

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Західноукраїнський національний університет
Навчально-науковий інститут новітніх освітніх технологій
Кафедра фінансів ім. С.І. Юрія

СТЕЦЬОК Катерина Михайлівна

**Митне регулювання автомобільного ринку в
Україні / Customs Regulation of Automotive Market
in Ukraine**

спеціальність: 072 - Фінанси, банківська справа та страхування
освітньо-професійна програма - Митна справа

Кваліфікаційна робота

Виконала студентка групи
ФМСзмкп-21
К. М. Стецюк

Науковий керівник:
к.е.н., доцент Ф. П. Ткачик

Кваліфікаційну роботу
допущено до захисту:

"__" _____ 20__ р.

Завідувач кафедри

_____ **А. І. Крисоватий**

ТЕРНОПІЛЬ - 2023

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ В УКРАЇНІ.....	6
1.1. Суть, характеристика та обґрунтування необхідності регулювання автомобільного ринку.....	6
1.2. Теоретичні засади застосування митного інструментарію регулювання автомобільного ринку.....	16
Висновки до розділу 1.....	26
РОЗДІЛ 2. ПРАГМАТИКА МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ В УКРАЇНІ.....	27
2.1. Аналіз сучасного стану автомобільного ринку.....	27
2.2. Сучасні особливості митного регулювання автомобільного ринку.....	38
Висновки до розділу 2.....	48
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ В УКРАЇНІ.....	49
Висновки до розділу 3.....	58
ВИСНОВКИ.....	60
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	64
ДОДАТКИ.....	70

ВСТУП

Протягом останніх років питання митного регулювання імпорту автомобілів набуло особливої актуальності в Україні. При цьому дана тематика стала розглядатись не тільки зі сторони митного оформлення транспортних засобів, розмірів та переліку митних платежів, а й у контексті впливу на безпеку руху, притягнення до відповідальності в разі порушень ПДР, страхування і, відповідно, компенсації за завдані збитки у ДТП за участі таких машин. Досліджуючи причини появи схем уникнення оподаткування при переміщенні автомобілів можна зіткнутись із проблемами на макрорівні, які спонукають українських споживачів вдаватися до таких нелегальних чи напівлегальних дій. У зв'язку із відносною бідністю населення, тривалою політичною та економічною нестабільністю формувався певний несприятливий для споживачів клімат, через що національний споживчий авторинок автомобілів досі залишається недостатньо насиченим.

В Україні спостерігався негативний прецедент експлуатації транспортних засобів з іноземною реєстрацією без розмитнення, що призвело до насичення доріг старими автомобілями. Вирішення такої ситуації відбувалося шляхом надання пільг з розмитнення так званих «євроблях», що послужило прецедентом для зниження митного навантаження на імпорт автомобілів й у наступні роки.

Війна росії проти України у 2022 р. стала приводом для запровадження так званого «нульового розмитнення», проіснувало до липня 2022 р. Такий режим не отримав однозначного позитивного схвалення, адже ним основним чином скористалися посередники, які заробляють на імпорті автомобілів.

Нині в суспільстві точаться дискусії щодо ефективності діючої моделі розмитнення автомобілів. Такі дискусії виливаються у законодавчі пропозиції щодо зміни механізму сплати митних платежів при ввезенні транспортних засобів на митну територію України. Зважаючи на зазначене обрана для дослідження тема є надзвичайно актуальною та потребує подальших наукових розробок.

Проблематику митного регулювання автомобільного ринку в Україні досліджували такі українські науковці: В.М. Білик, Д.М. Васильківський,

О.О. Герман, С.Д. Герчаківський, Л.М. Дорофеев, С.В. Ківалов, О.В. Комаров, С.В. Кравець, А.І. Крисоватий, А.І. Луцик, О.Г. Мельник, А.М. Пасічник, В.В. Сідляр, А.Р. Сороківський, А.В. Тодошук, Л.Л. Якимчук.

Віддаючи належне здобуткам наведених науковців, вважаємо за доцільне необхідність продовження наукових пошуків окресленої царини, адже динамічність соціально-економічних процесів в Україні формують нові реалії функціонування автомобільного ринку.

Метою даного дослідження є висвітлення теоретичних особливостей митного регулювання автомобільного ринку, виявлення проблем здійснення даного процесу в Україні та формування пропозицій щодо їх вирішення.

Відповідно до мети дослідження вирішено наступні завдання:

- висвітлено суть, автомобільного ринку та обґрунтовано необхідність його регулювання;
- розкрито теоретичні засади застосування митного інструментарію регулювання автомобільного ринку;
- проаналізовано сучасний стан автомобільного ринку в Україні
- проведено моніторинг сучасних особливостей митного регулювання автомобільного ринку в Україні;
- сформовано напрями вдосконалення митного регулювання автомобільного ринку в Україні.

Об'єктом дослідження є процес митного регулювання автомобільного ринку в Україні.

Предметом є сукупність теоретичних, організаційних, методичних і практичних аспектів митного регулювання автомобільного ринку в Україні.

Інформаційною базою дослідження є: праці українських та зарубіжних науковців, нормативно-правова база щодо справляння митних платежів з імпорту транспортних засобів, статистична інформація, матеріали Державної Митної служби України, періодичні видання.

Методи дослідження: в роботі використано загальнонаукові та спеціальні методи дослідження. В процесі дослідження організації митного регулювання автомобільного ринку в Україні були використані загальнонаукові методи

пізнання: поєднання абстрактного й конкретного, індукція, дедукція, аналіз і синтез, групування й порівняння, конкретизація. З метою обробки статистичних даних, наведених у дослідженні застосовувано такі методичні прийоми: огляд, документальна перевірка, техніко-економічні розрахунки, аналітичні групування, структурний аналіз, узагальнення, підрахунок.

Наукова новизна одержаних результатів дослідження полягає у формуванні цілісного бачення наявних підходів щодо реформування діючої моделі розмитнення транспортних засобів в Україні.

Практичне значення роботи. У процесі виконання роботи було зроблено висновки та рекомендації, які можуть стати підґрунтям вдосконалення діючої практики справляння митних платежів при імпорті транспортних засобів на митну територію України, зокрема запропоновано: вдосконалювати Єдину автоматизовану інформаційну систему Державної митної служби України в напрямку формування на центральному рівні інформації щодо проведених заходів з митного контролю та їх результатів, які необхідні для забезпечення дієвого контролю за достовірністю, своєчасністю, повнотою нарахування й сплати платниками податків митних платежів та штрафів до бюджету в розрізі окремих категорій товарів (продукції), в тому числі, підакцизних.

Апробація результатів випускної кваліфікаційної роботи. Основні наукові положення та висновки роботи апробовані на Двадцятій науково-практичній конференції студентів та молодих вчених «Фіскальна політика України в умовах євроінтеграційних процесів» (тема доповіді: Потенційні законодавчі новації оподаткування імпорту транспортних засобів) та у збірнику тез «Фінансове забезпечення сталого розвитку» (тема доповіді: Фіскальна ефективність акцизного оподаткування транспортних засобів в Україні).

Структура роботи. Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел. Повний текст складає 69 сторінок і включає 10 таблиць та 14 рисунків. Список використаних джерел налічує 51 одиницю і розміщений на 6 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ В УКРАЇНІ

1.1. Суть, характеристика та обґрунтування необхідності регулювання автомобільного ринку

На цьому етапі економічного розвитку суспільства переживають період глобальної механізації, який тривав століттями. Одним із наслідків цього є те, що сьогодні багато споживачів у більшості країн мають можливість володіти автомобілем. Тому за останні кілька десятиліть автомобільна промисловість стала одним з основних секторів економіки в багатьох країнах.

Автомобільна промисловість відіграє важливу роль у суспільному виробництві та в загальному розвитку економіки країни, оскільки є, з одного боку, масовим споживачем матеріальних, трудових і фінансових ресурсів, а з іншого – одним з основних виробників промислової продукції.

Автомобілі забезпечують високу мобільність людини, ефективність праці та визначають сучасний спосіб життя суспільства. Автомобіль є індикатором рівня матеріальної безпеки як окремої людини (його власника), так і суспільства або держави в цілому (в даному випадку мова йде про забезпеченість населення автомобілями).

Автомобільний ринок є одним з найбільш глобалізованих ринків, що стрімко розвивається і характеризується гострою конкуренцією, зумовленою низкою факторів, таких як зростання надлишкових потужностей в автомобільній промисловості, збільшення кількості країн, що організовують власне виробництво автомобілів та формування міжнародних автомобільних альянсів. Тому пріоритетами у цій сфері є створення сприятливих умов (законодавчих, політичних, інвестиційних тощо) для зростання виробництва та продажу автомобілів вітчизняного виробництва, запобігання ухиленню від сплати

податків при ввезенні та реалізації автомобілів, запровадження ефективного митного регулювання авторинку та забезпечення реалізації економічних інтересів українських компаній і держави в цілому.

Автомобільний ринок – це сукупність фінансових відносин, пов'язаних з організацією виробництва та реалізації автотранспортних засобів, що характеризуються самостійністю учасників економічного процесу, комерційним характером їх взаємодії, конкуренцією між суб'єктами та формуванням економічних пропорцій під впливом динаміки цін на автомобілі, конкуренції та попиту і пропозиції. Авторинок виконує такі основні функції: 1) регулювання (через механізм дії ринкових законів встановлює необхідні відтворювальні пропорції. Через ціни авторинок стимулює впровадження науково-технічних досягнень у виробництво автомобілів); 2) стимулювання (спонукає виробників знижувати витрати, підвищувати якість продукції та її споживчі характеристики); 3) розподілу (доходи споживачів і виробників автомобілів у ринковій економіці диференціюються через ціни, що спричиняє соціальне розшарування суспільства); 4) інтеграційна (сприяє створенню єдиного економічного простору як у межах незалежних країн, так і в глобальному масштабі); 5) алокайна (забезпечення виробництва оптимальної кількості товарів (транспортних засобів) з використанням найефективнішої комбінації ресурсів); 6) інформаційна функція (надання об'єктивної інформації про те, які товари (транспортні засоби) та їх якісні характеристики потрібні); 7) санаційна (очищення суспільного виробництва від економічно слабких господарських одиниць).

Ключовим елементом світового автомобільного ринку є внутрішній ринок, який організовує виробництво автомобілів і забезпечує вільний рух робочої сили та капіталу. Внутрішній ринок – це сукупність внутрішньої та зовнішньої торгівлі країни. Таким чином, світовий автомобільний ринок – це сукупність національних автомобільних ринків (транснаціональних фірм), пов'язаних між собою світогосподарськими зв'язками на основі міжнародного поділу праці, спеціалізації, кооперування та інтеграції виробництва і збуту (рис. 1.1).

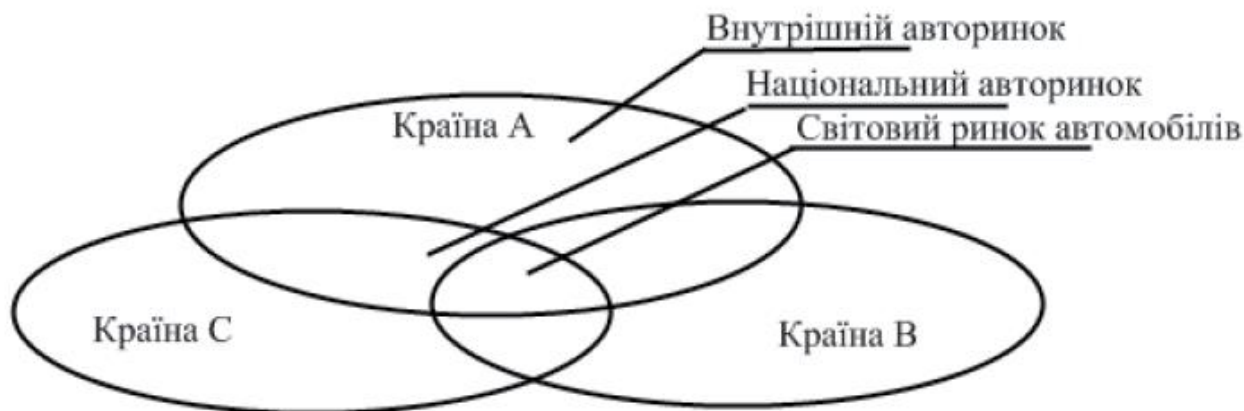


Рис. 1.1. Структуризація світового автомобільного ринку.

Джерело: [8].

Таким чином, світовий автомобільний ринок включає як регіональні автомобільні ринки, так і ринки країн, в яких працюють найбільші транснаціональні автомобільні компанії. Автомобільна промисловість має безпосередній вплив на технологічний прогрес і є кращим індикатором, ніж багато статистичних даних, платоспроможності нації, а отже, і її рівня життя.

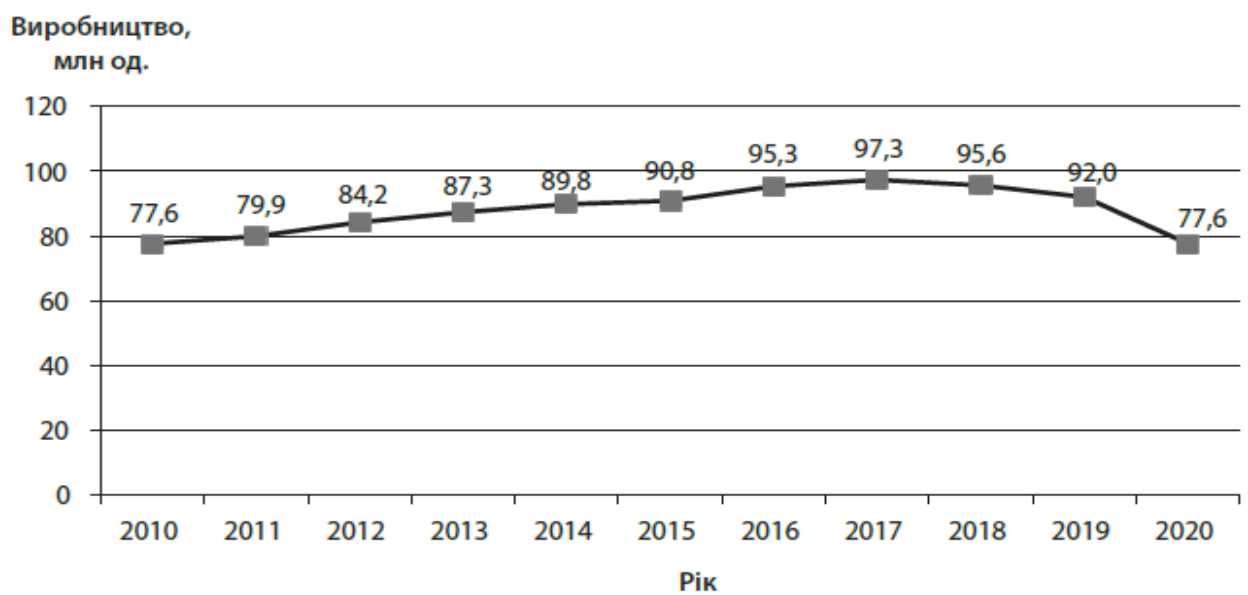
Світовий ринок легкових автомобілів можна представити у вигляді наступної схеми: «виробник автомобілів → імпортер → дилер → субдилер → експортер → споживач» [1].

Згідно зі схемою, ринок легкових автомобілів характеризується багаторівневою системою дистрибуції від виробника до кінцевого споживача, яка включає імпортерів, дилерів, субдилерів та експортерів. Імпортери – це покупці легкових автомобілів, дилери – підприємці або компанії, які купують товар оптом і перепродають його в роздрібних точках, субдилери – агенти, які виступають посередниками між дилерами і покупцями, а експортери – сторони, які купують готові легкові автомобілі і представляють їх безпосередньо споживачам на ринку.

Кількість транспортних засобів у світі щороку зростає, але визначити точну кількість складно через відмінності в правилах реєстрації транспортних засобів у різних країнах [12]. Згідно з дослідженням, проведеним Міжнародною організацією автомобільної промисловості (OICA) у 2015 році, на той час світовий парк пасажирських та комерційних транспортних засобів становив 1 282 270 000 одиниць, більшість з яких були легковими автомобілями – 947 080

000 одиниць [50].

Світовий автомобільний ринок демонстрував тенденцію до зростання в період між 2005 і 2015 роками, частково завдяки поступовому зниженню ціни на автомобілі (пропорційно до середнього доходу) [35]. Для аналізу забезпеченості населення автомобілями використовується показник моторизації (автомобілізації) населення (число автомобілів на 1000 жителів) [40]. Так, у 2015 році середній світовий показник автомобілізації становив 182 автомобілі на 1000 населення [50]. Середній показник забезпеченості легковими автомобілями на 1000 населення в Європейському Союзі (ЄС) у 2020 році становив 569 автомобілів. Країнами ЄС з найвищим показником забезпеченості автомобілями були Люксембург (694 автомобілі на 1 000 жителів), а найнижчий – у Латвії (342 автомобілі на 1 000 жителів). У таких великих країнах, як Індія, Бразилія та Китай, власність на автомобілі все ще залишається незначною, і автомобільна промисловість у цих країнах має потенціал для розвитку [43].



**Рис. 1.2. Динаміка світового виробництва автомобілів у 2010 – 2020 рр.,
млн од.**

Джерело: [41, с. 16].

Як видно з рисунку 1.2 (який показує динаміку світового виробництва транспортних засобів), виробництво транспортних засобів зростало протягом досліджуваного періоду, до 2017 року. Пандемія коронавірусу призвела до значного зниження світового виробництва транспортних засобів (досягнення

рівня 2010 року до 2020 року).

З іншого боку, за даними Міжнародної асоціації автовиробників, у 2022 році виробництво транспортних засобів перевищило показник за аналогічний період 2021 року на 6% (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Статистика виробництва автомобілів в окремих країнах світу у 2022 р.

Країна	Кількість легкових автомобілів	Кількість комерційних автомобілів	Разом	% зміни до попереднього року
Аргентина	257505	279388	536893	24%
Австрія	107500	0	107500	-21%
Бельгія	232100	44454	276554	6%
Бразилія	1824833	544936	2369769	5%
Канада	289371	939364	1228735	10%
Китай	23836083	3184532	27020615	3%
Чеська республіка	1217787	6669	1224456	10%
Фінляндія	73044	0	73044	-15%
Франція	1010466	372707	1383173	2%
Німеччина	3480357	197463	3677820	11%
Угорщина	441729	0	441729	6%
Індія	4439039	1017818	5456857	24%
Індонезія	1214250	255896	1470146	31%
Італія	473194	323200	796394	0%
Японія	6566356	1269163	7835519	0%
Казахстан	103345	9195	112540	22%
Малайзія	650190	52085	702275	46%
Мексика	658001	2851071	3509072	10%
Марокко	404742	60122	464864	15%
Польща	255100	228740	483840	10%
Португалія	256018	66386	322404	11%
Румунія	509465	0	509465	21%
Росія	448897	159563	608460	-61%
Сербія	4358	140	4498	-79%
Словаччина	1000000	0	1000000	-3%
Словенія	68130	0	68130	-29%
Південна Африка	309423	246466	555889	11%
Південна Корея	3438355	318694	3757049	9%
Іспанія	1785432	434030	2219462	6%
Туреччина	810889	541759	1352648	6%
Україна	1490	0	1490	-82%
Об'єднане королівство	775014	101600	876614	-6%
США	1751736	8308603	10060339	10%
Узбекистан	328118	5451	333569	38%
Разом	61598650	23418078	85016728	6%

Джерело: [42].

У табл. 1.2 представлено дані по виробництву автомобілів за регіонами у період 2010–2020 рр. З табл. 1.2 видно, що серед усіх регіонів лідерами по виробництву автомобілів є Азія і Океанія.

Таблиця 1.2

Світове виробництво автомобілів за регіонами у 2010–2020 рр., млн од.

Регіон	Рік										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Європа	19,8	21,0	19,9	19,8	20,4	21,1	21,7	22,2	21,3	21,6	16,9
Північна Америка	12,2	13,5	15,8	16,5	17,4	17,9	18,2	17,5	17,4	16,8	13,4
Південна Америка	4,2	4,3	4,3	4,6	3,8	3,0	2,7	3,2	3,4	3,3	2,3
Азія та Океанія	40,9	40,6	43,7	45,8	47,4	47,8	51,8	53,4	52,4	49,3	44,3
Африка	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7	0,8	0,9	0,9	1,1	1,1	0,7
Світ у цілому	77,6	79,9	84,2	87,3	89,8	90,8	95,3	97,3	95,6	92,0	77,6

Джерело: [41, с. 17].

Світовим лідером за обсягами виробництва автомобілів, який значно випереджає інші країни, є Китай (25,2 млн автомобілів, вироблених у Китаї в 2020 році); на другому місці – США, з 8,8 млн автомобілів, вироблених у 2020 році [48]. Третє місце у світовому рейтингу автовиробників посідає Японія з показником 8,1 млн автомобілів, вироблених у 2020 році. Як видно з таблиці 1.3, протягом досліджуваного періоду (2010-2020 рр.) лідируючі позиції за обсягами виробництва автомобілів залишилися незмінними, але розрив у виробництві між Німеччиною та Південною Кореєю (3,5 млн одиниць) за ці роки скоротився. Виробництво також зросло в Індії (3,4 млн автомобілів), яка посіла четверте місце в рейтингу 2018 року, випередивши Південну Корею та Німеччину [48].

У 2020 році у світі було продано 63,4 мільйона легкових автомобілів, причому половина всіх реєстрацій нових легкових автомобілів припадає на Азію, близько 25% – на США і понад 20% – на Європу.

Аналізуючи динаміку світового експорту автомобілів за останні п'ять років, слід зазначити, що найвищим цей показник був у 2018 році: на рівні 765,2

млрд доларів США, що стало найвищим показником у світі за останні п'ять років. Найнижчим цей показник був у 2020 році – 624,9 млрд доларів США. Таке зниження пов'язане з епідемією коронавірусу.

Таблиця 1.3

Країни – лідери з виробництва автомобілів (2010–2020 рр.), млн од.

Країна-виробник	Рік										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1. Китай	18,2	18,4	19,3	22,1	23,7	24,5	28,1	29,0	27,8	25,7	25,2
2. США	7,7	8,7	10,3	11,1	11,7	12,1	12,2	11,2	11,3	10,9	8,8
3. Японія	9,6	8,4	9,9	9,6	9,8	9,3	9,2	9,7	9,7	9,7	8,1
4. Німеччина	5,9	6,1	5,6	5,7	5,9	6,0	6,1	5,6	5,1	4,7	3,7
5. Південна Корея	4,3	4,7	4,6	4,5	4,5	4,6	4,2	4,1	4,0	4,0	3,5
6. Індія	3,6	3,9	4,2	3,9	3,8	4,1	4,5	4,8	5,2	4,5	3,4
7. Мексика	2,3	2,7	3,0	3,1	3,4	3,6	3,6	4,1	4,1	4,0	3,2

Джерело: [41, с. 17].

Німеччина була провідною країною-експортером автомобілів протягом більш ніж десяти років, але продажі автомобілів знизилися в період з 2018 по 2020 рік. Японія була другою за величиною країною-експортером автомобілів і змогла збільшити продажі в період з 2016 по 2018 рік. США і Мексика посідають третє і четверте місця серед найбільших експортерів автомобілів відповідно, причому експорт майже подвоївся в 2019 році порівняно з 2016 роком.

Незважаючи на зростання виробництва та експорту, Китай ще не став лідером. Натомість на Японію та Південну Корею припадає 12,9% та 5,7% світового експорту відповідно. Експорт також зростає в Мексиці та Канаді. Мексиканська та канадська автомобільна промисловість є сателітами американської автомобільної промисловості, тобто виробництво в цих країнах зосереджене на ринку США, а не на їхніх внутрішніх ринках.

Найбільшими країнами-імпортерами автомобілів у світі є США, Німеччина та Китай. США посідають домінуючу позицію серед основних імпортерів (у 2020 році вони імпортували автомобілів на суму 145,7 млрд.

доларів США, що майже на 20% менше, ніж у 2019 році. Німеччина посідає друге місце серед провідних країн-імпортерів (у 2019 році вона імпортувала автомобілів на суму 72,2 млрд. доларів США; у 2020 році – на 65,5 млрд. доларів США). Китай значно збільшив свій імпорт протягом розглянутого періоду.

Аналіз даних щодо провідних компаній – виробників автомобілів в усьому світі показує, що перше місце займає Volkswagen Group, яким належить 13% світового автомобільного ринку. Друге місце належить Toyota Group, на частку якої припадає 9,4%. Третє місце займає Renault – Nissan – Mitsubishi, четверте місце посідає компанія General Motors, яка в останньому десятилітті знизилася свою присутність в числі лідерів. П'яте місце зайняла Hyundai/Kia із Південної Кореї [44].

Зважаючи на потужний розвиток ринку автомобілів поряд із позитивними моментами атомобілізації, варто відмітити ризики для України, які можуть виникати у зв'язку із збільшенням кількості транспорту (рис. 1.3).



Рис. 1.3. Напрямки впливу автомобільного транспорту на навколишнє середовище.

Джерело: складено автором.

Насамперед необхідно відмітити негативний вплив транспортних засобів на навколишнє природне середовище. Такий вплив пов'язаний із забрудненням атмосфери вихлопними газами, руйнуванням природних ландшафтів, загибеллю флори та фауни, забрудненням стічних вод, утворенням твердих відходів та шумовим ефектом.

З одного боку, автомобільний транспорт споживає атмосферний кисень, а з іншого – викидає в атмосферу вихлопні гази та вуглеводні, тому він є одним з основних джерел забруднення атмосфери, поряд із промисловістю (рис. 1.4).

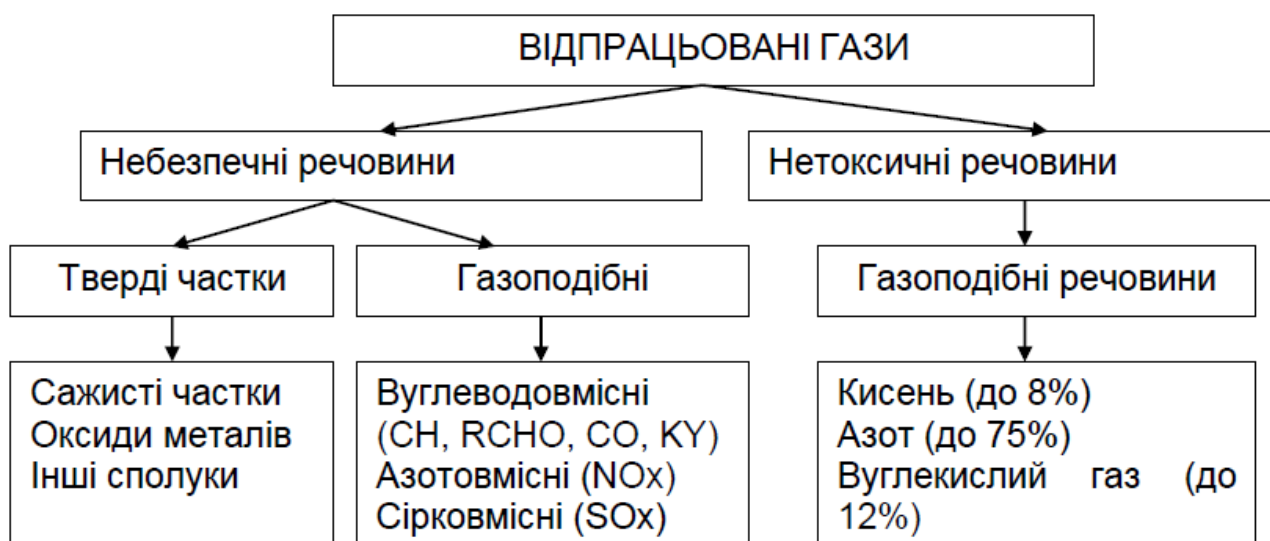


Рис. 1.4. Класифікація складу відпрацьованих газів двигунів внутрішнього згорання.

Джерело: складено автором за: [4].

Основними токсичними викидами автомобіля є: картерні гази, відпрацьовані гази та паливні випари. Відпрацьовані гази, які викидають двигуни, містять окис вуглецю (C), вуглеводні (C_xH_y), оксиду азоту (NO_x), бенз(а)пірен, альдегіді й сажу. Картерними газами є суміш частини відпрацьованих газів через нещільні поршневі кільця у картері двигуна із парами моторних мастил. Паливні випари надходять у навколишнє середовище із системи живлення двигуна: стиків, шлангів і т.п.

Характеризуючи вплив нових автомобілів на природне навколишнє середовище, зазначимо, що автомобільні інженери розробили складну технологію контролю викидів, завдяки якій усюди на дорозі є чистіші автомобілі.

У каталітичних нейтралізаторах використовуються дорогоцінні метали, щоб зменшити викиди автомобілів, які утворюють смог. Автовиробники значно зменшили викиди внаслідок випаровування за допомогою щільніших прокладок, шлангів і кращих бензобаків. Комп'ютери зробили революцію в системі чистого керування автомобілем, точно дозуючи паливо та повітря, які надходять у двигун, зменшуючи викиди, що утворюють смог. Крім того, комп'ютерна система під назвою aeon-board diagnostics постійно контролює роботу автомобіля, щоб забезпечити роботу чистих технологій.

Оскільки все більше і більше нових автомобілів із сучасними показниками викидів вихлопних газів виходять на дороги, можна побачити явні покращення якості повітря. Ця тенденція збережеться, навіть без подальших удосконалень, запланованих для нових транспортних засобів у майбутньому, оскільки старі, більш забруднюючі автомобілі, які відповідають за значну частку всіх викидів транспортних засобів, замінюються новими. Насправді будь-що, що могло б прискорити цей процес, сприяло б набагато більшому покращенню якості повітря, ніж подальше скорочення і без того дуже низьких викидів від нових автомобілів, тому що ефект від цього буде досить незначним і займе багато часу.

Найбільш драматичні зміни відбуваються в цьому столітті. Автовиробники вклали значні кошти в розробку різноманітних автомобілів, які працюють на альтернативних видах палива, як-от біодизель, етанол, водень і стиснений природний газ, або які працюють на гібридних технологіях із використанням як звичайних двигунів внутрішнього згорання (бензинових або дизельних), так і електричних двигунів. Ці передові технологічні транспортні засоби виводяться на продаж якнайшвидше. Оскільки споживачі, а також різні регіони світу віддають перевагу різним технологіям, автовиробники розробляють ряд автомобілів, які працюють на різних видах палива.

Відзначаючи позитиви передових технологій виробництва нових автомобілів, зауважимо, що вони незначною мірою стосуються України. Це пов'язано із тим, що лівову частку автомобільного ринку України займають вживані автомобілі. Добробут населення в Україні не дає змогу пересічному

громадянину придбати новий автомобіль. Натомість нині в Україні дозволено ввозити автомобілі стандарту Євро 3 і вище. Це при тому, що у Європі уже давно стоїть питання заборони дизельних автомобілів стандарту Євро 6.

На цьому фоні виникає доцільність посилення митного регулювання ввезення вживаних автомобілів в Україну. Це сприятиме наповненню Державного бюджету України та покращить екологічну ситуацію в країні.

1.2. Теоретичні засади застосування митного інструментарію регулювання автомобільного ринку

Митні інструменти регулювання автомобільного ринку України застосовуються при ввезенні на територію України автомобілів. Оскільки частка вироблених в Україні автомобілів на автомобільному ринку України є незначною, то застосування такого інструментарію є надзвичайно важливим. Такими інструментами є митні платежі. Оскільки автомобілі є підакцизним товаром, то митно-тарифними інструментами регулювання автомобільного ринку в Україні є мито, акцизний податок та ПДВ. Застосування таких інструментів здійснюється у процесі переміщення транспортних засобів через митний кордон під час проведення митних формальностей.

А. Луцик та А. Сороківський стверджують: «...виходячи із напрямку переміщення (ввезення чи вивезення), його мети відповідно до митного режиму (транзит, вільний обіг, експорт, тимчасове ввезення/вивезення), призначення переміщуваного транспортного засобу (для особистого чи комерційного використання), а також національної приналежності особи, яка здійснює переміщення, можна здійснити систематизацію усіх можливих варіантів перетину митного кордону транспортним засобом (рис. 1.5)» [16, с. 113].

Варто зазначити, що окрім варіантів, описаних на рис. 1.5, існують також випадки, коли особа перетинає кордон на транспортному засобі особи, яка

перебуває на тимчасовому або постійному консульському обліку. Процедура перетину кордону в цьому випадку є особливою і викладена в п. 5 ч. 4 ст. 380 МКУ.

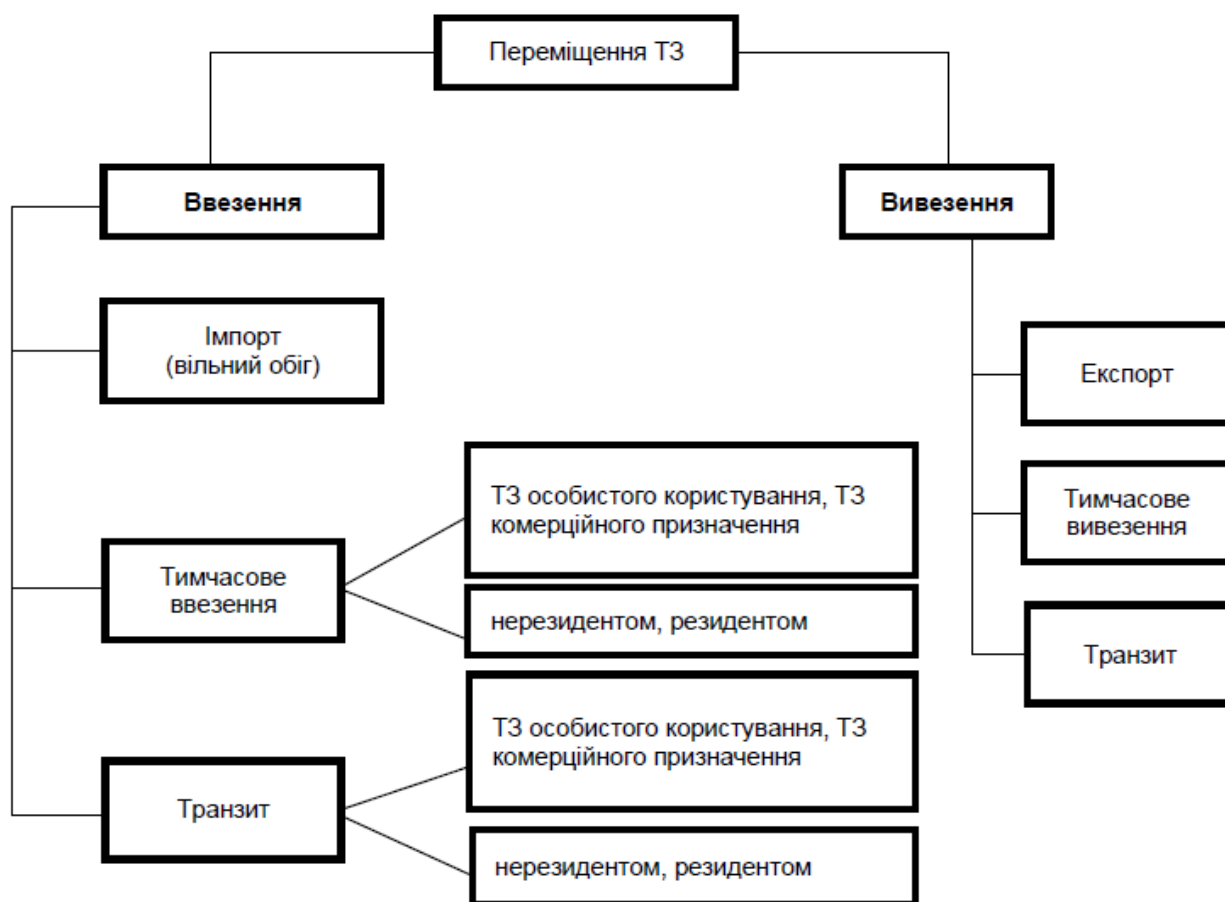


Рис. 1.5. Способи переміщення транспортних засобів в залежності від мети переміщення та особи, що здійснює переміщення.

Джерело: [16, с.114].

Умови імпорту, що існували до середини 2016 року, були хорошим стимулом для активізації використання так званих «сірих» схем при перетині митного кордону України. Ці схеми вже не є доцільними, але відображають проблему митного регулювання імпорту транспортних засобів в Україну. Особливої популярності вони набули у 2014-2018 роках. Мешканці прикордонних областей (особливо Волинської, Закарпатської, Одеської та Львівської) часто купували дешеві автомобілі за кордоном, в'їжджали в Україну транзитом, а потім кожні 5-10 днів перетинали митний кордон. При цьому в деяких випадках вони підробляли документи про поломку автомобіля або хворобу водія, що, згідно з Митним кодексом, може затримати максимальний

термін перебування в Україні в режимі транзиту.

Якщо розглядати автомобільний транспорт, то відповідно до УКТЗЕД він входить до розділу XVII: Засоби наземного транспорту, літальні апарати, плавучі засоби і пов'язані з транспортом пристрої та обладнання; належить до групи 87: Засоби наземного транспорту, крім залізничного або трамвайного рухомого складу, їх частини та обладнання. Дана група містить у собі 16 товарних позицій. Легкові автомобілі, дослідження і розрахунки для яких будуть проводитися в подальшому, знаходяться в товарній позиції 8703.

Проаналізувавши коди товарної позиції 8703 УКТЗЕД, видно, що визначальними характеристиками при визначенні як ставок мита, так і загальної суми митних платежів є:

1. Вид двигуна, за допомогою якого моторний засіб приводиться у рух:
 - 1.1 Двигун внутрішнього згорання.
 - 1.2 Виключно електричний.
 - 1.3 Електричний з додатковим двигуном внутрішнього згорання.
2. Паливо або енергоносії, що приводять у рух відповідний ТЗ:
 - 2.1 Бензин.
 - 2.2 Дизель або напівдизель.
 - 2.3 Електрика.
3. Робочий об'єм двигуна.
4. Вік автомобіля:
 - 4.1. Рік виготовлення.
 - 4.2. Попереднє використання автомобіля.

Розглянемо особливості здійснення митних формальностей при переміщення транспортних засобів через митний кордон України. Порядок та особливості проведення процедур митного контролю та митного оформлення товарів за товарними позиціями 8701–8707, 8711, 8716 згідно з УКТ ЗЕД, які ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу, врегульовано положеннями МК України [18], Податкового кодексу України [21], Закону України «Про митний тариф України» [34], наказу Міністерства фінансів

України «Про затвердження Порядку справляння митних платежів при ввезенні на митну територію України товарів громадянами» [32] та наказу Державної митної служби України «Про затвердження Правил митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, які переміщуються громадянами через митний кордон України» [33].

Так, порядок здійснення митних формальностей щодо товарів за товарними позиціями 8701–8707, 8711, 8716 згідно з УКТ ЗЕД, які ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу, врегульовано положеннями наказу Державної митної служби України «Про затвердження Правил митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, які переміщуються громадянами через митний кордон України» [33], з послідовними редакціями та змінами до нього. О. Герман стверджує: «Зазначений нормативно-правовий акт, якого було прийнято ще у 2005 р., став носієм прогресивних зрушень. Зокрема, у його положеннях було передбачено, що митне оформлення ввезених на митну територію України транспортних засобів, які підлягають реєстрації, здійснюється за місцем постійного проживання (тимчасового перебування) власників-громадян на митній території України» [7].

Слід зазначити, що у практичній діяльності співробітників митниць Державної митної служби України до 2005 р. (ще до закріплення принципу екстериторіальності у питаннях митного оформлення, введеного МК України 2012 р. митне оформлення ввезених на митну територію України транспортних засобів, які підлягають реєстрації, здійснювалося на територіях, де було розташовано пункти пропуску через державний кордон України.

На теперішній час у пункті пропуску через державний кордон України здійснюються тільки митний огляд транспортного засобу та митні процедури з оформлення документів контролю доставки транспортного засобу до митниць призначення із застосуванням гарантії такої доставки, тобто фактично на кордоні проводиться лише пропуск таких транспортних засобів. Сама ж процедура митного оформлення транспортних засобів відбувається уже у внутрішніх

митницях. Таке нововведення значною мірою сприяло удосконаленню порядку митного контролю та митного оформлення окремих транспортних засобів, переміщуваних громадянами через митний кордон України [10, с. 3].

Під час ввезення транспортного засобу на митну територію України його власником або уповноваженою особою необхідно пред'явити уповноваженій посадовій особі органу митного, в зоні дії якого розташовано пункт пропуску через державний кордон України, цей транспортний засіб. Особа, яка ввозить транспортний засіб також зобов'язана подати оригінали та копії документів, що підтверджують власність на транспортний засіб або право користування ним (у тому числі з правом розпорядження), реєстраційні (технічні) документи на транспортний засіб (у разі ввезення транспортного засобу, який був у використанні) з відмітками про зняття транспортного засобу з обліку, якщо такі документи видаються реєстраційним органом, документи, що підтверджують право на надання пільг в оподаткуванні, а також паспортні та інші документи, визначені законодавством України та міжнародними договорами України, які дають право на перетин державного кордону, та/або паспорт громадянина (посвідчення особи з відміткою про місце проживання), посвідку чи інший документ про постійне (тимчасове) проживання в Україні або за кордоном тощо, а за наявності – довідку про ідентифікаційний номер громадянина.

Герман О. Вважає, що «везення на митну територію України автомобільного транспортного засобу передбачає його перебування під митним контролем з моменту перетину митного кордону України до завершення митного оформлення, що є цілком необхідною умовою, оскільки працівники митниць, довіряючи власникам-громадянам або уповноваженим ними особам, водночас, контролюють їх. Адже товари за товарними позиціями 8701–8707, 8711, 8716 згідно з УКТ ЗЕД відповідно до положень Податкового кодексу України є товарами підакцизної групи, а відтак – бюджетоформуючими товарами. А перебування автомобільного транспортного засобу з моменту його ввезення на митну територію України під митним контролем до завершення митного оформлення спрямовано на уникнення випадків, коли високоліквідні товари

можуть просто «втонути» на безбережних просторах України під час їх безпосереднього транспортування від митниці-відправлення (у зоні діяльності якої було здійснено ввезення автомобільного транспортного засобу на митну територію України) до митниці-призначення (у зоні діяльності якої постійно проживає (тимчасово перебуває) його власник). Адже такі випадки сприяють суттєвим недоборам митних платежів до доходної частини Державного бюджету України. У зв'язку із цим працівники митниць і здійснюють контроль за таким транспортуванням автомобільних транспортних засобів» [7].

Переміщення автомобільних транспортних засобів, які ввозяться на митну територію України громадянами для вільного обігу, з митниці-відправлення на кордоні (у зоні діяльності якої було здійснено ввезення автомобільного транспортного засобу на митну територію України) до митниці-призначення (у зоні діяльності якої постійно проживає (тимчасово перебуває) його власник), здійснюється на підставі документа контролю за переміщенням товарів. Порядок використання документа контролю за переміщенням товарів під час виконання митних формальностей при здійсненні внутрішнього транзитного переміщення автомобільного транспортного засобу визначено наказом Міністерства фінансів України «Про виконання митних формальностей при здійсненні транзитних переміщень» [28].

Слід зазначити, що документ контролю за переміщенням товарів може використовуватися й у вигляді попередньої митної декларації, яку подано до митниці на паперовому носії або у формі електронного документа (електронна версія попередньої митної декларації). У такому разі громадянинові необхідно надати повну інформацію про тип, модель, марку, колір, рік виготовлення та дату першої реєстрації, ідентифікаційний номер, номери кузова, шасі (рами), двигуна, об'єм двигуна транспортного засобу [6, с. 67].

Забезпечення виконання власником автомобільного транспортного засобу або уповноваженою ним особою зобов'язань, пов'язаних із ввезенням автомобільного транспортного засобу на митну територію України, здійснюється шляхом надання співробітникам митниці забезпечення сплати

митних платежів у формі грошової застави, яка повертається громадянину після виконання зобов'язання щодо доставки такого транспортного засобу до митниці-призначення.

При внесенні грошової застави у сумі митних платежів, яка підлягала би сплаті при здійсненні митного оформлення у вільний обіг на митній території України, застосовується уніфікована митна квитанція МД-1 за формою, встановленою наказом Державної митної служби України «Про затвердження Порядку використання уніфікованої митної квитанції МД-1» [29].

При цьому, сплата митних платежів може здійснюватися із застосуванням авансованих платежів (передоплати – суми грошових коштів як попереднього грошового забезпечення сплати митних платежів), внесених власником-громадянином або уповноваженою ним особою на рахунки, відкриті на ім'я митниці за місцем постійного проживання (тимчасового перебування) власника-громадянина в територіальних органах Державної казначейської служби України. Внесення такої передоплати здійснюється відповідно до Порядку обліку та перерахування до державного бюджету митних та інших платежів, які вносяться до/або під час митного оформлення [30].

Нарахування митних платежів, які підлягають сплаті при здійсненні митного оформлення автомобільного транспортного засобу у вільний обіг на митній території України, здійснюється із застосуванням митної декларації або електронної митної декларації (електронна версія митної декларації).

Датою початку використання (експлуатації) автомобільного транспортного засобу, який був у користуванні та ввозиться на митну територію України громадянами, вважається дата першої реєстрації автомобільного транспортного засобу, зазначена в реєстраційних документах, виданих уповноваженими державними органами іноземної країни, які надають право використовувати (експлуатувати) цей автомобільний транспортний засіб на постійній основі. У разі ж неможливості визначення року виготовлення автомобільного транспортного засобу, рік його виготовлення встановлюється експертом згідно з вимогами МК України.

Митні декларації, уніфіковані митні квитанції МД-1, акти про проведення огляду автомобільного транспортного засобу, а також копії документів, що подавалися для митного оформлення автомобільного транспортного засобу (наприклад, договори купівлі-продажу, рахунки, чеки, рахунки-фактури, інвойси, реєстраційні свідоцтва, страхові поліси тощо), зберігаються у справах митниці протягом 3 років відповідно до положень наказу Державної митної служби України «Про введення в дію Переліку документів, що утворюються в митних органах України, спеціалізованих митних установах та організаціях, із зазначенням строків зберігання» [22].

Розглянемо особливості нарахування митних платежів при переміщенні через кордон транспортних засобів. Загальний алгоритм розрахунку ставки мита, що враховує дані особливості представлено на рис. 1.6.



Рис. 1.6. Алгоритм розрахунку ставки мита.

Джерело: [14].

Загальна формула розрахунку суми митного платежу, що підлягає до сплати виглядає наступним чином:

$$C_{\text{мп}} = A + M + \text{ПДВ}, \quad (1.1)$$

де $C_{\text{мп}}$ – сума митного платежу; A – акцизний податок; M – мито; ПДВ – податок на додану вартість.

Для розуміння даної формули, необхідно роз'яснення: мито є процентним відношенням відповідної товарної підкатегорії митної вартості автомобіля (митною вартістю товарів, які переміщуються через митний кордон України, є вартість товарів, що використовується для митних цілей, яка базується на ціні, що фактично сплачена або підлягає сплаті за ці товари). Податок на додану вартість – 20 % від суми акцизу та мита, і окремо від митної вартості.

Натомість для розрахунку акцизу застосовується більш складна формула, що якраз базується на тих самих визначальних характеристиках.

Формула розрахунку акцизного податку регламентується статтею 215.3. податкового кодексу:

$$\text{Ставка} = \text{Ставка}_{\text{базова}} \times K_{\text{двигун}} \times K_{\text{вік}}, \quad (1.2)$$

«де Ставка_{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;

$K_{\text{двигун}}$ - коефіцієнт, що визначається діленням об'єму циліндрів двигуна

внутрішнього згоряння відповідного транспортного засобу в куб. сантиметрах на 1000 куб. сантиметрів;

$K^{вік}$ - 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)» [21].

Аби краще зрозуміти вагомість усіх складових митного платежу, необхідно формулу 1.1 привести до наступного вигляду:

$$C_{мп} = (МВ \times СМ) + (Ставка^{базова} \times K^{двигун} \times K^{вік}) + (МВ + МВ \times СМ + Ставка^{базова} \times K^{двигун} \times K^{вік}) \times 0,2, \quad (1.3)$$

де МВ – митна вартість;

СМ – ставка мита, %

0,2 – 20% податку на додану вартість.

Представлену формулу можна певним чином спростити:

$$C_{мп} = 1,2 (МВ \times СМ + Ставка^{базова} \times K^{двигун} \times K^{вік}) + 0,2МВ \quad (1.4)$$

І хоча формула має незручний вигляд, стає зрозуміло, що ставка мита та ПВД виражені у постійному значенні – вони представляють деякий процент від тих основних компонентів, що формують суму митного платежу.

Підводячи підсумки зазначимо, що митно-тарифне регулювання чинить неабиякий вплив на попит легкових автомобілів. Сума митних платежів, яка включається ціну транспортного засобу істотно піднімає її. В окремих випадках митні платежі можуть становити левову частку ціни автомобіля. Так, механізм справляння акцизного податку побудований таким чином, що старі автомобілі та ті, які мають великий об'єм циліндрів двигуна є дорогими з позиції розмитнення. Натомість для електромобілів передбачено пільги щодо нарахування митних платежів.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1

У процесі дослідження теоретичних основ митного регулювання автомобільного ринку в Україні ми доходимо до таких найважливіших висновків:

1. Автомобільний ринок – це сукупність фінансових відносин, пов'язаних з організацією виробництва та реалізації автотранспортних засобів, що характеризуються самостійністю учасників економічного процесу, комерційним характером їх взаємодії, конкуренцією між суб'єктами та формуванням економічних пропорцій під впливом динаміки цін на автомобілі, конкуренції та попиту і пропозиції.

Відзначаючи позитиви передових технологій виробництва нових автомобілів, зауважимо, що вони незначною мірою стосуються України. Це пов'язано із тим, що левову частку автомобільного ринку України займають вживані автомобілі. Добробут населення в Україні не дає змогу пересічному громадянину придбати новий автомобіль. Натомість нині в Україну дозволено ввозити автомобілі стандарту Євро 3 і вище. Це при тому, що у Європі уже давно стоїть питання заборони дизельних автомобілів стандарту Євро 6.

На цьому фоні виникає доцільність посилення митного регулювання ввезення вживаних автомобілів в Україну. Це сприятиме наповненню Державного бюджету України та покращить екологічну ситуацію в країні.

2. Митне регулювання автомобільного ринку в Україні побудоване на тарифній основі, адже при ввезенні легкових автомобілів на митну територію України справляється мито, акцизний податок та ПДВ. Зважаючи на те, що левову частку автомобільного ринку в Україні займають вживані імпортовані автомобілі зазначені митні платежі істотно визначають обсяг та структуру ринку.

РОЗДІЛ 2

ПРАГМАТИКА МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ В УКРАЇНІ

2.1. Аналіз сучасного стану автомобільного ринку

Для української економіки імпортозалежність є важливою особливістю держави, яка проявилася одразу після здобуття незалежності та утвердження принципів ринкових відносин. Особливо прикро, що з роками ситуація погіршилася в тих секторах, які, здавалося б, мають усі передумови для внутрішнього виробництва імпортозамінної продукції. У 2007-2017 роках в українській економіці спостерігалось випереджаюче зростання імпорту порівняно з темпами зростання валового виробництва, але якщо у 2006 році імпортувалося 17,3% кінцевого споживання, 61,3% проміжного споживання та 21,4% сукупного нагромадження, то у 2016 році ця структура становила 61,7%, 26,2% і 12,1% відповідно [17]. Зміни в структурі імпорту свідчать, що частка імпортних товарів у структурі витрат на кінцеве споживання домогосподарств, сектору загального державного управління та некомерційних організацій з роками зростала. Однак частина внутрішнього попиту, що задовольняється товарами вітчизняного виробництва, на 61% складається з імпортованого проміжного споживання, тобто фактичний рівень імпортозалежності є значно вищим.

Зростання імпортозалежності посилюється погіршенням військово-політичної ситуації в країні, скороченням прямих іноземних інвестицій, тінізацією бізнес-середовища та деформацією споживчих потреб. Також слід відзначити високу енергоємність виробничого процесу, зношеність основних фондів, занепад галузевої науки та неефективне використання бюджетних коштів, що виділяються на підтримку галузей економіки.

Проблема високої імпортозалежності національної економіки не може бути вирішена шляхом досягнення низької собівартості продукції, зниження

матеріало- та енергоємності виробництва і низьких витрат на оплату праці. Крім того, продовжує впроваджуватися неефективна протекціоністська політика, яка часто лобіюється в інтересах потужних бізнес-груп, що ще більше спотворює якість та структуру конкурентного середовища. Конкретним прикладом є автомобільний сектор, продукція якого не відповідає встановленим ринковим стандартам якості та ціни, що штучно ускладнює доступ населення до аналогічної імпоротної продукції вищої якості [15, с. 102-107].

Український ринок легкових автомобілів є яскравим прикладом хронічної залежності як споживачів, так і вітчизняних виробників від імпорту. За роки незалежності в Україні існує лише одне підприємство, яке виробляє легкові автомобілі відомого іноземного бренду на великому складальному заводі. І це при тому, що Україна є шостою найбільшою країною Європи за кількістю населення і десятою за довжиною доріг, з показником автомобілеволодіння 201 автомобіль на 1000 жителів, що можна порівняти з острівною державою Ямайкаю [19]. Парадокс цієї ситуації полягає в тому, що українська автомобільна промисловість майже зникла, незважаючи на активну державну політику захисту державних автовиробників, великий внутрішній ринок і наявність великих (містоутворюючих) автозаводів з повним циклом виробництва.

Виробництво легкових автомобілів в Україні яскраво ілюструє статистична інформація щодо виробництва продукції за окремими видами економічної діяльності, розміщена на офіційному сайті Національної служби статистики України за період 2013-2019 рр. (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Виробництво легкових автомобілів в Україні, 2013–2019 рр.*

Вид транспортного засобу	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<i>Інформація з офіційного сайту Державної служби статистики України</i>							
Легкові автомобілі, од.	45397	25881	*	*	*	*	*
<i>Інформація з офіційного сайту Асоціації автовиробників України "УкрАвтопром"</i>							
Легкові автомобілі, од.	44779	25941	5654	4340	7296	5660	6254

* З 2015 року дані щодо виробництва легкових автомобілів не публікуються з метою дотримання вимог Закону України «Про державну статистику» щодо конфіденційності статистичної інформації [26].

Джерело: [37, с. 35].

Цікаво відзначити, що офіційні дані про виробництво легкових автомобілів є засекреченими в той час, коли українська автомобільна промисловість перебуває в занепаді.

Українська асоціація автовиробників (Укравтопром) не тримає інформацію про виробництво автомобілів у таємниці і публікує щомісячні дані на своєму офіційному сайті. Згідно з даними, наведеними в табл. 2.2, за останні сім років виробництво легкових автомобілів скоротилося на 86%.

Таблиця 2.2

Динаміка ринку легкових автомобілів в Україні, 2013–2019 рр.

Показник	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Темп приросту випуску легкових автомобілів (до попереднього року), %	–	–42	–78	–23	+68	–22	+11
Імпорт, од.	173197	57787	62313	87768	154410	230050	544043
Загальний обсяг продажу легкових автомобілів в Україні, од.	247015	86412	68291	92023	100300	99923	114779
Обсяг продажу нових легкових автомобілів в Україні, од.	–	–	46502	64478	80271	78386	89462
Частка імпорту у внутрішніх продажах, %	70.12	66.87	91.24	95.38	153.95	230.23	473.99

Джерело: [37, с. 36].

Наприклад, завод ПАТ «Єврокар» наразі є єдиним виробником легкових автомобілів в Україні, який працює з мінімальним завантаженням і здійснює великовузлове складання моделей Skoda [3].

За даними Асоціації автовиробників України, виробництво легкових автомобілів в Україні протягом аналізованого періоду було представлено такими компаніями: ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод» (ЗАЗ), Корпорація «Богдан», Кременчуцький автоскладальний завод (КраЗ) та ПАТ «Єврокар» [20]. На рис. 2.1 показано виробництво легкових автомобілів цими компаніями у 2013-2019 роках.

Богдан не виробляє легкові автомобілі з 2015 року. У 2015 році припинило свою діяльність ТОВ «Кременчуцький автоскладальний завод», тому 2014 рік став останнім роком, коли працювали всі чотири українські автомобільні

компанії. ЗАЗ, який виробляв найбільше легкових автомобілів у 2013-2015 роках, випустив свій останній легковий автомобіль у 2018 році, а в 2019 році легкові автомобілі випускав лише Eurocar.

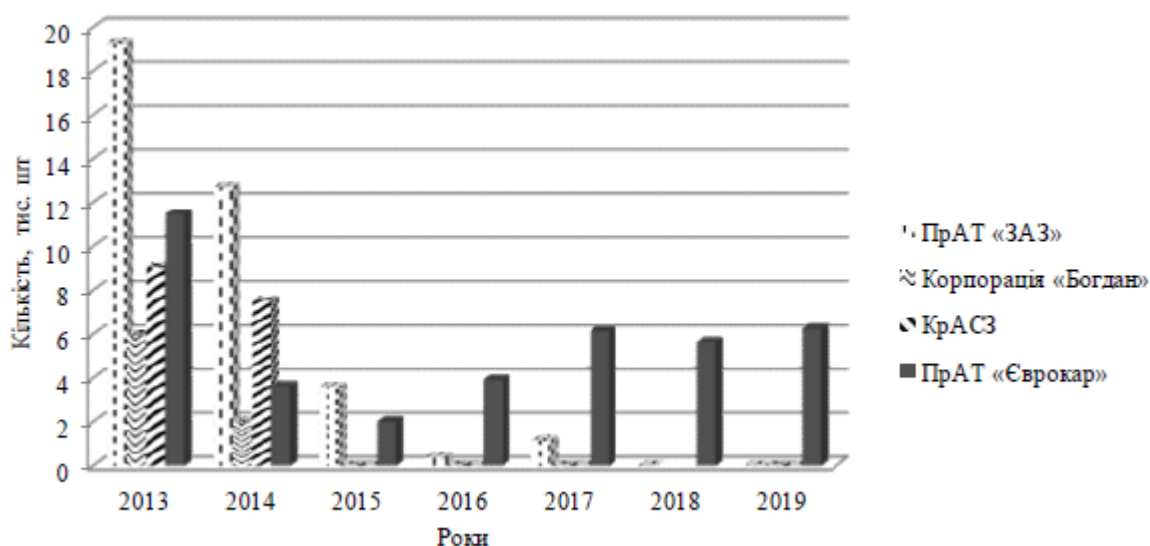


Рис. 2.1. Динаміка виробництва легкових автомобілів в Україні, 2013–2019 рр.

Джерело: [37, с. 36].

Якщо поглянути на ситуацію в ширшому часовому діапазоні, то виробництво в автомобільному секторі має тенденцію до зниження з 2011 року. У 2016 році виробництво легкових автомобілів було найнижчим в історії України. У 2017 році відбулося незначне покращення виробництва легкових автомобілів, яке у дев'ять разів перевищило показник 2009 року та майже у 55 разів – аналогічний показник 2008 року.

Станом на початок 2020 р. ПАТ «ЗАЗ» припинив виробництво легкових автомобілів, останнім внеском заводу стало виробництво однієї одиниці у 2018 році. Це падіння тривало стабільно, і лише у 2011 та 2017 роках вдалося покращити обсяги виробництва порівняно з попередніми роками (2010 та 2016 відповідно). Важливо зазначити, що у 2017 році, порівняно з 2008 роком, виробництво ПрАТ «ЗАЗ» скоротилося майже у 220 разів [36, с. 79-80].

Незважаючи на те, що річна виробнича потужність «Богдану» становить 135 000 автомобілів, у 2011 році компанія випустила лише понад 20 000 автомобілів, встановивши рекорд, випустивши лише 1999 автомобілів за три

роки. Того ж року ТОВ «Кременчуцький автоскладальний завод» було ліквідовано. З моменту заснування і до ліквідації завод випустив понад 140 000 автомобілів. Початок світової фінансової кризи став незворотнім для Кременчуцького автоскладального заводу: у 2009 році обсяги виробництва впали в сім разів, і хоча підприємство відновило роботу, воно не змогло перевищити показники 2008 року.

Тим часом, починаючи з 2016 року, ПрАТ «Єврокар» став лідером української автомобільної промисловості завдяки плідній співпраці з європейськими компаніями, постійним інноваціям та інвестиціям у власні виробничі потужності. Наразі компанія активно розвивається та щороку збільшує обсяги виробництва легкових автомобілів [36, с. 79-80]. Протягом аналізованого періоду ПАТ «Єврокар» також не демонстрував стабільної позитивної динаміки: У 2013 році компанія випустила близько 11,5 тис. легкових автомобілів, протягом двох років цей показник зменшився до 2 тис. одиниць, але з 2016 року компанія наростила виробництво і вийшла на стабільний річний обсяг виробництва в 6 тис. одиниць.

В Україні існує значний прихований попит на автомобільну продукцію, про що свідчить стабільне зростання кількості придбаних автомобілів у 2013-2019 роках. Водночас абсолютна невідповідність обсягів виробництва вітчизняного автопрому внутрішньому попиту (у 2019 році було вироблено 6 254 легкових автомобілів, а придбано 114 779) створює розрив, який може бути заповнений за рахунок імпорту.

У такій ситуації українським споживачам, які хочуть і можуть придбати автомобіль для особистого користування, не залишається нічого іншого як, купуючи продукцію іноземних компаній збагачувати їх, або вивозити свої гроші за кордон для купівлі вживаного авто. У будь-якому випадку, гроші, зароблені та накопичені в національній економіці, витікають за межі країни і фінансують економічний розвиток інших країн. З 2013 по 2020 рр. Україна імпортувала легкових автомобілів на суму 14,32 млрд доларів США, що еквівалентно 40 відсоткам бюджету України на 2018 рік (табл. 2.3).

Географічна структура та вартість імпорту легкових автомобілів в Україні

Регіони світу	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Структура, %							
Країни СНД	8.00	3.70	3.00	3.00	2.20	1.60	0.70
Європа	47.40	44.50	52.00	54.10	57.10	55.30	58.40
Азія	33.60	37.50	29.60	27.30	26.20	25.20	22.70
Африка	0.40	0.70	0.70	0.80	0.90	0.80	0.50
Америка	10.60	13.50	14.80	14.80	13.70	17.00	17.30
Австралія й Океанія	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Інші	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.10	0.40
Вартість, млн дол. США							
Усього	2995.49	1131.32	819.96	1441.46	2078.34	2243.17	3614.87
Країни СНД	239.05	42.41	24.22	42.87	44.69	36.84	25.26
Європа	1419.40	503.93	425.99	780.10	1186.89	1240.77	2110.92
Азія	1007.39	424.25	242.35	393.14	543.64	564.59	820.68
Африка	12.52	8.10	6.08	11.47	18.61	17.09	19.55
Америка	317.12	152.60	121.26	213.81	284.39	382.23	624.86
Австралія й Океанія	0.00	0.03	0.06	0.00	0.10	0.07	0.39
Інші	0.00	0.00	0.01	0.07	0.01	1.58	13.21

Джерело: [11].

Як свідчать наведені вище дані, у період з 2013 по 2019 рік європейські країни збільшили свою частку в структурі імпорту легкових автомобілів і зайняли стратегічну позицію, тоді як частка країн СНД паралельно зменшилася. Ці зміни в основному пов'язані із запровадженням спеціальних мит на товари походженням з Росії та регулярним запровадженням спеціальних мит на імпорт автомобілів з Узбекистану. Частка країн Азії також зменшилася, впавши на 10,9% у 2019 році порівняно з 2013 роком. Ця структурна зміна також пов'язана з лобюванням розмитнення «євроблях», які зазвичай імпортуються зі США та Європи.

У період з 2011 по 2016 рік спостерігалось уповільнення економічного зростання як в Україні, так і в усьому світі. Однак виробництво, продажі (реєстрації) та ціни на автомобілі змінювалися. У світі виробництво та продажі автомобілів зростали, а ціни падали. В Україні виробництво та продажі скорочувалися, а ціни зростали. У той час як на світовому ринку спостерігався надлишок відносно дешевих автомобілів, внутрішні ціни штучно утримувалися

на високому рівні за рахунок ввізного мита, акцизів [38] та ПДВ. Ввівши ці три податки та додатковий імпорتنний збір у 2015-2017 роках, законодавець захистив вітчизняного виробника і подбав про те, щоб унеможливити пересічному українцю купити автомобіль для особистого користування не тільки за українськими, але навіть за європейськими цінами.

2022 рік став найскладнішим для української економіки з часів незалежності. Але авторинок витримав усе – війну, девальвацію, логістичні та енергетичні перебої. І навіть продемонстрував нові тенденції розвитку.

З початку року до 1 грудня українці купили 642 300 вживаних автомобілів на внутрішньому ринку і ввезли ще 378 000 автомобілів з-за кордону. За даними Інституту автомобільного ринку [39], за підсумками року кількість угод купівлі-продажу вживаних автомобілів перевищила 1,1 млн. Для порівняння (рис. 2.2), представлено динаміку імпорту в Україну вживаних легкових автомобілів у 2017-2020 роках.

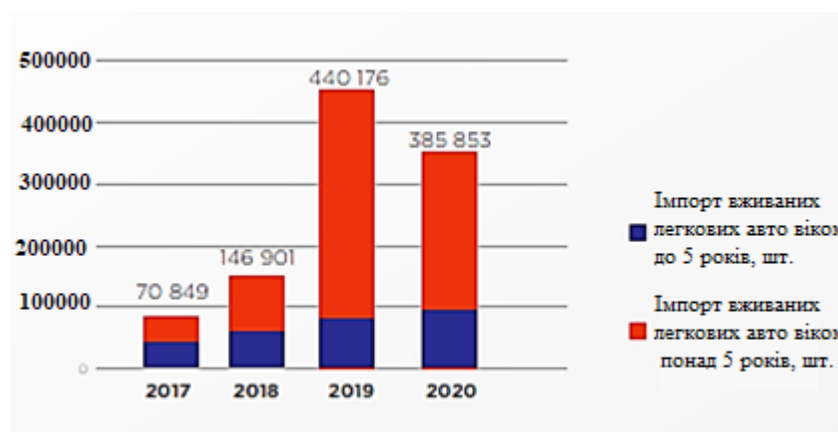


Рис. 2.2. Динаміка імпорту вживаних легкових автомобілів в Україні у 2017–2020 рр.

Джерело: [14].

Пандемія коронавірусу також вплинула на автомобільний ринок України. На початку 2022 року карантин все ще діяв, а це призвело до економічної кризи та дефіциту автомобілів за кордоном.

Вторгнення Росії в Україну поставило під загрозу життя людей, і головним пріоритетом стала не купівля нового автомобіля, а захист себе та своєї родини. Але в такій ситуації засоби пересування стали надзвичайно важливими. Тож вже

тоді українці купували автомобілі, щоб перевезти себе та свої сім'ї в безпечне місце. Тоді не було часу на ретельний вибір автомобіля, і будь-яке авто купувалося в ситуації «завести і поїхати», тому угода укладалася швидко. Це відбувалося попри тимчасове закриття сервісних центрів: понад мільйон автомобілів було виведено з експлуатації, значна частина з яких була відправлена за кордон.

Закриття портів зменшило кількість транспортних засобів, що імпортуються з США, ускладнило та здорожчало доставку, але з часом ситуація стабілізувалася і були створені нові логістичні маршрути через європейські порти.

Більшість українців отримують свої доходи в гривні, і ціни на автомобілі залишилися практично незмінними. Через зміни обмінного курсу (двічі протягом року) купівельна спроможність знизилася, і автомобілі стали менш доступними. Це означає, що українці можуть купувати гірші автомобілі при конвертації тих самих грошей у гривню.

Рішення уряду про запровадження нульового мита дозволило відновити автомобільний ринок і задовольнити потребу в автомобілях найдоступнішої та найпопулярнішої категорії (до \$5 000). За три місяці дії закону автопарк України поповнився більш ніж на 200 000 автомобілів, 78% з яких знаходяться в ціновому діапазоні до 5 000 доларів США.

Відновлення митних платежів при імпорті автомобілів (скасування нульового розмитнення) призвело до семиразового скорочення кількості ввезених з-за кордону автомобілів. Однак, зважаючи на високий інтерес до автомобілів в Україні, покупці задовольняють цю потребу шляхом придбання авто на внутрішньому ринку. Їх частка зросла з 58,9% у листопаді 2021 року до 81,5% у листопаді 2022 року, тоді як частка імпортованих авто зменшилася з 41,1% до 18,5%.

З початку пандемії коронавірусу у 2020 році за кордоном спостерігається дефіцит автомобілів. Через призупинення виробництва нових автомобілів спостерігається їх глобальний дефіцит. Щоб придбати новий автомобіль, не

чекаючи на нього місяцями, багато європейців віддають перевагу вживаним автомобілям, обираючи мобільність «сьогодні на сьогодні». Як наслідок, вживані автомобілі з-за кордону стають дорожчими і менш доступними для українців, які намагаються придбати автомобіль в Україні. Разом з поверненням досить високих митних зборів, що стягуються в іноземній валюті, деякі моделі вживаних автомобілів можуть бути продані в Україні дешевше, ніж за кордоном. Подібне явище відбувається в Україні, де продажі «майже нових» автомобілів віком до трьох років перевищують продажі нових автомобілів.

Необхідно зазначити, що «поява нового алгоритму перереєстрації автомобілів з можливістю зробити це у смартфоні через Дію, хоча і зі значною кількістю обмежень (лише для фізичних осіб, легкових авто та мототехніки), проте це – перший крок у діджиталізації автомобільного ринку. Окрім цього, обов'язковим стало експертне дослідження при зміні власника авто, проте його «відв'язали» від сервісних центрів МВС – відтепер зробити це можна в будь-якому регіоні, незалежно від того, де плануєте згодом ставити на облік транспортний засіб» [14, с. 168].

Отже, незважаючи на всі несприятливі події минулого року, усі графіки, що показують мобільність на автомобільному ринку, мають показники вище нуля. Автопром працює, податки сплачуються, робочі місця зберігаються.

Більше того, Україна має один з найнижчих автомобільних парків у Європі: 232 автомобілі на 1000 жителів (рис. 2.3).

Щоб досягти середньоєвропейського показника в 610 автомобілів на 1000 жителів, Україні потрібно буде імпортувати ще 15 мільйонів автомобілів. Беручи до уваги поточні обсяги імпорту (в середньому 350 000 вживаних і 100 000 нових автомобілів на рік), це займе близько 40 років.

Якщо ситуація залишатиметься більш-менш стабільною, розвиток українського автомобільного ринку в 2023 році можна оцінити наступним чином (реалістичний сценарій):

- залежно від ситуації з електроенергією в Україні, загальний щомісячний обсяг транзакцій на ринку дистрибуції автомобілів (вживаних автомобілів) може

становити від 50000 до 100000 одиниць. Якщо не буде внесено змін до податкового режиму для імпортованих автомобілів, більшість з них (70-80%) буде придбано на внутрішньому ринку.

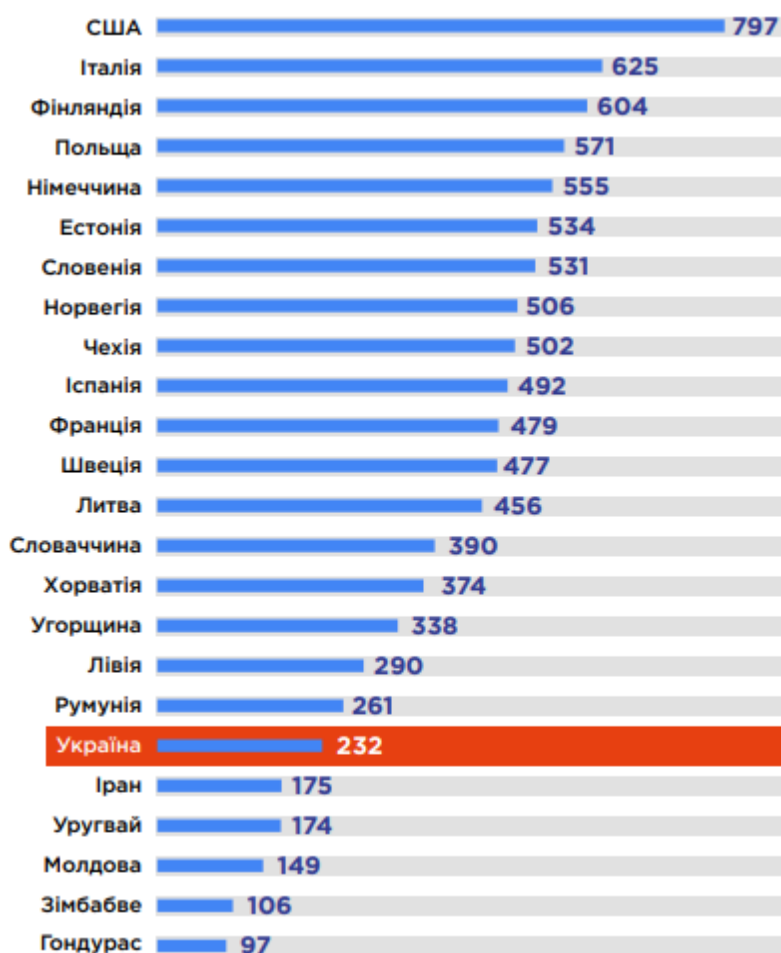


Рис. 2.3. Кількість авто на 1000 жителів у деяких країнах світу.

Джерело: [14, с. 169].

- щомісяця з-за кордону ввозиться 10-20000 автомобілів. Ця цифра може зрости лише за умови зниження тарифів;

- Європейський Союз залишиться основним постачальником вживаних автомобілів. Частка автомобілів, імпортованих із США, в загальному обсязі залишиться на довоєнному рівні – 25-35%, але середні ціни будуть вищими, а імпортуватимуться переважно автомобілі віком до п'яти років;

- зростання ринку нових автомобілів буде більш помірним. Продажі нових автомобілів залишаться на рівні 3-5000 одиниць на місяць.

Варто зазначити, що український автомобільний ринок має прихований

потенціал у регіонах, де активність знизилася через війну. Обнадіює те, що українці продовжують продавати й купувати автомобілі навіть у складні для цих регіонів часи. Наприклад, з початку повномасштабної окупації до 1 грудня сервісні центри зафіксували 939 перепродажів, 64 вживані автомобілі з пробігом і сім нових автомобілів у Донецькій області, а також 1 253 перепродажі, 458 автомобілів з пробігом і 35 нових автомобілів у Херсонській області. Звісно, у міру відновлення цих та інших постраждалих регіонів потреба в автомобілях буде високою.

Вибір автомобіля визначається переважно купівельною спроможністю, але оскільки купівельна спроможність навряд чи зросте у 2023 році, більшість вживаних автомобілів купуватимуться за звичайною структурою цін.

Науковці стверджують: «якщо виокремити марки та моделі, то десятка найпопулярніших марок авто з пробігом серед українців у 2022 р., що не перевищує бюджет у \$5 000 буде виглядати так:

1. Volkswagen Golf – \$4 219;
2. Daewoo Lanos-Sens – \$2 408;
3. BMW 5-series – \$4 517;
4. BMW 3-series – \$4 687;
5. Skoda Octavia – \$6 209;
6. Opel Vectra – \$1 794;
7. Volkswagen Passat sedan – \$5 550;
8. Audi A6 – \$4 700;
9. Opel Astra – \$5 029;
10. Volkswagen Passat Variant – \$5 164» [14, с. 170].

У перший місяць 2023 року українці придбали або зареєстрували близько 3 000 нових автомобілів. Порівняно з минулим роком кількість реєстрацій нових автомобілів у січні зменшилася на 44%, а відносно попереднього місяця – на 23% [39]. Також цікаво зазначити, що «ТОП-10 найпопулярніших моделей нових легковиків у січні 2023 року склали: 1. Renault Duster – 177 од.; 2. Toyota Land Cruiser Prado – 157 од.; 3. Suzuki Vitara – 152 од.; 4. Volkswagen ID.4 – 130 од.; 5. KIA Sportage

– 123 од.; 6. Toyota RAV-4 – 108 од.; 7. Mercedes-Benz GLE – 97 од.; 8. Hyundai Tucson – 85 од.; 9. BMW X5 – 83 од.; 10. Toyota Corolla – 77 од.» [14, с. 170-171].

Таким, чином ми доходимо до висновку, що ринок легкових автомобілів перебуває у складній ситуації. Більша частина внутрішнього попиту задовольняється за рахунок імпорту готових автомобілів. З іншого боку, імпорт вживаних автомобілів стимулює український авторинок і сприяє загальному збільшенню виробничих потужностей. Зростання ринку відбулося в основному за рахунок збільшення імпорту вживаних легкових автомобілів старше п'яти років, продажі вживаних легкових автомобілів віком до п'яти років також зросли. Таким чином, зростання в одному сегменті ринку призводить до розвитку інших сегментів і стимулює ринок в цілому. Водночас, імпорт автомобілів старше п'яти років не має негативного впливу на продажі нових автомобілів (до п'яти років).

2.2. Сучасні особливості митного регулювання автомобільного ринку

Розробка ефективної податкової політики щодо митних тарифів, особливо на автомобілі, має бути спрямована не лише на підтримку вітчизняного виробництва цієї продукції та забезпечення стабільних надходжень до державного бюджету, а й на підвищення добробуту громадян України.

За даними експертів Інституту автомобільного ринку, у 2020 році Україна мала найнижчий показник забезпеченості автомобілями в Європі: 232 автомобілі на 1 000 жителів. В інших європейських країнах кількість автомобілів на 1000 жителів коливається від 604 у Фінляндії до 260 у Румунії.

Митні тарифи, що застосовуються до автомобілів з середини 1990-х років і до сьогодні, свідчать про те, що їх встановлення та підвищення призвело до розширення тіньового ринку автомобілів. Зокрема, за оцінками вищезгаданих експертів, частка тіньового ринку вживаних автобусів у 2017-2020 роках могла становити до 23% від кількості вживаних автобусів, офіційно ввезених за цей період.

Водночас, запровадження акцизів на автомобілі та прогресивних ставок податку на старі автомобілі не призвело до суттєвого покращення розвитку автомобільної галузі України. Це було пов'язано з негативним впливом низки факторів: високими цінами та низькою якістю автомобілів вітчизняного виробництва, високою вартістю кредитів на придбання автомобілів, а також низькою купівельною спроможністю українців, через що вони здебільшого купували дешеві вживані автомобілі, ввезені з інших країн.

Через недосконале законодавство поширеними є різноманітні схеми уникнення сплати митних платежів при ввезенні транспортних засобів в Україну. Наприклад, в рамках тарифного режиму тимчасового ввезення та транзиту велика кількість вживаних автомобілів була ввезена з-за кордону без реєстрації в Україні, тобто з номерними знаками країни походження.

Поступова заміна цієї політики у справлянні митних податків з транспорту шляхом запровадження тимчасових пільгових умов оподаткування у 2018-2019 та 2021 роках та подальше посилення адміністративної відповідальності за порушення митних правил дозволило суттєво скоротити тіньовий ринок вживаних автомобілів та збільшити надходження до державного бюджету.

Аналізуючи процес митного регулювання ввезення автомобілів на територію України необхідно зазначити, що 1 «серпня 2016 року в Україні разом із набранням чинності закону № 1389-VIII, відомого також як «законопроект №3251», розпочався етап реформування української практики здійснення митних формальностей щодо легкових автомобілів, які переміщуються через митний кордон. Даним нормативно-правовим актом до 31 грудня 2018 року встановлювались нові знижені ставки акцизного податку на імпортовані транспортні засоби, які, як і попередні, розраховувались виходячи із об'єму двигуна та були більшими у випадку, якщо вік авто більший 5 років» [16, с. 115].

Поряд із дією Закону № 1389 у 2018 році був чинний Закон № 2245. Завдяки тимчасовій поправці до Податкового кодексу українці отримали можливість ввозити та реєструвати електромобілі протягом одного року без сплати ПДВ та акцизного податку, а отже, без сплати будь-яких митних платежів

(оскільки мито на електромобілі було раніше скасоване). З початку 2019 року це положення було продовжено тричі. Спочатку до кінця 2020 року, потім до кінця 2022 року, а потім до кінця 2026 року.

В такій законодавчій площині згідно інформації Держмитслужби, протягом 2018 – 2021 рр. майже 98% юридичних і фізичних осіб – резидентів, які декларували імпорт транспортних засобів, ввозили на територію України легкові автомобілі (код УКТ ЗЕД 8703) (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Кількість осіб – резидентів, які декларували імпорт, транзит та тимчасове ввезення транспортних засобів відповідно до кодів УКТ ЗЕД

Код УКТ ЗЕД та назва ТЗ		Митні формальності	Кількість осіб за роками:			
			2018	2019	2020	2021
1		2	3	4	5	6
8702	МТЗ*, призначені для перевезення 10 осіб і більше, включаючи водія	імпорт	296	445	365	369
		транзит	4	4	13	21
		тимчасове ввезення	1	1	3	4
8703	Автомобілі легкові та інші МТЗ, призначені для перевезення людей**	імпорт	149 787	374 230	255 352	340 617
		транзит	459	188	208	323
		тимчасове ввезення	21	21	14	29
8704	МТЗ для перевезення вантажів	імпорт	2 423	3 668	3 383	2 575
		транзит	42	26	46	68
		тимчасове ввезення	13	7	12	19
8707	Кузови для МТЗ товарної позиції 8703	імпорт	24	17	19	22
		транзит	4	3	4	4
		тимчасове ввезення	0	0	0	0
8711	Мотоцикли (мопеди) та велосипеди з двигуном, з колясками або без них; коляски	імпорт	1 429	2 111	2 423	2 434
		транзит	33	14	29	28
		тимчасове ввезення	1	0	0	2
8716	Причепи та напівпричепи: типу причіпних будиночків	імпорт	12	10	9	19
		транзит	0	0	0	1
		тимчасове ввезення	1	0	0	0
Разом транспортні засоби		імпорт	153 971	380 481	261 551	346 036
		<i>митом вага, %</i>	<i>99,6</i>	<i>99,9</i>	<i>99,9</i>	<i>99,9</i>
		транзит	542	235	300	445
		<i>митом вага, %</i>	<i>0,4</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>
		тимчасове ввезення	37	29	29	54
		<i>митом вага, %</i>	<i>0,02</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Всього			154 550	380 745	261 880	346 535

* МТЗ – моторні транспортні засоби.

** крім МТЗ товарної, які належать до позиції 8702, включно з вантажопасажирськими автомобілями фургонями та гоночними автомобілями.

Джерело: [25].

Слід зазначити, що, за інформацією Держмитслужби, громадяни, які переміщують транспортні засоби через митний кордон України для власного користування, не підпадають під процедуру обліку, передбачену статтею 455 Митного кодексу, тому надана Держмитслужбою інформація щодо кількості резидентів, які декларують тимчасове ввезення та транзит транспортних засобів, не містить зазначення коду УКТЗЕД. Дані про тимчасове ввезення та транзит транспортних засобів для особистого користування не враховуються, оскільки декларування здійснюється без зазначення коду УКТЗЕД.

Водночас аналіз агрегованих даних Держмитслужби показує, що з 2019 по 2021 рік 988068 осіб задекларували ввезення транспортних засобів, тоді як кількість тих, хто ввіз транспортні засоби за цей період, становила 776113 осіб.

Різницю в 211 955 осіб можна пояснити тим, що деякі особи здійснили більше однієї операції з імпорту транспортних засобів протягом аналізованого періоду. Загалом за цей період в Україну було ввезено 2342828 транспортних засобів.

Крім того, відповідно до переліку осіб, які задекларували ввезення транспортних засобів у період 2019-2021 років, 81,9% або 635 711 осіб ввезли на митну територію України один транспортний засіб (ввезли 27,1% від всіх транспортних засобів), 11,3% або 87 324 особи ввезли два транспортні засоби (ввезли 7,5% від всіх транспортних засобів). При цьому 28 найбільших імпортерів транспортних засобів в Україну за цей період ввезли понад чверть усіх транспортних засобів (Додаток А).

Прийняття Закону № 1389 в Україні принесло деякі позитивні зміни в митну політику щодо імпортованих вживаних транспортних засобів, але сам закон не є досконалим. Основною метою закону було звести до мінімуму кількість нерозмитнених автомобілів в Україні шляхом зменшення витрат на митне оформлення. Тим не менш, ця кількість продовжує зростати. У процесі пошуку альтернативного законодавства, яке могло б стати логічним продовженням цього закону, було підготовлено низку цікавих законодавчих пропозицій, більшість з яких не були реалізовані.

У сучасній українській системі оподаткування імпортованих легкових автомобілів під час митного оформлення застосовуються три основні податки: мито, акцизний податок та ПДВ. У зв'язку із зобов'язаннями України в рамках Світової організації торгівлі (СОТ) можливість використання мита як засобу митного регулювання обмежена, а через важливість універсального акцизу (ПДВ) як важливого джерела фінансування основна наукова та практична дискусія стосується практики справляння акцизного податку.

Протягом досліджуваного періоду ставки акцизного податку на автомобілі не змінювалися. Проте законами № 2611 і № 1402 два рази було запроваджене тимчасове пільгове справляння акцизного податку з легкових транспортних засобів.

Так, «Законом № 2611 з 25.11.2018 було передбачено, що тимчасово, протягом 90 календарних днів з дня набрання чинності цим Законом, ставки податку для транспортних засобів, зазначених у підпункті 215.3.51 пункту 215.3 статті 215 Податкового кодексу (крім транспортних засобів, зазначених у товарних підкатегоріях 8703 10 18 00, 8703 90 10 10, 8703 90 10 90, 8703 90 90 00 згідно з УКТ ЗЕД), визначаються із застосуванням коефіцієнта 0,5. Встановлений цим пунктом коефіцієнт застосовується для легкових транспортних засобів, які ввозяться на митну територію України фізичною особою для власного використання в кількості один легковий транспортний засіб на таку особу» [9, с. 15].

Відповідно: «наказом Мінфіну від 04.12.2018 № 959 «Про затвердження змін до бюджетної класифікації» у Класифікації доходів бюджету змінено назву ККДБ 14030800 та доповнено новим ККДБ 14031200, а наказом Мінфіну від 21.12.2018 № 1075 «Про внесення змін до наказу Міністерства фінансів України від 20 вересня 2012 року № 1011» Класифікатор пільг № 1011 доповнено позицією 10 щодо коду пільги 309» [9, с. 15].

Законом № 1402 «тимчасово, протягом 180 днів з 15.06.2021, змінено ставку акцизного податку на транспортні засоби особистого користування (у кількості не більше однієї одиниці на кожен товарну позицію), що були у

використанні та з року випуску яких минуло більше п'яти років, які класифікувалися за товарними позиціями 8703, 8704 (загальною масою до 3,5 тонни) згідно з УКТ ЗЕД та станом на 31 грудня 2020 року перебували у митному режимі тимчасового ввезення або транзиту» [25].

Згідно з даними Державної митної служби України протягом дії пільгового режиму оподаткування автомобілів з 25.11.2018 по 22.02.2019 митниці ДФС здійснено оформлення 218,3 тис. транспортних засобів (в 2019 р. – 180,8 тис. од.), із них 144,8 тис. (в 2019 р. – 128,5 тис. од.) автомобілів з іноземною реєстрацією, що були завезені на Україну з 01.01.2015 до набрання чинності нових правил ввезення таких автомобілів та були поміщені у митні режими тимчасового ввезення чи транзиту.

За даними Держмитслужби про імпортовані на Україну кузови до легкових автомобілів, які звільнені від оподаткування акцизним податком, можна стверджувати, що у 2018 р. (з 25.11.2018 по 31.12.2018) їхня кількість склала 574 од., або 6,2% від загальної кількості завезених у 2018 році кузовів, у 2019 р. – 6 569 кузовів, або 67,1% (рис. 2.4).



Рис. 2.4. Динаміка ввезення на митну територію України кузовів до автомобілів легкових, які зазначені у товарній позиції 8703 УКТ ЗЕД.

Джерело: [9, с. 32].

За період 2019 – 2021 рр. до Державного бюджету України спрямовано 39553,3 млн грн акцизу з транспортних засобів, в тому числі із транспортних засобів, які вироблені в Україні – 287,9 млн грн, що становить 0,7% всіх надходжень цього податку, а з завезених на Україну – 39 265,4 млн грн, що

становить 99,3% (рис. 2.5). Водночас питома вага надходжень податку із транспортних засобів, які вироблені в Україні, знизилась з 2,0% у 2018 р. до 0,5% у 2021 р.

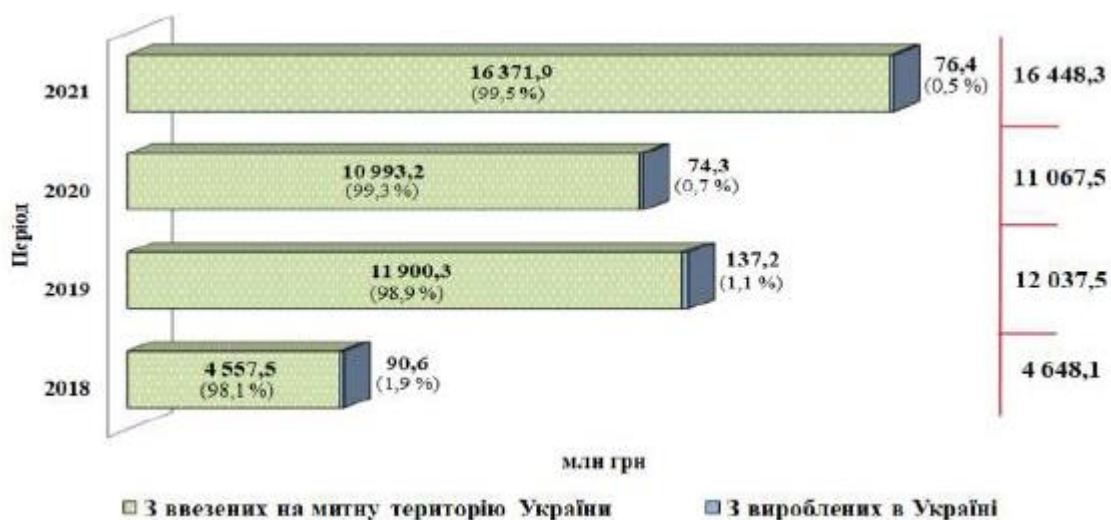


Рис. 2.5. Структура надходжень акцизного податку із транспортних засобів до Державного бюджету України.

Джерело: [9, с. 26].

Суми сплаченого акцизного податку із транспортних засобів за період 2019 – 2021 рр. у порівнянні з 2018 р. зросли у 3,5 рази (з 4648,1 до 16448,3 млн. грн.), що пов'язано із великим зростанням імпорту на митну територію України легкових транспортних засобів (рис. 2.6).

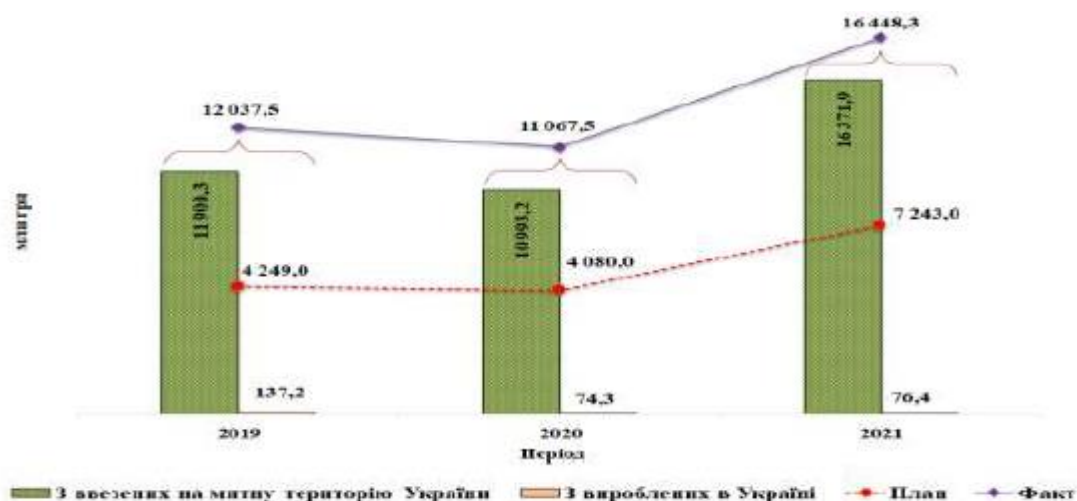


Рис. 2.6. Динаміка надходження акцизного податку із транспортних засобів до Державного бюджету України у 2019 – 2021 рр..

Джерело: [9, с. 27].

З наведеного рисунка видно, що фактичні суми надходжень акцизного

податку із транспортних засобів у 2019 році у 2,8 рази перевищили заплановані показники і в 2,6 рази – фактичні надходження 2018 року. В 2020 р. ці надходження у 2,7 рази перевищили планові показники, проте зменшились на 8,1% у порівнянні з 2019 р. В 2021 р. до Державного бюджету України надійшло акцизного податку із транспортних засобів у 2,3 рази більше запланованого показника та в 1,5 рази більше, аніж у 2020 р.

Згідно з даними Державної митної служби України митними органами протягом 2019 – 2021 рр. всього проведено 694 перевірки (планові і позапланові) суб'єктів господарювання, що здійснювали імпорт на митну територію України підакцизних товарів по товарних групах УКТЗЕД: 8702, 8703, 8704, 8707, 8711, 871130, 8716, в тому числі 3 планових виїзних документальних перевірки та 691 – невиїзну.

По результатах 123 перевірок, що становить 17,7% їх загальної кількості, було донараховано близько 50 млн. грн. акцизного податку з транспортних засобів та штрафних санкцій, однак до Державного бюджету України надійшло лише 148,6 тис грн, що становить 0,3% донарахованих сум (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Результативність проведених документальних перевірок суб'єктів ЗЕД, що здійснювали імпорт на митну територію України моторних транспортних засобів

Рік	Кількість проведених перевірок	Кількість перевірок, за результатами яких встановлено порушення з акцизного податку	Нараховано акцизного податку, тис. грн	Нараховано штрафних санкцій, тис. грн	Разом	Сплачено, тис. грн	% сплати
2019	3	3	397,5	530,0	927,5	0	-
2020	286	69	666,7	166,5	833,0	106,8	12,8
2021	405	51	37 610,9	9 356,8	46 967,7	41,8	0,1
Разом	694	123	38 675,1	10 053,3	48 728,2	148,6	0,3

Джерело: [9, с. 47].

Аналіз інформації Державної митної служби України про результати контрольно-перевірочних заходів показав, що донараховання акцизного податку відбувалося переважно у випадках виявлення таких порушень:

- надання неправдивої інформації щодо дати першої реєстрації або

виробництва транспортного засобу (донараховано 43261,5 тис. грн., 88,8%).

- неправильна класифікація товару по коду УКТ ЗЕД (донараховано 4549,5 тис. грн, 9,3%).

Додаткові донарахування за такі правопорушення, як використання податкових і митних пільг без підстав, заниження об'єму двигуна та базових податкових ставок, а також неправильне застосування коефіцієнтів віку транспортних засобів при розрахунку податків, склали 917,3 тис. грн. (1,9%).

Слід зазначити, що інформація Державної митної служби України про результати трьох перевірок щодо стягнення акцизного податку та штрафів з транспортних засобів на загальну суму 270,9 тис. грн. свідчить про порушення заниження митної вартості транспортних засобів. Однак такі порушення не можуть слугувати підставою для нарахування акцизного податку на транспортні засоби. Так, у деяких випадках митні органи вносили до АСМО «Інспектор» неправдиву інформацію щодо підстав для нарахування акцизного податку на транспортні засоби.

Згідно з даними Держмитслужби, «сформованими на запит Рахункової палати під час проведення аналізу, протягом періоду, що досліджувався, митними органами складено 39,3 тис. протоколів про ПМП (табл. 2.6) у зв'язку з недотриманням фізичними та юридичними особами строків та умов митних режимів за статтями 469, 470 і 481 Митного кодексу (а саме: неправомірні операції з транспортними засобами, митне оформлення яких не закінчено, у тому числі з транспортними засобами особистого користування, тимчасово ввезеними на митну територію України чи поміщеними у митний режим транзиту; перевищення встановленого строку доставки та тимчасового ввезення транспортних засобів)» [9, с. 47-48].

За період 2019–2021 рр. митні органи та суди розглянули 36300 протоколів про ПМП (92,4% від складених). Суми нарахованих штрафних санкцій у 2020 р. зросли на 40,3% у порівнянні з 2019 р., а у 2021 р. – на 84,1% порівняно із 2020 р. Проте частка сплачених штрафних санкцій до бюджету у 2020 р. знизилась у 6,5 рази в порівнянні з 2019 р., а у 2021 р. – 1,8 рази порівняно із 2020 р.

Інформація про результати роботи митних органів по встановлених фактах порушень умов митних режимів тимчасового ввезення та транзиту транспортними засобами особистого користування та комерційного призначення

Рік	Кількість складених протоколів про ПМП, шт.	Кількість розглянутих справ митницями та судами, шт.*	Сума накладених штрафів, тис. грн	Сума сплачених штрафів, тис. грн	Відсоток сплати штрафів, %	Конфісковано транспортних засобів, тис. грн
2019	16 141	15 770	190 248,6	57 042,4	30,0	4 377,0
2020	5 435	5 141	266 854,4	12 354,4	4,6	62 580,3
2021	17 685	15 343	491 177,5	12 442,0	2,5	48 759,0
Разом	39 261	36 254	948 280,5	81 838,8	8,6	115 716,3

Джерело: [9, с. 48].

У 2022 році війна вплинула на всі сфери людського життя. Це знайшло своє відображення і в законодавчій сфері. Зокрема, у 2022 році в Україні було оголошено воєнний стан. Згодом Законом України № 2142-IX від 24 березня 2022 року було внесено зміни до Податкового кодексу України та тимчасово звільнено фізичних осіб від сплати ПДВ та акцизного податку при ввезенні транспортних засобів у митному режимі імпорту з 1 квітня 2022 року на період дії воєнного стану. Ці заходи фактично призвели до масового ввезення вживаних та нових транспортних засобів, позбавивши країну важливих бюджетних надходжень у воєнний час. Ці пільги діяли до 1 липня 2022 року, коли їх було частково скасовано шляхом внесення змін до Закону України № 2325-IX від 21 червня 2022 року.

З огляду на політику європейської інтеграції України та її зусилля щодо гармонізації національного законодавства із законодавством ЄС, запровадження акцизного податку на імпорт транспортних засобів є певною мірою перешкодою для досягнення цієї мети. Відповідно до статті 1 Директиви Ради 2008/118/ЄС від 16 грудня 2008 року, об'єктами оподаткування акцизним податком є електроенергія, алкогольні напої та тютюнові вироби. В Україні, окрім цих товарів, є ще пальне та транспортні засоби. Тому варто розглянути можливість скасування акцизного податку з транспортних засобів. Однак слід зазначити, що такі кроки призведуть до скорочення податкових надходжень до бюджету.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2

У процесі дослідження прагматики митного регулювання автомобільного ринку в Україні ми дійшли до таких найважливіших висновків:

1. Ринок легкових автомобілів перебуває у складній ситуації. Більша частина внутрішнього попиту задовольняється за рахунок імпорту готових автомобілів. З іншого боку, імпорт вживаних автомобілів стимулює український авторинок і сприяє загальному збільшенню виробничих потужностей. Зростання ринку відбулося в основному за рахунок збільшення імпорту вживаних легкових автомобілів старше п'яти років, продажі вживаних легкових автомобілів віком до п'яти років також зросли. Таким чином, зростання в одному сегменті ринку призводить до розвитку інших сегментів і стимулює ринок в цілому. Водночас, імпорт автомобілів старше п'яти років не має негативного впливу на продажі нових автомобілів (до п'яти років).

2. Протягом 2018 – 2021 рр. майже 98% юридичних і фізичних осіб – резидентів, які декларували імпорт транспортних засобів, ввозили на територію України легкові автомобілі. З 2019 по 2021 рік 988068 осіб задекларували ввезення транспортних засобів, тоді як кількість тих, хто реально ввіз транспортні засоби за цей період, становила 776113 осіб. Різницю в 211 955 осіб можна пояснити тим, що деякі особи здійснили більше однієї операції з імпорту транспортних засобів протягом аналізованого періоду. Загалом за цей період в Україну було ввезено 2342828 транспортних засобів.

3. За період 2019 – 2021 рр. до Державного бюджету України спрямовано 39553,3 млн грн акцизу з транспортних засобів, в тому числі із транспортних засобів, які вироблені в Україні – 287,9 млн грн, що становить 0,7% всіх надходжень цього податку, а з завезених на Україну – 39 265,4 млн грн, що становить 99,3%. Протягом цього ж періоду митні органи склали 39300 протоколів про порушення митних правил через недотримання фізичними та юридичними особами термінів та умов митних режимів відповідно до статей 469, 470 та 481 Митного кодексу України.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ В УКРАЇНІ

Згідно з чинною моделлю, при вивезенні транспортного засобу з числа митних платежів сплачується акцизний податок – до спеціального фонду Державного бюджету України, ввізне мито – до спеціального фонду Державного бюджету України, ПДВ – до загального фонду Державного бюджету України та збір на обов'язкове державне пенсійне страхування – до загального фонду Державного бюджету України при першій державній реєстрації.

Це означає, що громадяни сплачують чотири окремі податки та збори під час митного оформлення та реєстрації транспортних засобів, що, на думку авторів законопроекту 7466 [24], створює зайву бюрократичну процедуру, яка є складною для розуміння та обтяжливою для громадян.

Для вирішення цієї проблеми у Верховній Раді України було зареєстровано два законопроекти №№ 7466 [24] та 7468 [23]. Перший з цих законопроектів встановлює новий механізм розрахунку податкових платежів для імпортованих транспортних засобів, а другий передбачає митне оформлення через Єдиний державний веб-портал електронних сервісів.

Оскільки одним із завдань держави є встановлення простих та зрозумілих процедур, які полегшують доступ громадян до певних послуг, пропонується вдосконалити та спростити існуючі процедури оподаткування при розмитненні транспортних засобів шляхом запровадження нової формули, яка не буде враховувати вартість транспортного засобу.

Так, формула буде залежати від віку, об'єму двигуна, типу двигуна та ексклюзивності автомобіля. В такому випадку, власник транспортного засобу сплачуватиме лише акцизний податок і податок на додану вартість.

Одним із аргументів запровадження запропонованого законопроектом підходу є ліквідація можливостей маніпулювання вартістю автомобіля,

корупційної складової на митниці при визначенні митної вартості транспортного засобу, від якої розраховуються всі податки та збори.

Зокрема, при запровадженні нової моделі ліквідовуються схеми із:

- врахування неіснуючих пошкоджень та поломок автомобіля;
- зміни модифікації автомобіля;
- підробки договорів купівлі-продажу автомобілів (купчі, інвойсів);
- зміни показників одометру (штучне зменшення або збільшення пробігу автомобіля).

Також, на протязі слідуєчих 5-ти років після впровадження нового підходу вартість розмитнення транспортних засобів буде поступово зменшена на 30%.

Проектом Закону пропонується внести зміни до Податкового кодексу України, згідно з якими передбачено встановлення для легкових автомобілів ставки податку (Ставка) для відповідного транспортного засобу, яка буде визначатися за наступною формулою:

$$\text{Ставка} = \text{Ставка базова} * K,$$

де Ставка базова – ставка, яка визначається в залежності від кількості повних календарних років із року, слідуєчого за роком виробництва відповідного автомобіля, до року визначення ставки податку у євро за одиницю транспортного засобу та становить (табл. 3.1):

Таблиця 3.1

**Базова ставка при розмитненні легкових автомобілів відповідно до
законопроекту 7466**

Кількість років, що минула з року виготовлення транспортного засобу	Ставка базова
0	1,54
1	1,33
2	1,16
3	1,09
4	1,02
5	0,95
6	0,70
7	0,63
8	0,60

9	0,56
10	0,53
11	0,70
12	0,70
13	0,70
14	0,70
15+	0,70

Джерело: [24].

К – коефіцієнт, який визначається за наступною формулою:

$$K = K_o * K_t * K_{ek},$$

де K_o – коефіцієнт об'єму двигуна, який рівний об'єму циліндрів двигуна внутрішнього згорання певного транспортного засобу у сантиметрах кубічних;

K_t – коефіцієнт типу двигуна, який дорівнює:

«- для транспортних засобів, оснащених двигуном внутрішнього згорання з іскровим запалюванням та кривошипно-шатунним механізмом та іншими типами двигунів – 1;

- для транспортних засобів, оснащених двигуном внутрішнього згорання із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем) – 1,2;

- для транспортних засобів, оснащених двигуном внутрішнього згорання з іскровим запалюванням та кривошипно-шатунним механізмом або двигуном внутрішнього згорання із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем) та електричним двигуном (одним чи кількома) – 0,5;

K_{ek} — коефіцієнт ексклюзивності, який застосовується виключно для транспортних засобів, що є об'єктом оподаткування відповідно до підпункту 267.2.1 пункту 267.2 статті 267 Податкового кодексу України, та становить – 2» [24].

Для автомобілів, які не є об'єктом оподаткування згідно з підпунктом 267.2.1 пункту 267.2 статті 267 Податкового кодексу України, значення показника K_{ek} дорівнює 1.

Податок на додану вартість розраховується за наступною формулою:

$$\text{Ставка} * 3,5 * 20\%.$$

Акцизний податок розраховується за наступною формулою:

$$\text{Ставка} / 2.$$

Також законопроектом передбачено зміну кодів товарних позицій відповідно до УКТ ЗЕД для транспортних засобів, які оснащені виключно електричними двигунами (одним або кількома), в зв'язку із набранням чинності нового Закону України «Про Митний тариф України» і звільнення їх від сплати ПДВ та акцизного податку.

Провівши аналіз статистичної інформації, наданої Державною митною службою України стосовно вартості розмитнення легкових автомобілів, залежно від кількості років, що настали від виготовлення такого транспортного засобу, можна представити таку зміну сукупного податкового навантаження за діючими нині правилами та запропованою моделлю:

1) у порівнянні із 2019 роком:

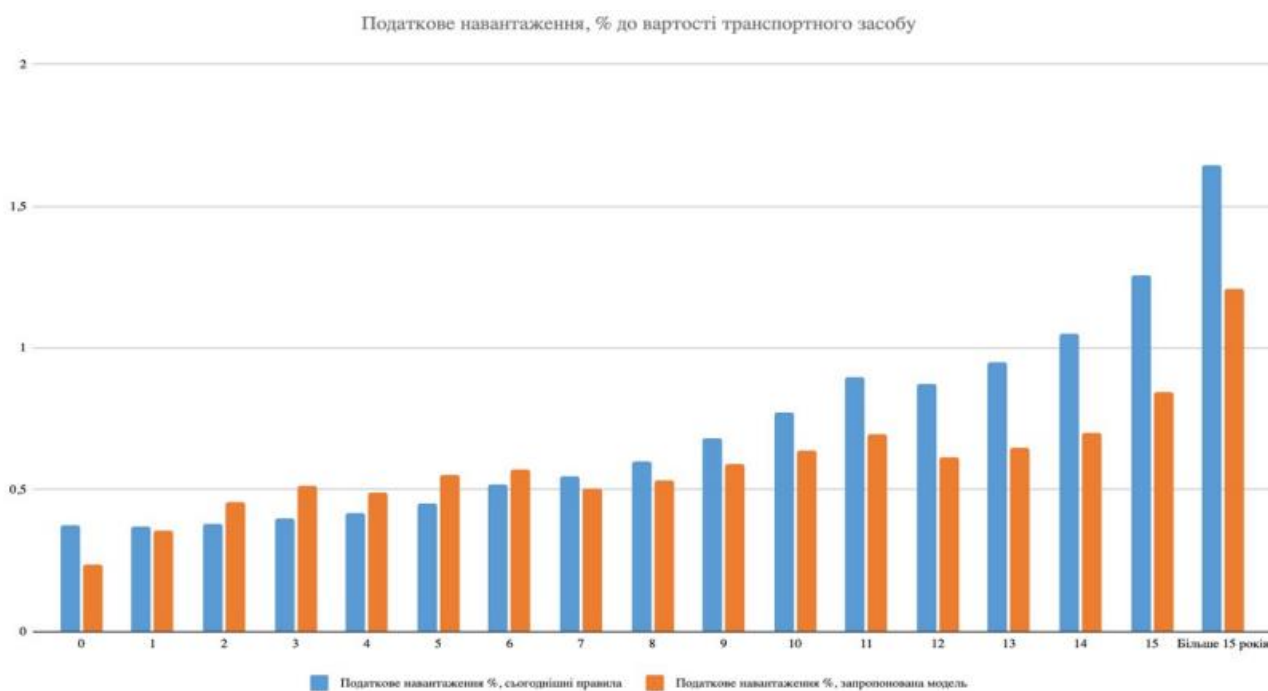


Рис. 3.1. Зміна сукупного податкового навантаження залежно від к-ті років за сьогоднішніми правилами (2019 р.) та запропованою моделлю.

Джерело: [24].

2) у порівнянні зі 2020 роком:

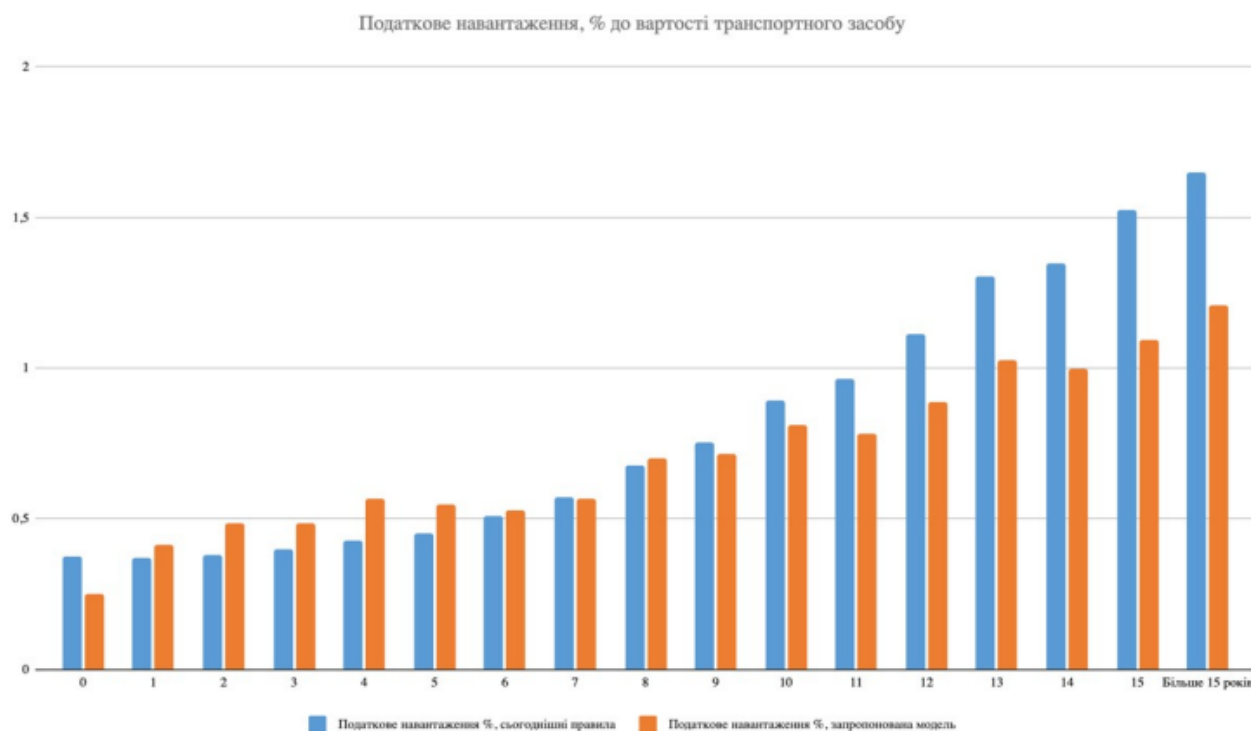


Рис. 3.2. Зміна сукупного податкового навантаження залежно від к-ті років за сьогоднішніми правилами (2020 р.) та запропонованою моделлю.

Джерело: [24].

Згідно з даними аналізу Всеукраїнської асоціації автоімпортерів і дилерів новий підхід оподаткування й митного оформлення легкових автомобілів під час їх ввезення на митну територію України спричинить стимулювання імпорту автомобілів віком 5 – 15 років, адже запропонований розмір базової ставки акцизного податку обернено пропорційний до віку автомобіля. Тобто, розмір акцизного податку на один і той же автомобіль, однак старший за віком, буде меншим [2].

В асоціації переконані, що запропонована модель обчислення податків й митних платежів суперечить правилам СОТ стосовно імплементації європейського законодавства щодо визначення митної вартості яка є базою оподаткування ПДВ під час ввезення. Також наголошується, що такий механізм не відповідає екологічним стандартам. Натомість скасувавши сплату пенсійного збору за першу реєстрацію автомобіля знизяться доходи Державного бюджету України.

В сукупності такі дії можуть призвести до зменшення надходжень

держбюджету, адже такий механізм вдарить по офіційних імпортерах і дилерах, які чесно працюють на ринку, тобто сплачують офіційну заробітну плату і не займаються уникненням сплати податків. У перші місяці війни саме такі компанії стали автомобільними донорами для ЗСУ й інших воєнізованих утворень.

Ми поділяємо думку про нелогічність новацій, які передбачають встановлення різниці у віці автомобілів при ввезенні фізичними та юридичними особами зі звільненням від стягнення ввізним митом, та необґрунтованість звільнення від ввізного мита окремих категорій транспортних засобів. Однак, вважаємо перспективним запровадження можливостей розмитнення легкових автомобілів через Єдиний державний вебпортал електронних послуг.

Альтернативним варіантом спрощення митних формальностей і зниження податкового навантаження при розмитненні транспортних засобів є скасування акцизного податку взагалі, що відповідає нормам директив Ради ЄС, про що ми згадували у попередньому розділі. Однак, як зазначають А. Луцик та А. Сороківський: «враховуючи те, що наслідком такої лібералізації буде подальший хаотичний потік старих автомобілів, доречним є запровадження транспортного податку, виходячи із екологічних стандартів «Євро», типу двигуна та потреби екологічного захисту взамін існуючому специфічному акцизу» [16, с. 117].

Запровадження екологічного підходу в основу оподаткування уже було присутнє в багатьох проектах законів, які подавалися на розгляд до Верховної Ради України, проте вони так і не були впровадженими. Механізм побудови такого податку має забезпечувати вищі суми податку з тих транспортних засобів, які не підпадають під екологічні стандарти Євро-5 і Євро-6, та звільняти від сплати податків електромобілі. Інтеграція України в ЄС в кінцевому випадку вимагатиме від нас не відстрочення запровадження, а приєднання до екологічного стандарту Євро-6. Разом із цим, запровадження оподаткування автомобілів за механізмом екологічних стандартів, дасть змогу вирішити проблему перевантаження автомобільних шляхів (за допомогою формування певних грошових фондів для розвитку транспортної інфраструктури, утилізації

автомобілів).

Важливим кроком у напрямку європейських стандартів є обов'язковий періодичний технічний огляд всіх автомобілів. На теперішньому таку процедуру мають проходити лише транспортні засоби, які здійснюють комерційні перевезення небезпечних вантажів та пасажирів. Беручи до уваги високу швидкість старіння транспорту, оптимально було б закріплення техогляду автомобілів віком до 5 років протягом кожного року, а автомобілів старших 5 років два рази у рік. Такий підхід не буде новим для України, адже уже мав місце раніше. Однак, практика засвідчила, що тодішні перевірки транспортних засобів були лише механізмом незаконного збагачення осіб, які відповідали за проведення огляду, й істотно не впливали на виправлення несправностей автомобілів їх власниками. Натомість проведення незалежного сертифікованого технічного огляду за європейським підходом може стати інструментом зниження ввезення старих несправних автомобілів в Україну. Проблему корупції можна вирішити створивши незалежну службу, яка буде проводити технічний огляд. Показовим прикладом дієвої системи технічного контролю можна вважати німецьку систему, яка завдячила свою ефективність в особі такої інституції, як Асоціація технічної інспекції (Technischer Überwachungsverein). TÜV представляє собою юридично відокремлену від держави, приватну та незалежну організацію, яка проводить технічні огляди транспортних засобів та здійснює сертифікацію інших товарів. Асоціацію заснували неприбуткові організації, а прибуток від її функціонування розподіляють виключно в межах групи й лише на покриття капітальних та поточних витрат. У власності даної корпорації перебуває багато станцій техогляду (TÜV Stations), що проводять регулярний технічний огляд автомобілів, що передбачено законодавством країни. Сам огляд здійснюють якісно і ретельно. Запорукою уникнення корупції в Асоціації є висока оплата праці працівників (зокрема, шляхом спрямування прибутку компанії за даним призначенням), наявні цифрові системи виявлення поломок транспортних засобів, дані з яких надсилаються управлінській ланці та контролюються. Також здійснюється внутрішній та зовнішній контроль (аудит).

Вважаємо за доцільне створити такі інспекції й в Україні. Наша держава в окремих сферах є лідером в частині діджиталізації і створення такої інспекції на базі цифрового контролю, зовнішнього та внутрішнього аудиту може забезпечити здійснення ефективного контролю технічного стану транспортних засобів.

Запропоновані вище рекомендації є альтернативою діючої нині практики справляння митних платежів. Однак, їх прийняття потребує детальних досліджень впливу на ринок легкових автомобілів, надходжень до бюджету й фінансових можливостей населення.

Натомість при збереженні діючої системи розмитнення транспортних засобів Рахункова палата України розробила ряд рекомендацій для окремих органів влади щодо вдосконалення процесу справляння акцизного податку з ввезення автомобілів. Зокрема «Міністерству фінансів України запропоновано підготувати та внести на розгляд Кабінетові Міністрів України пропозиції щодо внесення змін до:

- статті 215 Податкового кодексу з метою узгодження між собою положень пункту 215.1 цієї статті, яким віднесено до підакцизних товарів мотоцикли і причепа, напівпричепа, з положеннями підпунктів 215.3.7 і 215.3.8 пункту 215.3 цієї ж статті, якими встановлені ставки акцизного податку для мотоциклів (включаючи мопеди) та велосипедів з допоміжним двигуном, з колясками або без них, а також для колясок до них окремо, і причепів та напівпричепів для тимчасового проживання у кемпінгах, типу причіпних будиночків, відповідно;

- підпункту 41 пункту 4 Положення про Державну митну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.03.2019 № 227, яким передбачено виконання Держмитслужбою повноважень щодо обліку осіб, які здійснюють операції з товарами, з метою приведення його у відповідність нормам статті 455 Митного кодексу України в частині ведення обліку осіб, які під час провадження своєї діяльності є учасниками відносин, що регулюються законодавством України з питань митної справи» [25].

Разом із цим доцільно внести зміни до:

- Методики прогнозування надходження акцизного податку із вироблених на території України підакцизних товарів (продукції), яка затверджена наказом Міністерства фінансів України № 1646 від 24.12.2010 р., щодо прогнозування податку з автомобілів із урахуванням переобладнання вантажних транспортних засобів, які ввезені в Україну, у легковий автомобіль, що підлягає оподаткуванню акцизним податком, для приведення у відповідність до норм діючого законодавства;

- Класифікатора звільнення від сплати митних платежів під час ввезення товарів на територію України, який затверджений наказом Міністерства фінансів України № 1011 від 20.09.2012 «Про затвердження відомчих класифікаторів інформації з питань державної митної справи, які використовуються у процесі оформлення митних декларацій» [27], для приведення у відповідність з нормами діючого законодавства.

Разом із цим необхідно вивчити питання стосовно доцільності зменшення термінів дії документів щодо погодження переобладнання вантажних автомобілів, які ввезені на митну територію України, у підакцизні легкові автомобілі, що встановлені пунктом 10 «Порядку переобладнання транспортних засобів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 21.07.2010 № 607» [31], для недопущення відстрочення на тривалий період сплати акцизного податку із легкових автомобілів.

Доцільно проаналізувати дані Єдиного державного реєстру МВС щодо погодження переобладнання вантажних автомобілів на легкові для виявлення наявних випадків надання ДП «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут» і Головним сервісним центром МВС таких погоджень на один і той самий автомобіль й у випадку виявлення таких фактів створити і впровадити механізм недопущення їх у подальшому, шляхом забезпечення обміну інформацією між ними.

Державній митній службі України доцільно:

- забезпечити внесення повної та достовірної інформації до АСМО «Інспектор» щодо результатів проведення контрольних-перевірочних заходів з

питань виконання митного законодавства;

- вести окремий облік нерезидентів та резидентів згідно з вимогами статті 455 Митного кодексу України;

- обліковувати та визначати втрати державного бюджету за наслідками надання податкових пільг по митних платежах, в тому числі по акцизному податку з автомобілів, у випадках, які передбачені законодавством;

- вдосконалювати Єдину автоматизовану інформаційну систему Державної митної служби України в напрямку формування на центральному рівні інформації щодо проведених заходів з митного контролю та їх результатів, які необхідні для забезпечення дієвого контролю за достовірністю, своєчасністю, повнотою нарахування й сплати платниками податків митних платежів та штрафів до бюджету в розрізі окремих категорій товарів (продукції), в тому числі, підакцизних;

- пришвидшити в межах наявних повноважень взаємодію всіх інформаційних систем Державної митної служби України та ДПС згідно з Порядком взаємодії інформаційних систем ДПС України та ДМС України стосовно обміну інформацією, яка необхідна для адміністрування податків, зборів й інших обов'язкових платежів, здійснення контролю за дотриманням податкового і митного законодавства, затвердженого наказом Міністерства фінансів України № 286 від 10.06.2020, що зареєстрований в Міністерстві юстиції України за № 593/34876 26.06.2020 р.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3

У процесі дослідження ми встановили наступні альтернативи вдосконалення митного регулювання автомобільного ринку в Україні:

1. Вдосконалення та спрощення існуючих процедур оподаткування при розмитненні транспортних засобів шляхом запровадження нової формули, яка не буде враховувати вартість транспортного засобу. Так, формула буде залежати від віку, об'єму двигуна, типу двигуна та ексклюзивності автомобіля. В такому випадку, власник транспортного засобу сплачуватиме лише акцизний податок і

податок на додану вартість.

2. Скасування акцизного податку з ввезення транспортних засобі на митну територію України для приведення національного податкового законодавства у відповідність до статті 1 Директиви Ради 2008/118/ЄС від 16 грудня 2008 року, ще зазначено, що об'єктами оподаткування акцизним податком є електроенергія, алкогольні напої та тютюнові вироби.

3. Вдосконалення діючого законодавства щодо розмитнення транспортних засобів шляхом врегулювання застосування окремих пільг на ввезення легкових автомобілів.

ВИСНОВКИ

У процесі дослідження митного регулювання автомобільного ринку в Україні ми доходимо до таких найважливіших висновків:

1. Автомобільний ринок – це сукупність фінансових відносин, пов'язаних з організацією виробництва та реалізації автотранспортних засобів, що характеризуються самостійністю учасників економічного процесу, комерційним характером їх взаємодії, конкуренцією між суб'єктами та формуванням економічних пропорцій під впливом динаміки цін на автомобілі, конкуренції та попиту і пропозиції. Світовий автомобільний ринок – це сукупність національних автомобільних ринків (транснаціональних фірм), пов'язаних між собою світогосподарськими зв'язками на основі міжнародного поділу праці, спеціалізації, кооперування та інтеграції виробництва і збуту.

Відзначаючи позитиви передових технологій виробництва нових автомобілів, зауважимо, що вони незначною мірою стосуються України. Це пов'язано із тим, що лівову частку автомобільного ринку України займають вживані автомобілі. Добробут населення в Україні не дає змогу пересічному громадянину придбати новий автомобіль. Натомість нині в Україну дозволено ввозити автомобілі стандарту Євро 3 і вище. Це при тому, що у Європі уже давно стоїть питання заборони дизельних автомобілів стандарту Євро 6.

2. Митні інструменти регулювання автомобільного ринку України застосовуються при ввезенні на територію України автомобілів. Оскільки частка вироблених в Україні автомобілів на автомобільному ринку України є незначною, то застосування такого інструментарію є надзвичайно важливим. Такими інструментами є митні платежі. Оскільки автомобілі є підакцизним товаром, то митно- тарифними інструментами регулювання автомобільного ринку в Україні є мито, акцизний податок та ПДВ. Застосування таких інструментів здійснюється у процесі переміщення транспортних засобів через митний кордон під час проведення митних формальностей.

3. Український ринок легкових автомобілів є яскравим прикладом хронічної залежності як споживачів, так і вітчизняних виробників від імпорту.

За роки незалежності в Україні існує лише одне підприємство, яке виробляє легкові автомобілі відомого іноземного бренду на великому складальному заводі. І це при тому, що Україна є шостою найбільшою країною Європи за кількістю населення і десятою за довжиною доріг, з показником автомобілеволодіння 201 автомобіль на 1000 жителів.

Виробництво в автомобільному секторі має тенденцію до зниження з 2011 року. У 2016 році виробництво легкових автомобілів було найнижчим в історії України. У 2017 році відбулося незначне покращення виробництва легкових автомобілів, яке у дев'ять разів перевищило показник 2009 року та майже у 55 разів – аналогічний показник 2008 року. Натомість в Україні існує значний прихований попит на автомобільну продукцію, про що свідчить стабільне зростання кількості придбаних автомобілів у 2013-2019 роках. Водночас абсолютна невідповідність обсягів виробництва вітчизняного автопрому внутрішньому попиту (у 2019 році було вироблено 6 254 легкових автомобілів, а придбано 114 779) створює розрив, який може бути заповнений за рахунок імпорту.

4. Протягом 2018 – 2021 рр. майже 98% юридичних і фізичних осіб – резидентів, які декларували імпорт транспортних засобів, ввозили на територію України легкові автомобілі. З 2019 по 2021 рік 988068 осіб задекларували ввезення транспортних засобів, тоді як кількість тих, хто реально ввіз транспортні засоби за цей період, становила 776113 осіб. Різницю в 211 955 осіб можна пояснити тим, що деякі особи здійснили більше однієї операції з імпорту транспортних засобів протягом аналізованого періоду. Загалом за цей період в Україну було ввезено 2342828 транспортних засобів.

За період 2019 – 2021 рр. до Державного бюджету України спрямовано 39553,3 млн грн акцизу з транспортних засобів, в тому числі із транспортних засобів, які вироблені в Україні – 287,9 млн грн, що становить 0,7% всіх надходжень цього податку, а з завезених на Україну – 39 265,4 млн грн, що становить 99,3%. Протягом цього ж періоду митні органи склали 39300 протоколів про порушення митних правил через недотримання фізичними та

юридичними особами термінів та умов митних режимів відповідно до статей 469, 470 та 481 Митного кодексу України.

5. Найбільш перспективними напрямками зміни діючих правил розмитнення легкових автомобілів є:

- вдосконалення та спрощення існуючих процедур оподаткування при розмитненні транспортних засобів шляхом запровадження нової формули, яка не буде враховувати вартість транспортного засобу. Так, формула буде залежати від віку, об'єму двигуна, типу двигуна та ексклюзивності автомобіля. В такому випадку, власник транспортного засобу сплачуватиме лише акцизний податок і податок на додану вартість.

- скасування акцизного податку з ввезення транспортних засобів на митну територію України для приведення національного податкового законодавства у відповідність до статті 1 Директиви Ради 2008/118/ЄС від 16 грудня 2008 року, ще зазначено, що об'єктами оподаткування акцизним податком є електроенергія, алкогольні напої та тютюнові вироби.

Натомість для вдосконалення діючих механізмів справляння митних платежів з транспортних засобів необхідно:

- забезпечити внесення повної та достовірної інформації до АСМО «Інспектор» щодо результатів проведення контрольних-перевірочних заходів з питань виконання митного законодавства;

- вести окремий облік нерезидентів та резидентів згідно з вимогами статті 455 Митного кодексу України;

- обліковувати та визначати втрати державного бюджету за наслідками надання податкових пільг по митних платежах, в тому числі по акцизному податку з автомобілів, у випадках, які передбачені законодавством;

- вдосконалювати Єдину автоматизовану інформаційну систему Державної митної служби України в напрямку формування на центральному рівні інформації щодо проведених заходів з митного контролю та їх результатів, які необхідні для забезпечення дієвого контролю за достовірністю, своєчасністю, повнотою нарахування й сплати платниками податків митних платежів та

штрафів до бюджету в розрізі окремих категорій товарів (продукції), в тому числі, підакцизних;

- пришвидшити в межах наявних повноважень взаємодію всіх інформаційних систем Державної митної служби України та ДПС згідно з Порядком взаємодії інформаційних систем ДПС України та ДМС України стосовно обміну інформацією, яка необхідна для адміністрування податків, зборів й інших обов'язкових платежів, здійснення контролю за дотриманням податкового і митного законодавства, затвердженого наказом Міністерства фінансів України № 286 від 10.06.2020, що зареєстрований в Міністерстві юстиції України за № 593/34876 26.06.2020 р.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Антонюк О. Автотранспорт: суть та структура. *Ділова Швейцарія*. 2019. № 3. С. 57–58.
2. Асоціація автоімпортерів розкритикувала законопроект про розмитнення у Дії, який лобіює ринок вживаних авто. URL: <https://autoconsulting.ua/article.php?sid=53197>
3. Виробничі потужності «Єврокар»-Україна. URL: <https://www.skoda-auto.ua/company/skoda-solomonovo>.
4. Вихлопні газы. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B8%D1%85%D0%BB%D0%BE%D0%BF%D0%BD%D1%96_%D0%B3%D0%B0%D0%B7%D0%B8
5. В Україні хочуть ввести транспортний податок на вживані автомобілі. URL: <https://economics.segodnya.ua/ua/economics/avto/v-ukrainehotyat-vvesti-transportnyu-nalog-na-bu-avtomobili-1174758.html>.
6. Гевак О. Особливості переміщення громадянами товарів через митний кордон України. *Вісник Податкової служби України*. 2013. № 32. С. 58–67.
7. Герман О.О. Митний контроль та митне оформлення товарів за товарними позиціями 8701 – 8707, 8711, 8716 згідно УКТ ЗЕД, що ввозяться громадянами на митну територію України для вільного обігу. *Проблеми законності*. 2016. Вип. 133. С. 111–125.
8. Герчаківський С. Д. Домінанти митного регулювання експортно-імпортних операцій на автомобільному ринку України. *Наукові записки [Національного університету «Острозька академія»]*. Сер. : Економіка. 2010. Вип. 15. С. 339-345.
9. Звіт про результати аналізу стану планування та результативності контролю за повнотою нарахування і своєчасністю надходження акцизного податку з транспортних засобів / Рахункова палата України. URL: http://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2022/13-1_2022/Zvit_13-1_2022.pdf
10. Зеленецька А. Введено в дію новий порядок оформлення транспортних

засобів громадян. *Митниця*. 2008. № 8. С. 3.

11. Зовнішня торгівля окремими видами товарів за країнами світу: статистична інформація. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

12. Ковалевський Л. Г., Коровайченко Н. Ю. Світовий автомобільний ринок: сучасний стан, особливості та перспективи розвитку. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. Серія «Економічні науки»*. 2019. № 5–6. С. 60–67. URL: [http://zt.knute.edu.ua/files/2015/5-6%20\(82-83\)/7.pdf](http://zt.knute.edu.ua/files/2015/5-6%20(82-83)/7.pdf)

13. Комаров О. В. Проблема транспортних засобів з іноземною реєстрацією в Україні: причини та наслідки. *Інвестиції: практика та досвід*. 2018. № 19. С. 84-88.

14. Кузьміна Т.О., Березовський Ю.В., Сова А.О. Аналіз автомобільного ринку України та вплив різних факторів на митні платежі. *Товарознавчий вісник*. 2023. № 16. С. 164-182.

15. Лупак Р. Л. Державна політика імпортозаміщення в системі забезпечення економічної безпеки України: пріоритети та інструменти реалізації: монографія. Львів: Видавництво ННВК «АТБ», 2018. 527 с.

16. Луцик А.І., Сороківський А.Р. Митне регулювання ввезення легкових транспортних засобів в Україну. *Інноваційна економіка*. 2022. № 4. С. 112-118.

17. Мельник Т. М., Пугачевська К. С. Детермінанти імпортозалежності економіки України. *Економіка та управління національним господарством*. 2019. № 2. С. 53-61.

18. Митний кодекс України : від 13 березня 2012 року № 4495-VI. URL: <http://www.rada.gov.ua>.

19. 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>.

20. Офіційний сайт Асоціації автовиробників України «УкрАвтопром». URL: <http://ukrautoprom.com.ua/statistika>.

21. Податковий кодекс України від 02.12.2010 № 2755\$VI. База даних

«Законодавство України» / ВР України. URL:
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>

22. Про введення в дію Переліку документів, що утворюються в митних органах України, спеціалізованих митних установах та організаціях, із зазначенням строків зберігання: наказ Державної митної служби України від 13.01.2006 р. № 14 (зі змінами, внесеними наказом Державної митної служби України від 19.12.2007 р. № 1080). URL:
<https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0014342-06#Text>

23. Про внесення змін до Митного кодексу України щодо оподаткування транспортних засобів, що ввозяться на митну територію України : проект Закону 7468 від 15.06.2022. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39803>

24. Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування транспортних засобів, що ввозяться на митну територію України : проект Закону 7466 від 15.06.2022. URL:
<https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39801>

25. Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо справляння податків і зборів, інших обов'язкових платежів, об'єктом оподаткування якими є транспортні засоби: закон України від 15.04.2021 № 1402-IX. URL:
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1402-20#Text>

26. Про державну статистику : закон України від 19.04.2014 № 2614-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2614-12>.

27. Про затвердження Переліку відомчих класифікаторів інформації з питань митної справи, які використовуються у процесі оформлення митних декларацій, і Порядку їх ведення: наказ Міністерства фінансів України від 29.05.2012 № 623. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0988-12#Text>

28. Про затвердження Порядку виконання митних формальностей при здійсненні транзитних переміщень: наказ Міністерства фінансів України від 09.10.2012 р. № 1066. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z2120-12#Text>

29. Про затвердження Порядку використання уніфікованої митної квитанції МД-1: наказ Державної митної служби України від 04.01.2005 р. № 1.

URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0066-05#Text>

30. Про затвердження Порядку обліку та перерахування до державного бюджету митних та інших платежів, які вносяться до/або під час митного оформлення: наказ Міністерства фінансів України від 01.11.2017 № 898. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1429-17#Text>

31. Про затвердження Порядку переобладнання транспортних засобів: постанова Кабінету Міністрів України від 21.07.2010 № 607. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/607-2010-%D0%BF#Text>

32. Про затвердження Порядку справляння митних платежів при ввезенні на митну територію України товарів громадянами: наказ Міністерства фінансів України від 22.02.2012 р. № 581. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0916-12#Text>

33. Про затвердження Правил митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, які переміщуються громадянами через митний кордон України : наказ Державної митної служби України від 17.11.2005 р. № 1118. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1428-05#Text>

34. Про Митний тариф України: закон України від 19.09.2013 р. № 584VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-20#Text>

35. Савич О. П. Світовий ринок легкових автомобілів та глобальна економіка. *Економіка: реалії часу*. 2016. № 3. С. 144–149. URL: <https://economics.net.ua/files/archive/2016/No3/144.pdf>

36. 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.

37. Самсонова Л., Слободян А. Деформації ринку легкових автомобілів в Україні. *Товари і ринки*. 2020. №2. С. 33-45.

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 прогнозів. НАН України». Київ, 2019. 350 с. URL: <http://ief.org.ua/docs/mg/310.pdf> ISBN 978-966-02-8894-2.

39. Український авторинок: аналіз 2022 року та прогноз на 2023 URL: https://auto.24tv.ua/tag/avtobiznes_tag70.

40. Шевченко І. Ю. Регіональна диференціація автомобілізації населення України. *Економіка: реалії часу*. 2015. № 3. С. 41–46. URL: <https://economics.net.ua/files/archive/2015/No3/41-46.pdf>

41. Шуба О. А., Карабанов О. А. Характеристика сучасного світового автомобільного ринку. *Бізнес Інформ*. 2021. № 10. С. 14-22.

42. 2022 Production Statistics / International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. URL: <https://www.oica.net/category/production-statistics/2022-statistics/>

43. ACEA Report – Vehicles in use, Europe. January 2021. URL: <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-in-use-europe-january-2021/>

44. Global Auto Market 2020. URL: <https://www.focus2move.com/world-group-car-ranking/>

45. Guidelines for Importation and Registration of Motor Vehicle. URL: http://www.td.gov.hk/en/public_services/licences_and_permits/vehicle_first_registration/guidelines_for_importation_and_registration_of_mot/index.html.

46. Import of Passengers Cars into India. URL: <https://www.immihelp.com/import-of-passenger-cars-into-india/>.

47. Importing a Vehicle to India. URL: <https://www.angloinfo.com/howto/india/transport/vehicle-ownership/importing-a-vehicle>.

48. International Organization of Motor Vehicle Manufactures. URL: <http://oica.net/>

49. LeasePlan's Car Cost Index. URL: <https://www.leaseplan.com/corporate/news-and-media/newsroom/2018/car%20cost%20index>.

50. Motorization rate 2015 – worldwide. URL: <https://>

www.oica.net/category/vehicles-in-use/

51. Ombudsman. TÜV NORD official website. URL: <https://www.tuev-nordgroup.com/en/our-responsibility/ombudsman/>

ДОДАТКИ

Додаток А

Перелік найбільших імпортерів та кількість ввезених ними на митну територію України транспортних засобів протягом 2019–2021 років

Код та назва особи		Кількість ТЗ од.
Всього	776 ІІЗ осіб	2 342 828
42116093	ТОВ "Колнерс"	11 240
43883273	ПП "Ол транс глобал"	11 272
42800531	ТЗОВ "А-стат"	11 622
42330106	ТОВ "Укрвео"	11 839
33261252	ТОВ "Хюндай мотор Україна"	13 666
38537874	ТОВ "Ем-джи трейд"	13 847
33236598	ТОВ "Ніссан Мотор Україна"	14 342
38204199	Іноземне підприємство "І-АР-СІ"	15 303
30913130	ПрАТ "Єврокар"	16 195
20051198	ДП "Авто інтернешнл"	17 417
42926090	ТОВ "Вест стандарт юа"	17 525
20054535	ТОВ "Віннер Імпорте Україна, Лтд"	17 792
42195442	ТОВ "Вестленд-технікс"	17 818
40058407	ТОВ "Мейлан"	18 242
43022855	ТОВ "Укркастом"	19 210
35291194	ТОВ "Порше Україна"	20 076
42634661	ТОВ "Промислова компанія "ДТЗ"	20 097
24267110	ПП "Будпостач"	20 273
39834754	ТОВ "Інтернешнл приват компані"	20 450
36425268	ТОВ "Фалькон-авто"	20 925
43045888	ТОВ "Смарт гаджет"	23 100
41103895	ТОВ "Грін лайн фокс"	23 413
32145772	ТОВ "Південна торгова компанія"	24 452
36872294	ТОВ "Пежо Сітроен Україна"	25 937
43626693	ТОВ "Укрдок 17"	30 118
40781795	ТОВ "Мототрейдинг"	40 470
32589471	Підприємство з іноземними інвестиціями "Тойота-Україна"	45 943
33552751	ПАТ "Рено Україна"	48 671
Разом		591 255

Джерело: [9].