

4. Дмитренко Е. С. Фінансова система України у воєнний та повоєнний періоди: правовий та безпековий вимір. Київський часопис права. 2023. № 2. С. 143-148
5. Карлін М. І. Фінансові системи країн Європейського Союзу: підручник. Луцьк : Вежа-Друк, 2022. 384 с.
6. Кобзева Т. А. Зарубіжний досвід управління фінансовою системою та можливості його використання в Україні (на прикладі Сполучених Штатів Америки). Верховенство права. 2017. №1. С. 172-177.

УДК 339.543

Письменний Віталій

доктор економічних наук, доцент
професор кафедри економіки та фінансів
Тернопільський національний технічний університет ім. Івана Пулюя
м. Тернопіль, Україна

Vitalii Pysmennyi

Doctor of Sciences (Economics), Docent
Professor of the Economics and Finance Department
Ternopil Ivan Puluj National Technical University
Ternopil, Ukraine

МИТНІ ІНСТРУМЕНТИ СТИМУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТА ЕКОЛОГІЗАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ В УКРАЇНІ

CUSTOMS TOOLS OF STIMULATING DEVELOPMENT AND ENVIRONMENT OF THE CAR MARKET IN UKRAINE

За останні десятиліття парк автотранспорту в Україні демонструє один з найвищих в Європі темпів зростання. Автомобіль з предмета розкоші став частиною комфортного та зручного способу життя, що спонукало багатьох його придбати. Власний автотранспорт дозволяє забезпечити гнучкість і незалежність у плануванні подорожей та ефективно використовувати час. З покращенням економічної ситуації в державі, зростанням доходів населення, у тому числі в іноземній валюті, розвитком автокредитування, пом'якшенням імпорتنих обмежень і зниженням ставок митних платежів громадяни стали більше зацікавлені в купівлі автомобілів, зокрема з-за кордону.

Водночас рівень автомобілізації в Україні досить низький і становить 245 одиниць на 1000 осіб [1]. У 2022 році середня кількість автомобілів на 1000 жителів ЄС становила 560. Найбільший показник з 684 автомобілями на 1000 осіб мала Італія, за нею йшли Люксембург (678), Фінляндія (661) і Кіпр (658), а найнижчі показники були у Латвії (414), Румунії (417) й Угорщині (424) [2]. Ці дані свідчать про потенційні можливості для подальшого росту та розвитку автомобільного парку в Україні, що попри відсутність внутрішньої автомобільної індустрії базується переважно на імпорті з Європи та США. Проте підвищення рівня автомобілізації має враховувати світові стандарти, які містять низку екологічних обмежень.

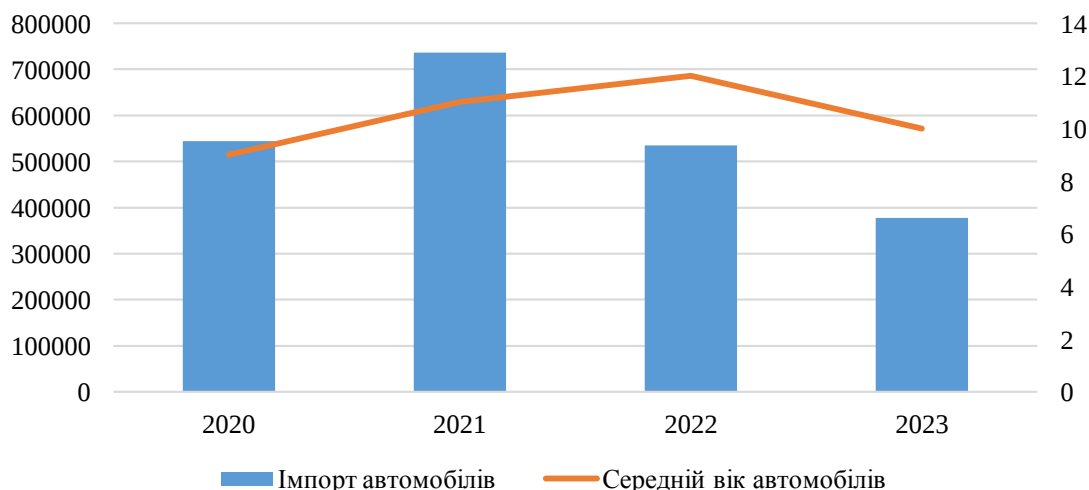


Рис. 1 Динаміка імпорту та середнього віку автомобілів*

* Побудовано на основі [3].

Російсько-українська війна внесла корективи щодо імпорту автомобілів в Україну, який пережив часткове відновлення після зміни умов перетину кордону і роботи сервісних центрів МВС України під час пандемії COVID-19 (рис. 1). Якщо у 2021 році було ввезено 735 тисяч транспортних засобів (більше на 191 тисячу або 35%), то у 2022 році – 534 тисячі (менше на 201 тисячу або 27%), у 2023 році – 377 тисяч (менше на 157 тисяч або 30%) [3]. При цьому середній вік ввезених автомобілів склав 10 років, а понад 50% з них мали 10 і більше років. Ці зміни пов'язані з дестабілізацією економіки, зниженням купівельної спроможності населення та логістичними труднощами.

Оскільки вибір автомобіля визначається купівельною спроможністю, то більшість імпортованих транспортних засобів, зокрема вживаних, купується в ціновому діапазоні від 5 до 10 тисяч доларів США (нові – до 20 тисяч доларів США). Значну частину вартості складають митні платежі, а саме: акцизний податок (розраховується як добуток ставки на об'єм двигуна та кількість повних років автомобіля), мито (10% від заявленої вартості транспортного засобу і 0% – для електрокарів) і ПДВ (20% від суми вартості автомобіля, мита й акцизного податку). Відтак при середній митній вартості вживаних автомобілів 4264 доларів США, податкове навантаження становить 2483 доларів США або 58% [4].

Очевидно, що питання лібералізації імпорту автомобілів в Україну, зокрема в частині звільнення від митних платежів, є на часі. Адже після повномасштабного російського вторгнення значна частина населення втратила транспортні засоби через мародерство, знищення ракетними обстрілами або залишення на тимчасово окупованій території, тому потребує їх поновлення. Також звільнення від митних платежів заохочуватиме громадян замінити старі автомобілі новими, більш екологічно чистими, технологічно кращими та безпечними моделями. Насамкінець, дешеві (внаслідок зменшення податкового навантаження) транспортні засоби будуть цінним інструментом у бізнесі, забезпечуючи його рентабельність і конкурентоспроможність.

Аргументи проти звільнення від митних платежів імпорту автомобілів в Україну вагоміші. По-перше, акцизний податок, мито та ПДВ – це бюджетоутворювальні джерела доходів, зокрема на безмитному імпорті автомобілів на початку повномасштабного вторгнення бюджетні втрати оцінюються в сумі 10 мільярдів гривень [5]. По-друге, збільшення парку автотранспорту в Україні посилять й без того складні проблеми з паркуванням, дорожніми «корками» тощо. По-третє, через великий попит на автомобілі зросте вартість палива і виникатиме його дефіцит. По-четверте, з огляду великий вік ввезених автомобілів (рис. 1), їх перенасиченість призведе до збільшення викидів CO₂ й екологічних загроз.

Вважаємо, що митні платежі варто не скасовувати, а переформатувати у напрямку поширення низьковуглецевих й екологічних транспортних засобів. Перші кроки, що включали несплату акцизного податку і нульову ставку мита на імпорту електрокарів, були вже зроблені. «Екологізувати» митні платежі можна шляхом внесення змін до механізму розрахунку на основі вартості транспортного засобу і викидів CO₂. Це дасть змогу зменшити негативний вплив на навколишнє середовище й заохотити до економного споживання палива [6, с. 215]. Водночас у післявоєнний період, коли зменшиться навантаження на оборонний бюджет, певним категоріям громадян і суб'єктам економічної діяльності держава може компенсувати суми «екологічних» (більших за розміром) митних платежів.

Перелік використаних джерел:

1. Passenger cars – per thousand inhabitants. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_eqs_carhab__custom_9275964/default/table?lang=en.
2. Кількість авто в Києві перевищила 400 на 1000 жителів. URL: <https://www.village.com.ua/village/city/city-news/309073-killist-avto-v-kievi-perevischila-400-na-1000-zhiteliv>.
3. Імпорт авто в Україну скоротився майже на 50% у 2023 році. URL: <https://opendatabot.ua/analytics/auto-import-2023>.
4. Аналітика: імпорту легкових авто у 1 кварталі 2021 року – тенденції та індикатори. URL: <https://eauto.org.ua/news/19-import-legkovih-avto-u-1-kvartali-2021-roku-tendenciji-ta-indikatori>.
5. На безмитному імпорті автомобілів держава втратила 10,5 млрд грн. URL: <https://finclub.net/ua/news/na-bezmytnomu-importi-avtomobiliv-derzhava-vtratyla-10-5-mlrd-hrn.html>.
6. Письменний В. В. Екологізація збору за першу реєстрацію транспортного засобу. П'яті регіональні та муніципальні читання «Влада і бізнес: актуальні проблеми партнерства»: наук.-практ. конф. з міжнар. участю (17–18 жовт. 2013 р., смт. Форос). Тернопіль: В-во «Крок», 2013, С. 215–217.