

**ОФІС З ФІНАНСОВОГО ТА ЕКОНОМІЧНОГО АНАЛІЗУ  
У ВЕРХОВНІЙ РАДІ УКРАЇНИ**

вул. Вел. Житомирська, 11, офіс 619, 01025, Київ, Україна  
тел. +38 044 255 92 31  
вул. Банкова, 6-8, офіс 323, 01008, Київ, Україна;  
тел. +38 044 255 41 65



**ФІНАНСОВІ НАСЛІДКИ ВІД ВНЕСЕННЯ ЗМІН ДО ПІДРОЗДІЛУ 5 РОЗДІЛУ XX «ПЕРЕХІДНІ ПОЛОЖЕННЯ»  
ПОДАТКОВОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ**

**Огляд внесених змін до законодавства**

Згідно з прийнятими змінами до підрозділу 5 розділу XX "Перехідні положення" Податкового кодексу України від 31 травня 2016 року, ставки акцизного податку на імпорт вживаних легкових авто значно знизилися – на 21-96% залежно від об'єму циліндрів двигуна. Найбільшого відсоткового зниження зазнали ставка податку на автомобілі з бензиновими двигунами об'ємом від 1000 до 1500 куб. см., найменшого – автомобілі з дизельними двигунами об'ємом понад 2500 куб. см.. З 16 ставок, які були змінені, 12 зменшились більше ніж на 80%.

**Таблиця 1.**

**Зміни ставок акцизного податку на імпорт вживаних легкових автомобілів**

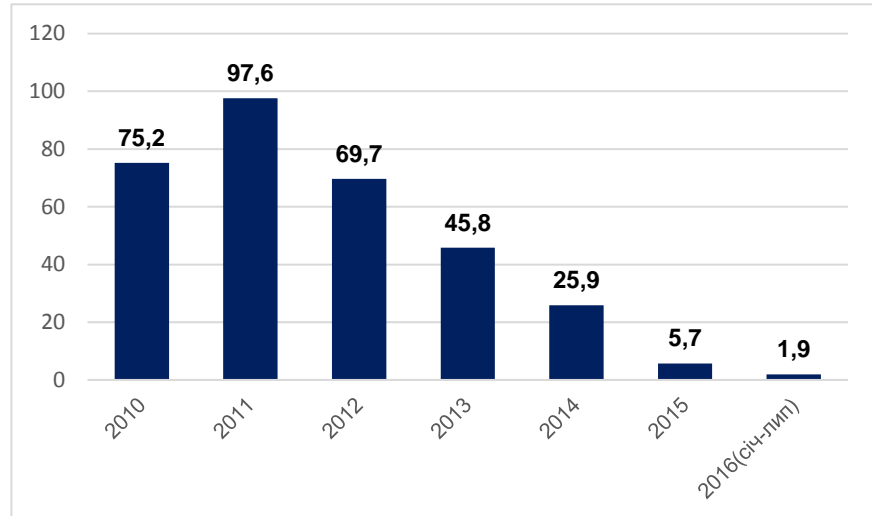
Автомобілі	Вік авто	Ставка акцизного податку, за 1 см <sup>3</sup> об'єму двигуна		Зміна, євро	Зміна, %
		Було, євро	Стало, євро		
<b>з бензиновим двигуном:</b>					
≤ 1000 см <sup>3</sup>	≤ 5 р.	1.094	0.102	-0.992	-90.7%
	>5 р.	1.438		-1.336	-92.9%
1000 - 1500 см <sup>3</sup>	≤5 р.	1.367	0.063	-1.304	-95.4%
	>5 р.	1.761		-1.698	-96.4%
1500 - 2200 см <sup>3</sup>	≤5 р.	1.643	0.267	-1.376	-83.7%
	>5 р.	2.441		-2.174	-89.1%
2200 - 3000 см <sup>3</sup>	≤5 р.	2.213	0.276	-1.937	-87.5%
	>5 р.	4.985		-4.709	-94,5%
> 3000 см <sup>3</sup>	≤5 р.	3.329	2.209	-1.120	-33.6%
	>5 р.	4.985		-2.776	-55.7%
<b>з дизельним двигуном:</b>					
≤ 1500 см <sup>3</sup>	≤5 р.	1.367	0.103	-1.264	-92.5%
	>5 р.	1.761		-1.658	-94.2%
1500 - 2500 см <sup>3</sup>	≤5 р.	1.923	0.327	-1.596	-83.0%
	>5 р.	2.441		-2.114	-86.6%
> 2500 см <sup>3</sup>	≤5 р.	2.779	2.209	-0.570	-20.5%
	>5 р.	4.715		-2.506	-53.1%

## Виробництво легкових автомобілів в Україні

Протягом останніх декількох років галузь виробництва легкових автомобілів в Україні переживає кризу. Тенденція скорочення її обсягів розпочалася ще з 2012 року. У 2015 році виробництво скоротилось на 88% у порівнянні з 2012 роком та на 94% - з 2011 р..

**Рис. 3.**

Обсяги виробництва легкових автомобілів в Україні, тис. шт.



**Джерело:**

за даними Укравтопрому

За перших сім місяців 2016 року показники виробництва виявились ще гіршими, ніж за аналогічний період попереднього року, скоротившись з 2914 до 1903 легкових автомобілів, з яких 1889 було вироблено ПрАТ «Єврокар» (офіційним дистриб'ютором автомобілів ŠKODA в Україні), а ще 4 авто – ПАТ «ЗАЗ». Тобто виробництвом легкових автомобілів упродовж цього року займалися лише дві компанії, а лише два роки тому їх кількість налічувала 4 компанії (табл. 2).

**Таблиця 2.**

**Виробництво легкових автомобілів в Україні в розрізі автовиробників, тис. шт.**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016 (січ- лип)
ПАТ «ЗАЗ»	59,4	40,0	19,3	12,8	3,7	1,9
Корпорація «Богдан»	20,2	12,0	6,0	2,0	-	-
ТОВ "ВО "КрАСЗ"	6,3	3,2	9,0	7,5	-	-
ПрАТ "Єврокар"	11,7	14,5	11,5	3,6	2,0	0,004

**Джерело:** за даними Укравтопрому.

## Реалізація легкових автомобілів на внутрішньому ринку

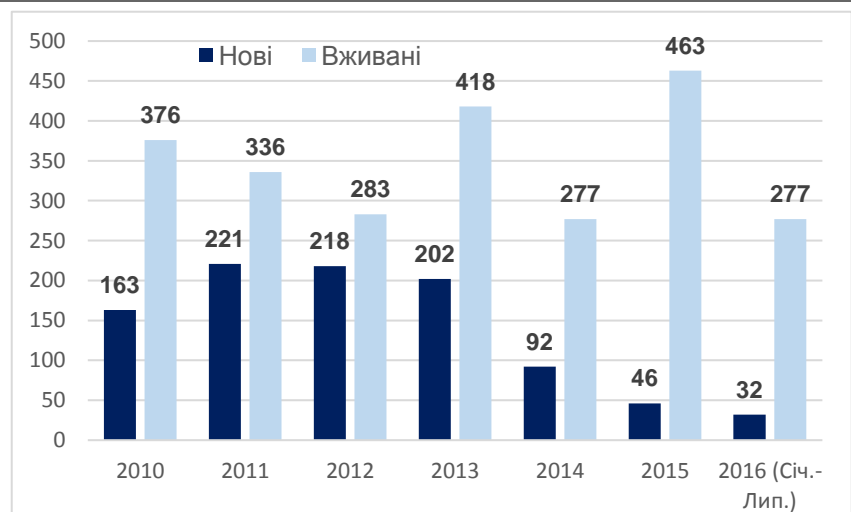
Протягом останніх трьох років економіка України переживає часи глибокої кризи. Різка девальвація національної валюти та зростання інфляції в Україні зумовило зниження купівельної спроможності населення. Показники реальної офіційної середньої заробітної плати (скореговані на індекс інфляції за базовими цінами 2013 року<sup>1</sup>) становили у 2013 р. - 2980 грн., 2014 р. – 2522 грн., 2015 р. – 2046 грн.. У доларах США середня заробітна знизилась з близько \$370 у 2013 році до близько \$150 в 2015 році.

Зниження купівельної спроможності українського населення призвело до серйозних змін у структурі ринку продажів легкових авто. У період 2013-2015 рр. різко скоротилась щорічна реалізація нових легкових автомобілів з 202 тис. шт. до 46 тис. шт., тобто на 156 тис. шт. (на 77%). Ринок вживаних легкових автомобілів поводить себе неоднорідно. Спочатку продажі знизилися з 418 тис. шт. у 2013 р. до 277 тис. шт. (на 34%) у 2014 р., а потім стрімко зросли до 463 тис. шт. (на 67%) у 2015 р..

Певна стабілізація вітчизняної економіки (реальний ВВП у I кварталі 2016 року збільшився на 0,1% у порівнянні з відповідним періодом 2015 року) зумовила незначне зростання (на 9 тис. шт.) обсягів реалізації нових легкових автомобілів за перші 7 місяців 2016 року порівняно з відповідним періодом 2015 року. Тенденція до збільшення продажів протягом зазначеного періоду відбувалася і на ринку вживаних авто.

**Рис. 1.**

Обсяги реалізації легкових автомобілів на українському авторинку, тис. шт.



**Джерело:**

за даними AUTO-Consulting

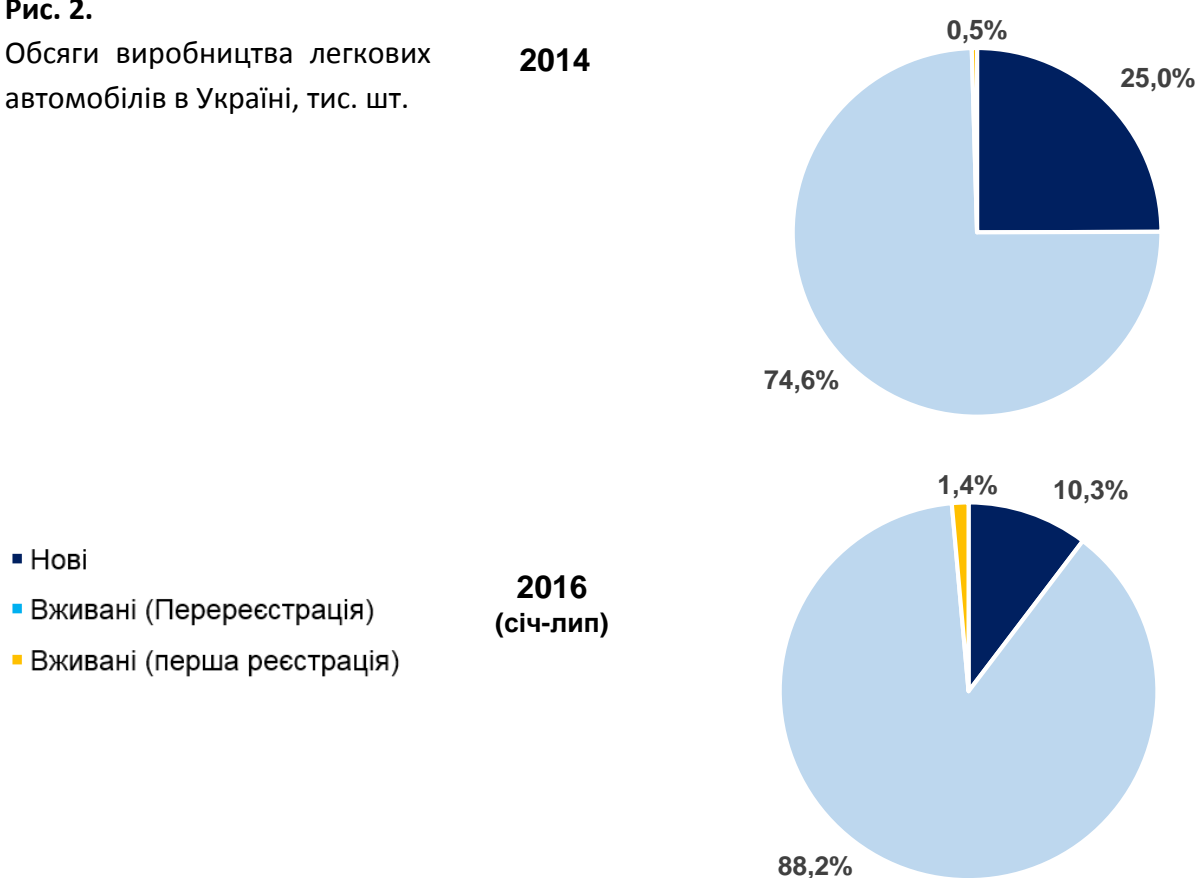
У структурі продажів легкових автомобілів на українському ринку найбільшу частку займають продажі вживаних автомобілів на внутрішньому ринку (перереєстрація). У 2015 році дана частка значно зросла в порівнянні з попередніми роками - до 90% (рис. 2.), у 2016 спостерігається її незначне скорочення до 88%. Другу за розмірами частку (10%) займає продаж нових автомобілів. Упродовж

<sup>1</sup> згідно з даними Пенсійного фонду України.

останніх років вона невпинно знижувалась, і лише за перші 7 місяців 2016 року показала незначне збільшення. Найменшу частку ринку займає реалізація імпортованих вживаних автомобілів: 2014 р. – 0,5%, 2015 р. – 0,9%, 2016 р. (січ.-лип.) – 0,8%.

**Рис. 2.**

Обсяги виробництва легкових автомобілів в Україні, тис. шт.



**Джерело:**

AUTO-Consulting

Необхідно відзначити, що протягом останніх трьох років структура продажів легкових автомобілів на українському ринку змістилася в сторону збільшення попиту на вживані автомобілі. Це спричинено зниженням рівня доходів українського населення. Важливою особливістю є те, що частка продажу автомобілів, яких стосуються безпосередні зміни законодавства (імпортовані вживані авто), протягом останніх декількох років була незначною – близько 1%.

## Імпорт легкових автомобілів

Різке падіння попиту на легкові автомобілі серед українців сприяло скороченню обсягів та зміні структури їх імпорту. У 2015 році в Україну було імпортовано близько 62 тис. шт. легкових автомобілів загальною вартістю 0,8 млрд. дол., що на 1 тис. шт. менше ніж у 2014 р. та на 111 тис. шт. менше ніж у 2013 р.. Середня вартість одного імпортованого легкового автомобіля у 2015 році складала 13,2 тис. дол., що є найменшим значенням даного показника за період з 2010 по 2016 рр..

Таблиця 3

### Імпорт легкових автомобілів на територію України

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 (січ-лип)
Кількість, тис. шт.	107	190	205	173	62	61	41
- нові	105	186	197	164	58	38	34
- вживані	2,1	3,1	7,7	8,5	4,5	23,1	7
Середня вартість одного автомобіля, тис. дол.	16,3	15,7	15,8	17,3	19,3	13,2	17,6

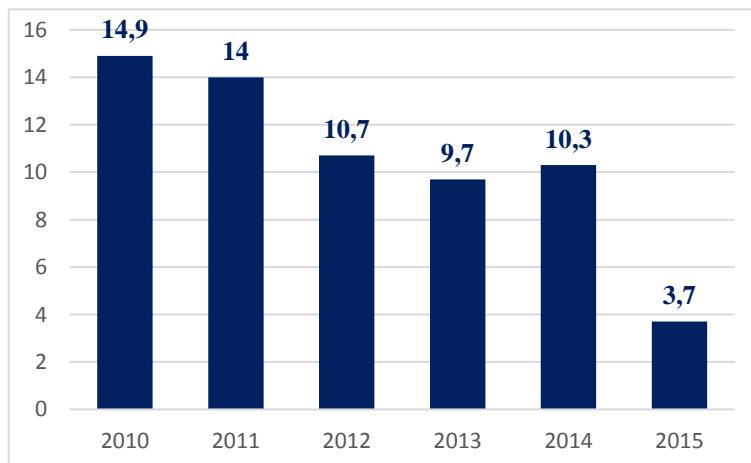
**Джерело:** Державна служба статистики України.

Скорочення загального імпорту легкових автомобілів відбулося через значне скорочення ввезення нових легкових автомобілів. Натомість імпорт вживаних авто збільшився у 4 рази (18,6 тис. шт.) з 4,5 тис. до 23,1 тис. шт. у 2015 р. У цьому році було імпортовано велику кількість вживаних легкових автомобілів з низькою вартістю, що є наслідком:

- зниження доходів населення та зростання попиту на дешевші автомобілі;
- заборонена ввезення автомобілів, які не відповідають екологічним стандартам Євро5<sup>2</sup>.
- 

**Рис. 4.**

Середня вартість одного вживаного легкового автомобіля імпортованого на територію України, тис. дол. США



**Джерело:**

Державна служба статистики України

<sup>2</sup> з 1 січня 2016 р. заборонено вводити відповідними змінами до Закону України "Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів" від 06.07.2012 р.

Дані фактори сприяли імпортерам завезти таку велику кількість дешевих вживаних легкових автомобілів старших 5 років (ввезено близько 19 тис. автомобілів середньою вартістю 1-2,5 тис. дол., таблиця 4).

Таблиця 4

**Структура імпорту легкових автомобілів у 2015 році**

Автомобілі товарної позиції 8703 (що використовувалися)	НОВІ		ВЖИВАНІ	
	Кількість, шт.	Середня ціна, тис. дол.	Кількість, шт.	Середня ціна, тис. дол.
<b>з бензиновим двигуном:</b>				
≤ 1000 см <sup>3</sup>	2793	6,4	5,256	1,0
1000 - 1500 см <sup>3</sup>	5733	10,2	4,387	2,4
1500 - 3000 см <sup>3</sup>	12495	16,6	634	8,5
> 3000 см <sup>3</sup>	719	64,9	61	41,9
<b>з дизельним двигуном:</b>				
≤ 1500 см <sup>3</sup>	4143	9,7	9,486	2,5
1500 - 2500 см <sup>3</sup>	9546	23,6	2,854	7,6
> 2500 см <sup>3</sup>	2734	49,6	444	36,8

**Джерело:** Державна служба статистики України.

Найбільша кількість дешевих авто віком понад 5 років було імпортовано з Німеччини та Франції (таблиця 5.). Оскільки Євро-5 став обов'язковим для легкових автомобілів у країнах Європейського Союзу з 1 вересня 2009 року<sup>3</sup>, можна припустити, що переважна більшість цих автомобілів не відповідали даному екологічному стандарту.

Таблиця 5

**Імпорт вживаних легкових автомобілів віком понад 5 років у 2015 р.**

	Бензиновий двигун ≤1000 см <sup>3</sup>		Бензиновий двигун 1000-1500 см <sup>3</sup>		Дизельний двигун ≤1500 см <sup>3</sup>	
	Кількість, шт.	Середня вартість, тис. дол.	Кількість, шт.	Середня вартість, тис. дол.	Кількість, шт.	Середня вартість, тис. дол.
Німеччина	3670	0,9	2545	1,3	1279	1,6
Франція	159	1,3	131	1,3	3026	1,3

**Джерело:** Державна служба статистики України.

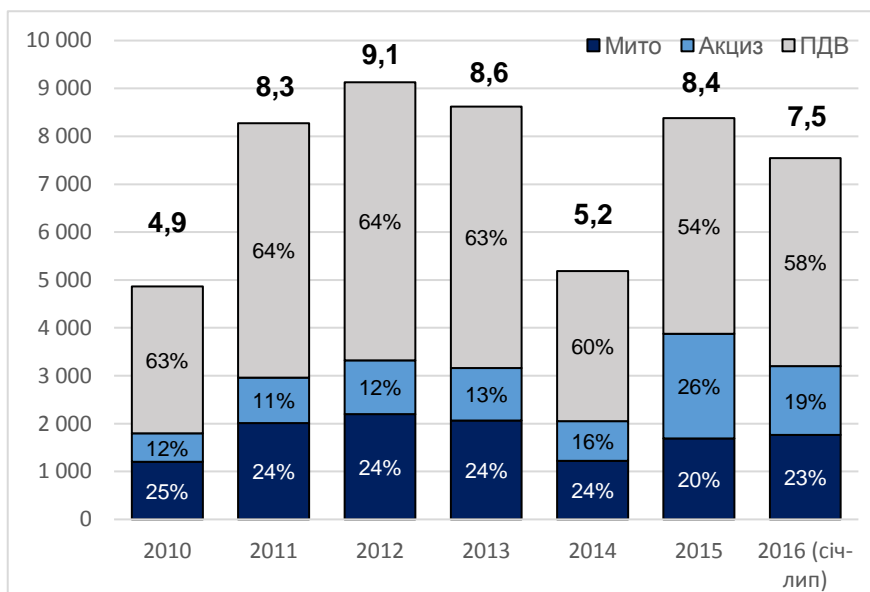
<sup>3</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32008R0692>

## Митні платежі від імпорту легкових автомобілів на територію України

При ввезенні на територію України транспортних засобів у митному режимі імпорту сплачуються наступні платежі: ввізне мито, акцизний податок та ПДВ. Їхні загальні обсяги складають 8-9 млрд. грн. щороку (рис. 5). Значне недоотримання кошів бюджетом відбулося 2014 році (рис. 5), що пов'язано з різким падінням обсягу імпорту. Проте вже у наступному році, вітчизняний бізнес, пристосувавшись до кризових умов, наростив імпорт легкових автомобілів. Це дозволило державному бюджету акумулювати 8,4 млрд. грн. (ставки акцизу на імпортні вживані транспортні засоби є значно вищими, ніж на нові). Найбільшу частку у структурі митних платежів від імпорту легкових автомобілів протягом аналізованого періоду (2011-2016 рр.) займає ПДВ, найменшу - акцизний податок.

**Рис. 5.**

Обсяг та структура митних платежів від імпорту легкових автомобілів, млн. дол.



**Джерело:**

за даними Державної фіскальної служби України

Аналізуючи структуру митних платежів від імпорту вживаних легкових автомобілів робимо висновок, що найбільшу частку у сплаті до бюджету займає акцизний податок (таблиця 6).

**Таблиця 6**

### Структура митних платежів від імпорту вживаних легкових автомобілів

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Мито	13,0%	13,1%	11,4%	10,9%	10,9%	8,1%
Акциз	48,4%	48,2%	52,9%	54,3%	54,2%	61,0%
ПДВ	38,6%	38,7%	35,7%	34,8	34,9%	30,9%
Разом, млн. грн.	82	163	446	479	266	1992

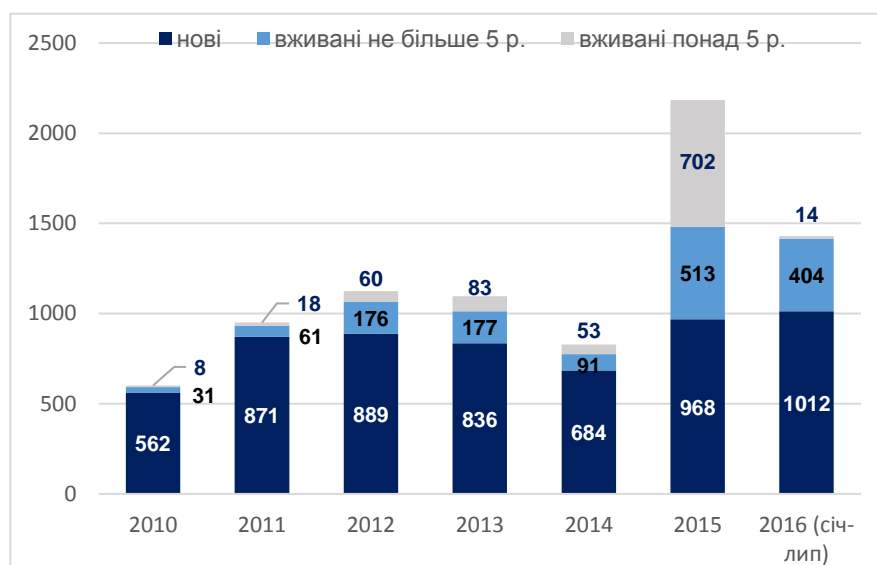
**Джерело:** Державна фіскальна служби України

Загальні надходження від акцизного податку загалом значно зросли у 2015 році – 2,2 млрд. грн., що пов'язано з двома факторами: 1) інфляція; 2) збільшення імпорту вживаних авто. Значно збільшилася частка надходжень акцизного податку від імпорту вживаних легкових автомобілів до 32%, у той час як цей показник за попередні п'ять років становив у середньому 4,5%. Тенденції перших семи місяців 2016 року вказують на те, що, за підсумками року, показники номінальних надходжень від акцизного податку за імпорт нових та вживаних не більше 5 років легкових автомобілів зростуть у порівнянні з 2015 роком. Натомість відповідний показник за імпорт вживаних авто більше 5 років значно зменшиться.

Загалом, у випадку сталості законодавства (не набрання чинності закону щодо зниження ставок), тенденції вказують, що у 2016 році надходження від акцизного податку навряд чи змогли б перевищити номінальні показники 2015 року.

**Рис. 6.**

Обсяги надходжень акцизного податку від імпорту легкових автомобілів, млн. грн.



**Джерело:**

Державна фіскальна служба України

## Міжнародний досвід

Договір про створення Європейського Союзу передбачає вільний потік товарів, у тому числі легкові автомобілі, між країнами-членами. Це означає заборону на встановлення мита на їх імпорт. Україна підписала Угоду про асоціацію з ЄС, в якій, починаючи з 1 січня 2016 року, передбачається зниження ставок ввізного мита на автомобілі до 0% протягом 7 – 10 років.

Польща при вступі в ЄС «відкрила» свої кордони для імпорту вживаних легкових автомобілів із інших країн-членів. До законодавства були внесені такі зміни: скасована заборона на реєстрацію транспортних засобів, які не відповідали екологічному стандарту Євро-2; анульовано ПДВ у розмірі 22% при імпорті вживаних легкових автомобілів. У свою чергу, акцизний збір, в той момент, не зазнав змін:



його ставки встановлювалися у відповідності до вартості автомобіля та залежали від віку авто та об'єму двигуна<sup>4</sup>. Внаслідок таких змін значно зросли обсяги ввезення вживаних транспортних засобів.

Таблиця 7

**Імпорт вживаних легкових автомобілів в Польщу (перша реєстрація, тис. шт.)**

Рік	2003	2004	2005
Кількість	33	515	531

**Джерело:** згідно з даними дослідження «The Impact of Used Car Imports on the Industry and Markets in Eastern Europe»

Статистика підтверджує, що більшість імпортованих в Польщу легкових автомобілів були старші 10 років – 60-65%, у той час як автомобілів до 4 років – тільки 5-7%<sup>5</sup>. Такий ріст імпорту вживаних транспортних засобів значно знизив попит на нові автомобілі: якщо в 2003 р. їх було продано близько 35 тис. шт., то в 2004 р. – 32 тис. шт., 2005 р. – 23 тис. шт.. На початку 2006 року торгівля вживаними автомобілями між Польщею та іншими країнами ЄС помітно знизилась унаслідок введення в дію екологічного збору<sup>3</sup>, який робив старі автомобілі значно дорожчими. Проте вже з 1 грудня того ж року знову відбувся ріст імпорту вживаних автомобілів. Це було пов'язано зі зниженням ставок акцизного збору на їх імпорт. До 1 грудня 2006 року його ставки були, як наведено у Таблиці 8.

Таблиця 8.

**Ставки акцизного збору на імпорт легкових автомобілів у Польщі до 2006 року**

	≤ 2000 см <sup>3</sup>	> 2000 см <sup>3</sup>
<b>1-2-літній автомобіль</b>	3,1%	13,6%
<b>3-літній автомобіль</b>	15,1%	25,6%
<b>4-літній автомобіль</b>	27,1%	37,6%
<b>5-літній автомобіль</b>	39,1%	49,6%
<b>6-літній автомобіль</b>	51,1%	61,6%
<b>7-літній автомобіль</b>	63,1%	65,0%
<b>8-літній автомобіль</b>	65,0%	

**Джерело:** The excise duty of imported cars – legal problems

<sup>4</sup> [http://transportproblems.polsl.pl/pl/Archiwum/2007/zeszyt1/2007t2z1\\_06.pdf](http://transportproblems.polsl.pl/pl/Archiwum/2007/zeszyt1/2007t2z1_06.pdf)

<sup>5</sup> <http://www.ihsglobalinsight.com/gcpath/AUTO0506Root.pdf>

Після внесених змін, ставки акцизного збору не залежали від віку автомобіля та становили 3,1% для автомобілів з об'ємом двигуна не більше 2000 см. куб. та 13,1% - понад 2000 см. куб.. Станом на сьогодні, перша ставка не змінилася, а друга зросла до 18,6%<sup>6</sup>.

Аналогічна ситуація з імпортом вживаних транспортних засобів відбувалась у Чехії, Словаччині, Словенії, Литві та інших країнах. Для того, щоб обмежити автомобільний ринок від старих автомобілів, ці країни вносили зміни до податкового законодавства:

- Чехія збільшила ПДВ на імпорт вживаних транспортних засобів та дозволила ввозити легкові автомобілі віком до 11 років, які відповідають екологічному стандарту Євро-2;
- Словаччина збільшила ПДВ на імпорт вживаних транспортних засобів, а також встановила реєстраційний збір, який залежав від віку автомобіля.

### Вплив зниження ставок акцизу для імпортних автомобілів на економіку України

Враховуючи міжнародний досвід та економічну теорію, зниження ставок акцизу на імпортні автомобілі призведе до:

- зростання кількості імпортованих легкових автомобілів загалом;
- зниження частки імпорту нових легкових автомобілів;
- значне зростання імпорту легкових автомобілів віком менше 5 років;
- незначні зміни в імпорті легкових автомобілів віком старше 5 років у 2016 році та значне зростання імпорту у 2017 році.

Законом заборонено ввезення автомобілів вироблених до 1 січня 2010 року. У 2016 р. можна буде ввозити лише авто, які вироблені у 2010 році, у 2017 р. – автомобілі 2010-2011 рр. Враховуючи, що з 1 січня 2018 року (Законом України №5177-17) Україна має намір заборонити імпорт автомобілів, які не відповідають екологічному стандарту Євро-6, слід очікувати у 2017 р. зростання імпорту автомобілів даного сегменту, які відповідають екологічному стандарту Євро-5 (тобто найбільш дешевих, які можна імпортувати). Аналогічна тенденція спостерігалась у попередні роки.

На імпорт вживаних транспортних засобів у найближчі декілька років буде впливати велика кількість дешевих вживаних легкових автомобілів старших 5 років, яка була завезена у 2015 році. В умовах зниження купівельної спроможності населення, українці з низьким доходом зможуть дозволити собі лише найдешевші автомобілі.

Зважаючи на середній вік автомобілів в Україні (19,6 років), збільшення імпорту вживаних автомобілів (за існуючих умов) не нестиме шкоди для екологічної безпеки нашої держави.

Збільшення попиту на імпортні вживані автомобілі ще більше знизить попит на продукцію вітчизняного товаровиробника і, як наслідок, може призвести до ще більшого зниження виробництва (зборки) автомобілів, що призведе до втрат робочих місць працівниками виробничих підприємств.

Значне зниження ставок акцизного податку у сукупності зі зниженням ставок мита (згідно з Угодою про асоціацію між Україною та ЄС) та обмеженнями щодо кількості ввезених автомобілів за зниженими ставками акцизу (1 на рік) призведе до втрат бюджетом податкових надходжень (у тому числі і за рахунок зниження податкових надходжень від національного виробника автомобілів). Проте

<sup>6</sup> [http://www.finance.mf.gov.pl/excise-duty/basic-information/-/asset\\_publisher/k3S5/content/excise-duty-poland/pop\\_up?\\_101\\_INSTANCE\\_k3S5\\_viewMode=print](http://www.finance.mf.gov.pl/excise-duty/basic-information/-/asset_publisher/k3S5/content/excise-duty-poland/pop_up?_101_INSTANCE_k3S5_viewMode=print)

такі втрати будуть не значними, так як частково покриватимуться за рахунок розширення бази оподаткування (збільшення кількості імпортованих легкових автомобілів).

У таблиці 9 відображені основні соціально-економічні переваги та недоліки від зниження ставок акцизного податку на вживані легкові автомобілі.

Таблиця 9

**Переваги та недоліки від зниження ставок**

<b>Переваги</b>	<b>Недоліки</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Зниження цін для населення, що дозволить купувати автомобілі кращої якості.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Втрати бюджетом податкових надходжень.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Збільшення загальної кількості автомобілів в Україні, що стимулюватиме інші галузі економіки.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Зниження внутрішнього виробництва, а як наслідок скорочення робочих місць.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Зниження середнього віку легкових автомобілів в Україні.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Збільшення відтоку валютного капіталу з України.</li></ul>