використовувалися понад 8 років з коефіцієнтом - 50.

215.3.6. кузови для автомобілів, зазначених у товарній позиції згідно з УКТ ЗЕД 8703:

Код товару (продукції) згідно з УКТ ЗЕД	Опис товару (продукції) згідно з УКТ ЗЕД	Ставка податку у твердій сумі з одиниці реалізованого товару (продукції) (специфічні)
8707	Кузови (включаючи кабіни) для моторних транспортних засобів товарних позицій 8701-8705:	
8707 10	- кузови для моторних транспортних засобів товарної позиції 8703:	
8707 10 10	- - для промислового складення:	
8707 10 10 10	- - - укомплектовані	218 євро за 1 штуку
8707 10 10 20	- - - не укомплектовані	218 євро за 1 штуку
8707 10 90	- - інші:	
8707 10 90 10	- - - що використовувалися п'ять років або менше	872 євро за 1 штуку
8707 10 90 20	- - - що використовувалися понад п'ять років	872 євро за 1 штуку
8707 10 90 90	- - - інші	872 євро за 1 штуку

215.3.7. мотоцикли (включаючи мопеди) та велосипеди з допоміжним двигуном, з колясками або без них:

Код товару (продукції) згідно з УКТ ЗЕД	Опис товару (продукції) згідно з УКТ ЗЕД	Ставка податку у твердій сумі з одиниці реалізованого товару (продукції) (специфічні)
8711 10 00 00	Мотоцикли (включаючи мопеди) та велосипеди з допоміжним двигуном, з колясками або без них, з двигуном внутрішнього згоряння з кривошипно-шатунним механізмом і робочим об’ємом циліндрів двигуна не більш як 50 куб. см	0,062 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
8711 20	Мотоцикли (включаючи мопеди) та велосипеди з допоміжним двигуном, з колясками або без них, з двигуном внутрішнього згоряння з кривошипно-шатунним механізмом і робочим	0,062 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна

	об’ємом циліндрів двигуна понад 50 куб. см, але не більш як 250 куб. см	
8711 30	Мотоцикли (включаючи мопеди) та велосипеди з допоміжним двигуном, з колясками або без них, з двигуном внутрішнього згоряння з кривошипно-шатунним механізмом і робочим об’ємом циліндрів двигуна понад 250 куб. см, але не більш як 500 куб. см	0,062 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
8711 40 00 00	Мотоцикли (включаючи мопеди) та велосипеди з допоміжним двигуном, з колясками або без них, з двигуном внутрішнього згоряння з кривошипно-шатунним механізмом і робочим об’ємом циліндрів понад 500 куб. см, але не більш як 800 куб. см	0,443 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
8711 50 00 00	Мотоцикли (включаючи мопеди) та велосипеди з допоміжним двигуном, з колясками або без них, з двигуном внутрішнього згоряння з кривошипно-шатунним механізмом і робочим об’ємом циліндрів понад 800 куб. см	0,447 євро за 1 куб. см об’єму циліндрів двигуна
8711 90	Мотоцикли (включаючи мопеди) та велосипеди з електричним двигуном, з колясками або без них, тобто крім тих, що з двигуном внутрішнього згоряння з кривошипно-шатунним механізмом; коляски	22 євро за 1 штуку.

215.3.8. причепи та напівпричепи для тимчасового проживання у кемпінгах, типу причіпних будиночків:

Код товару (продукції) згідно з УКТ ЗЕД	Опис товару (продукції) згідно з УКТ ЗЕД	Ставка податку у твердій сумі з одиниці реалізованого товару (продукції) (специфічні)
8716 10 99 00	причепи та напівпричепи для тимчасового проживання у кемпінгах, типу причіпних будиночків масою понад 3500 кг, крім тих, що складаються	109 євро за 1 штуку

215.3.9. електрична енергія:

Код товару (продукції) згідно з УКТ ЗЕД	Опис товару (продукції) згідно з УКТ ЗЕД	Одиниця виміру	Ставки податку (адвалорна)
2716 00 00 00	Електроенергія	відсотків	3,2;

215.3.10. Для пива, алкогольних напоїв, тютюнових виробів, тютюну та промислових замінників тютюну, реалізованих відповідно до підпункту 213.1.9 пункту 213.1 статті 213 цього Кодексу, ставка податку становить 5 відсотків.

Додаток Б

Бланк фінансової гарантії затверджена Наказом МФУ «"Про затвердження форм бланків фінансових гарантій та порядку їх заповнення" від 07.07.2020 № 404

	ІНДИВІДУАЛЬНА (ОДНОРАЗОВА) ФІНАНСОВА ГАРАНТІЯ	N
1.	**Гарант** _____ (найменування, код за ЄДРПОУ, місцезнаходження, обліковий номер, присвоєний митним органом) _____ надає цю фінансову гарантію _____ (найменування та код митного органу, місцезнаходження) та зобов'язується сплатити до державного бюджету суму митних платежів у розмірі, що не перевищує _____ гривень, (цифрами та словами) у разі порушення особою _____ (найменування юридичної особи або власне ім'я, прізвище фізичної особи / фізичної особи - підприємця; місцезнаходження юридичної особи або місце проживання фізичної особи / фізичної особи - підприємця (країна, поштовий індекс, адреса); код за ЄДРПОУ / реєстраційний номер облікової картки платника податків / серія (за наявності) та номер паспорта (для фізичних осіб, які через свої релігійні переконання відмовляються від прийняття реєстраційного номера облікової картки платника податків відповідно до закону; обліковий номер, присвоєний митним органом) _____ _____, який видано цю фінансову гарантію, зобов'язань, що випливають з митних процедур відповідно до Митного кодексу України* _____ (коди митних процедур, щодо яких надано фінансову гарантію) * **UA 01** поміщення товарів та/або транспортних засобів комерційного призначення у митний режим транзиту (статті 92, 129, 132, 141 Митного кодексу України); **UA 02** оформлення митним органом тимчасової митної декларації (стаття 260 Митного кодексу України); **UA 03** оформлення митним органом періодичної митної декларації (стаття 260 Митного кодексу України); **UA 04** незгода декларанта або уповноваженої ним особи з рішенням митного органу про коригування заявленої митної вартості товарів (стаття 55 Митного кодексу України); **UA 05** поміщення товарів у митний режим переробки на митній території України (стаття 148 Митного кодексу України);	

	UA 06 поміщення товарів, транспортних засобів у митний режим тимчасового ввезення (стаття 110 Митного кодексу України); UA 07 тимчасовий випуск товарів з митного складу (стаття 127 Митного кодексу України); UA 08 поміщення товарів у митний режим переробки за межами митної території України (стаття 164 Митного кодексу України); UA 09 тимчасове ввезення на митну територію України запасних частин та обладнання, призначених для використання у процесі ремонту чи технічного обслуговування транспортних засобів комерційного призначення, тимчасово ввезених на митну територію України (стаття 189 Митного кодексу України); UA 10 тимчасове ввезення громадянами-резидентами на митну територію України транспортних засобів особистого користування (стаття 380 Митного кодексу України). UA 11 інші митні процедури, щодо яких законодавством з питань митної справи передбачено надання фінансової гарантії
.	Цю фінансову гарантію приймає митний орган з дати видачі гарантом до _____ (дата) Фінансова гарантія є чинною з дати її видачі до повного виконання особою, якій видано таку фінансову гарантію, зобов'язань, що випливають з митних процедур, перелічених у пункті 1 цієї фінансової гарантії, а у разі невиконання такою особою зобов'язань - до дати перерахування гарантом належної суми митних платежів на рахунок митного органу.
3.	Гарант не може відкликати цю фінансову гарантію після її прийняття митним органом. Гарант бере на себе безвідкличне зобов'язання безумовно сплатити на рахунок митного органу суму митних платежів, що не перевищує грошової суми, зазначеної в пункті 1 цієї фінансової гарантії, протягом трьох банківських днів з дня отримання вимоги митного органу про таку сплату. Сума митних платежів, яку гарант має сплатити на рахунок митного органу у разі невиконання особою, якій видано таку фінансову гарантію, зобов'язань, що випливають з митних процедур, перелічених у пункті 1 цієї фінансової гарантії, зменшується на всі грошові суми, сплачені такою особою в рахунок погашення цих зобов'язань.
4.	Фінансова гарантія видана гарантом _____ (дата) _____ (підпис) _____ (власне ім'я, прізвище уповноваженої особи гаранта)
5.	_____ приймає цю фінансову гарантію як забезпечення виконання (найменування митниці Держмитслужби) особою, якій видано таку фінансову гарантію, зобов'язань, що випливають з митних процедур, перелічених у пункті 1 цієї фінансової гарантії, за митною декларацією або іншим документом _____ _____ (назва, дата та номер документа) Фінансову гарантію зареєстровано в митному органі за номером _____ _____ (дата) _____ (підпис) _____ (власне ім'я, прізвище посадової особи митного органу, ОНП)

Додаток В

Рівень автомобілізації у деяких країнах світу та в Україні

