

DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2023.03.257>

JEL classification: E60, E62, F49, G28

UDC: 336.1

Володимир ДМИТРИВ

кандидат економічних наук, доцент,
доцент,

кафедра фінансів імені С. І. Юрія,
Західноукраїнський національний університет, Україна

E-mail: dmytriv88@ukr.net

ORCID: 0000-0003-0568-757X

ПОДАТКОВІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ РИНКУ ЕЛЕКТРОКАРІВ В УКРАЇНІ

АНОТАЦІЯ

Вступ. Широкомасштабна війна в Україні призводить до знищення низки галузей промисловості, закриття заводів, еміграції людського капіталу закордон, зростання цін на енергоресурси. Досвід розвинених країн одним із перспективних напрямків подолання криз вважає розвиток й використання екологічного транспорту, зокрема поступову заміну бензинового, дизельного та газового легкового та вантажного транспорту на електромобілі. Виробництво та експлуатація екологічно чистих електрокарів є інструментом для стимулювання інноваційного виробництва в країні.

Мета. Полягає в аналізі стану ринку електромобілів та оцінювання перспектив його розвитку, а також моделювання та надання практичних рекомендацій щодо покращення державного стимулювання виробництва та експлуатації електромобілів в Україні.

Методи дослідження. Для досягнення визначеної мети та вирішення поставлених завдань використано сукупність загальнонаукових та спеціальних методів дослідження, графічний, логічний, системний, порівняльного та кореляційно-регресійного аналізу, які забезпечили об'єктивність і достовірність сформульованих висновків.

Результати. Доведено, що саме ринок електромобілів може стати драйвером повоєнної відбудови України. Саме в Україні сконцентровані великі запаси ресурсів для повноцінного виробництва електромобілів. Запропоновано для подолання рівня безробіття, створення нових робочих місць потрібно залучати інвестиції у будівництво заводів по виробництву електромобілів.

Ключові слова: ринок; електромобілі; податки; конкуренція; ПДВ; акцизний податок; мито; інновації; держава.

Вступ

Інноваційні складові виробництва електромобілів дають змогу утримувати високий попит, що лежить в основі збільшення доходів від активізації продаж. В цьому випадку держава повинна на початковому етапі становлення цієї підгалузі забезпечити стимулювання внутрішнього попиту населення на електромобілі, щоб компенсувати інноваційні ризики. Надалі інноваційність забезпечуватиме зростання зацікавленості, а

підвищення доходів населення – купівельну спроможність для придбання електромобілів.

Значна кількість недоліків електромобілів, а саме: низький пробіг, нерозвиненість інфраструктури, невисокий ресурс електроаккумуляторів свідчать про широкі можливості для пошуку інноваційних рішень цих проблем, що дає підстави стверджувати про перспективи утримання інноваційної доцільності їхнього виробництва. Підтримуючи виробництво електромобілів держава створює потенційні резерви для наповнення доходів

© Володимир Дмитрів, 2023

Отримано: 25.09.2023 р.

Рекомендовано до друку: 10.10.2023 р.

Опубліковано: 25.10.2023 р.



Ця стаття розповсюджується на умовах ліцензії Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0, яка дозволяє необмежене повторне використання, розповсюдження та відтворення на будь-якому носії, за умови правильного цитування оригінальної роботи.

Як цитувати: Дмитрів В. Податкові аспекти функціонування ринку електрокарів в Україні. *Економічний аналіз*. 2023. Том 33. № 3. С. 257-265. DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2023.03.257>

державного бюджету, що є основним її завданням.

Мета статті

Мета статті – на основі аналізу ринку електромобілів виробити рекомендації щодо формування ринку електрокарів в Україні, дослідити як впливає стимулювання з боку держави на купівлю екологічно чистого транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження

На українському ринку електрокарів з 2018 р. повністю був скасований ПДВ та акцизний податок на ввезення в Україну електромобілів. Саме під кінець року парламентарії, принаймні на 2018 р., повністю скасували ПДВ та акцизний податок на ввезення в Україну електромобілів. Стимулюючи країну до розширення парку екологічно чистого транспорту, депутати спробували хоч якось компенсувати свою невиконану обіцянку врегулювати питання авто на єврономерах, за великим рахунком, теж пов'язане з екологією. Однак сумнівим було розраховувати, що країна, котра останнім часом масово звозить з усього світу вживані автомобілі, за рік встигне про стимулювати купівлю електрокарів. Важливо, що від ПДВ та акцизу звільняються у тому числі й особи, зайняті комерційною діяльністю з використанням електромобілів: служби таксі, прокат, лізинг.

Ринок електромобілів у західних країнах активно розвивається, за 2014 р. він збільшився в розвинених країнах на 117% і становить вже понад 800 тис. одиниць екологічно чистих автомобілів. Левова частка вже наявних в Україні електромобілів знаходиться у великих містах та в столиці.

Крім того, дія тимчасового податкового послаблення поширюється не тільки на нові електромобілі, а й на старі. Спочатку парламентарії пропонували впровадити податкові пільги на 5 років лише до 2022 року. Але після поправок, внесених скоротили термін дії закону до одного року, тепер це питання розглядається щороку. Якщо говорити про бізнес офіційних імпортерів нових електромобілів, то пільги дозволять їм наблизити ціну електрокарів до ціни аналогів на двигуні внутрішнього згоряння.

За рік Україна споживає близько 4 млн. тонн бензину. Понад 3 млн. тонн нафти ми імпортуємо. Однак, Україна виробляє електрику самостійно, тобто нам не потрібно імпортувати паливо за іноземну валюту. Україна імпортує приблизно 70% бензину і 80% дизельного палива. Використання електроенергії, що є національним продуктом, замість бензину, дозволить щорічно залишати в українській економіці близько 1,8 млрд. дол.

Законопроекти, які ініціюють розвиток ринку електромобілів, уже розроблені та прийняті Верховною Радою за основу. Затвердження цих законопроектів може зрівняти в ціні електрокари з автомобілями такого самого класу, що працюють на бензині. Зрозуміло, це значно підвищить попит на електромобілі, зарядка яких набагато дешевша, ніж заправка бензинового аналога.

Є ще одна перешкода, яку, за словами фахівців, цілком можна подолати: в Україні поки що не розвинена інфраструктури для електромобілів. Це означає, що, купивши електромобіль і вирушивши на ньому в подорож, власник ризикує не знайти дорогою зарядки. Звісно, місця зарядки вже не є в нас чимось надзвичайним, такі станції працюють у всіх великих містах [1].

Викликом для розвитку мережі електрозаправок є розбалансована енергетична система. Існують два піки щоденного енергоспоживання – вранці та ввечері. Особливість атомного реактора в тому, що він довго розганяється й довго зупиняється, і коли реактор розганяється, нам нікуди діти надлишкову електроенергію. Тому доводиться опускати його потужності на нижній загальнодержавний рівень, а піки доганяти генеруючими станціями, які працюють на вугіллі або іншому твердопаливному матеріалі. Щойно трапляються перебої з поставками палива, у країні починаються проблеми зі світлом. В цивілізованих країнах розбалансованість системи вирішили просто: підвищили вартість електроенергії вдень і значно знизили нічний тариф.

Крім того, доганяти піки доцільно за рахунок альтернативних джерел енергії. Поки що цей напрям зовсім не розвинений в Україні, хоча в нас для цього є унікальні природні ресурси. Фахівці виділяють ряд регіонів – Одеський,

Миколаївський, Херсонський, Приазовський, Донецький та Кримський, у яких використання вітру економічно вигідне, хоча потрібно враховувати військові дії у прифронтових регіонах. По-друге, в Україні встановлено один із найвищих у Європі «зелених тарифів», який покликаний стимулювати інвестора вкладати кошти в розвиток альтернативної енергетики.

Фахівці відзначають, що Україна має унікальні мережі для експорту альтернативної енергії, побудовані ще в радянські часи для транспортування атомної електроенергії. Їх можна пристосувати для альтернативної, але проблема в іншому: Італія, наприклад, маючи великий вітропотенціал на рівнинах поблизу моря, розміщує маленькі об'єкти потужністю від 15 МВт, які повністю забезпечують потреби конкретного регіону. Щоб побудувати об'єкти альтернативної енергетики, як в Італії, Україні необхідні інвестиції – у середньому 1 МВт потужності коштує 1-1,5 млн. євро. І все-таки в Україні є унікальна можливість посісти достойне місце серед країн, які активно розвивають використання електромобілів.

Як свого часу нафта перетворилася на ключовий ресурс і найважливіший елемент світової економіки завдяки двигуну внутрішнього згоряння, так і розвиток ринку електрокарів може зробити маловідому сьогодні копалину – літій – регулятором ринків та світової економіки. Основним центром видобутку цього металу на сьогодні є «Літєвий трикутник» Південної Америки, який охоплює території Чилі, Болівії та Аргентини. На ці країни припадає 70% світових запасів літію.

Україна є однією з небагатьох країн Європи, в якій є родовища літію. Для нашої країни розробка літєвих родовищ може стати рівнозначною видобутку золота, при правильному підході літєва промисловість не тільки принесе істотні кошти в економіку України, а й залучить до нас провідні світові інноваційні технології.

Розвиток власної мінерально-сировинної бази літію (Полохівське родовище в Кіровоградській обл., Станковатське і Шевченківське – у Донецькій обл., а також перспективне Беганське – на Закарпатті) перетворить Україну з імпортера на експортера літєвої продукції. У нас навіть є держпрограма

розвитку мінерально-сировинної бази України до 2030 р.

Розглянемо більш детально державні стимули розвитку ринку купівлі-продажу даного виду транспорту. Так, ряд країн Європейського Союзу на державному рівні застосовують різноманітні економічні важелі та інструменти (напр., знижки при реєстрації електромобіля, премії, субсидії, безкоштовний проїзд на платних дорогах, безкоштовні заправки тощо). Слід відмітити, що в Австрії покупці електричних транспортних засобів звільняються від транспортного податку і податку на паливо, у Греції – від сплати податку на реєстрацію, податку на розкіш та податку на розкішне життя, в Угорщині – від реєстраційного податку, річного збору і податку на автомобілі, що належать компаніям, у Люксембурзі – сплачують мінімальну ставку річного автомобільного збору, у Португалії та Румунії – від реєстраційного податку і щорічного збору. В Хорватії, Кіпрі, Естонії, Литві, Польщі, Україні, Словенії покупці електромобілів жодних пільг не мають. Незважаючи на те, що в окремих країнах відсутні пільги при купівлі електромобілів попит на них все таки зріс.

Збільшення частки електромобілів – це інвестиції кожного свідомого громадянина в здоров'я та екологію у своїй державі. Важливими факторами які сприятимуть цьому є здешевлення вартості електромобіля та розвиток електромобільної інфраструктури. Важливою метою нашої держави повинно бути створення умов для виробництва електромобілів, що перемістять її в розряд високорозвинених країн світу з можливістю випускати конкурентоспроможну продукцію. Адже зараз у світі йде конкурентна боротьба за залучення інвесторів для будівництва у своїх країнах заводів виробників електрокарів. Прикладом цьому є прохання уряду Угорщини та Туреччини інвестувати у будівництво таких заводів на своїй території, що дозволить виробляти конкуренту продукцію та створить на їх ринках нові робочі місця, а також дозволить збільшити експортний потенціал цих країн.

У Норвегії на державному рівні створено такі умови, що за кілька років Норвегія вийшла на перше місце у світі за кількістю екологічно

чистих автомобілів на душу населення. Країною з населенням 5 млн. жителів вже налічується 32 тис. електрокарів. Варто зазначити, що в норвежців рівень життя один із найвищих у світі, а також впровадженні особливі пільги, а саме податкова амністія. Це означає, що власники автомобілів звільнені від сплати 25% податку на додану вартість і податку на реєстрацію, який сягає десятків тисяч доларів за один транспортний засіб, а також звільнені від транспортного податку. Так, за даними Європейської асоціації виробників автомобілів, Норвегія звільняє покупця електрокара від усіх податків та зборів, у тому числі 25% ПДВ. Нідерланди – від усіх реєстраційних і дорожніх податків (за чотири роки власник електромобіля заощаджує 5750 дол.).

Схожі пільги є в багатьох країнах, які стимулюють продаж електрокарів, а саме: в Естонії, наприклад, власникові автокара компенсують до 50% його вартості, у США – 7,5 тис. дол., у Франції – 7 тис. євро, у Китаї – 10-18 тис. дол. за легковий автомобіль і 82 тис. – за автобус. Навіть у росії створено сприятливі умови для розвитку «чистого» автотранспорту – скасовано митний збір у 19%.

Ісландія – електромобілі вартістю до 52600 дол. – від сплати ПДВ плюс дає 90 хвилин безплатного паркування в центрі міста. Швеція, Франція та Велика Британія надають покупцеві урядовий грант (відповідно, до 4,5, 6,5 і 6 тис. дол.). У Бельгії передбачено прибуткову податкову знижку 30% від вартості електромобіля з урахуванням ПДВ (максимальна сума знижки – 10 тис. дол.). Уряд Естонії з 2011 по 2014 рр. витратив 9 млн. євро, видаючи гранти на купівлю електромобілів. Німеччина та Португалія надають урядовий грант – 5400 дол. Урядові гранти Румунії й Іспанії еквівалентні 7235 і 8600 дол. [2].

Отже, можна стверджувати, що екологічна ситуація в Україні є вкрай негативною, а пошук шляхів зменшення забруднення повітря діоксидом вуглецю (найбільший хімічний забруднювач), переходять в розряд найбільш актуальних. Суттєві зменшення викидів шкідливих речовин у навколишнє середовище, особливо у великих містах, можна забезпечити стимулюванням як виробництва, так і використання електромобілів, адже електричний транспорт створює у три рази

менше викидів CO₂, ніж аналогічні дизельні та бензинові автомобілі. Отже, ключовим залишається той факт, що покращення екологічної ситуації можливе за рахунок розвитку ринку електромобілів та масового їх використання.

Світовий ринок електромобілів сьогодні знаходиться в стадії активного розвитку та швидко зростає. Інноваційні технології, збільшення зарядки акумуляторів на відстані понад 350 км, покращення інфраструктури, здешевлення вартості електромобілів, збереження навколишнього середовища, надання податкових пільг та субсидій покупцям в різних країнах світу роблять даний ринок досить перспективним. Практично кожна світова автомобілебудівна компанія здійснює виробництво екологічно безпечних автомобілів (зокрема, електромобілів). Всесвітнім товариством вже декілька років поспіль ведеться обговорення про перехід від автомобілів із двигуном внутрішнього згорання на екологічний транспорт.

Таким чином, сектор електромобілів сьогодні можна вважати одним із найбільш активних сегментів товарного ринку, де швидкими темпами зростає чисельність як виробників, так і продавців цього виду екологічно чистого транспорту.

Виробництво та обсяги продажів електромобілів активно зростають не лише у високорозвинених країнах (США, Німеччина, Норвегія, Нідерланди), але й інших державах, які активно розвиваються (напр., Китай). Китайської техніки та сировини на європейському ринку стає дедалі більше, а де китайські товари – там і китайський вплив. У Брюсселі не бажають потрапити в залежність від Пекіна, особливо під час війни в Україні та постійної напруги навколо Тайваню.

Кількість електроавто в Україні зростає. Так, за півроку 2023 року було ввезено 12844 електрокарів. Це майже стільки ж, як за весь минулий рік та у півтора рази більше, аніж за весь 2021. Так, якщо у 2021 році в країну завезли 8867 електроавто, й це складало лише 1,3% від загальної кількості імпортованих машин, ще торік це було 2,5% або 13722 електроавтівки. Лише за півроку 2023 в країну вже потрапили 12844 електрокарів – це 7,2% від загальної кількості імпортованих

машин. Важливо, що частка електромобілів росте на тлі зменшення загальної кількості ввезених в Україну автовок. Так, в 2021 році було зареєстровано 673 859 транспортних

засобів, ввезених з-за кордону, у 2022 році — 554 103, а з січня по червень включно поточного року — 178 075.

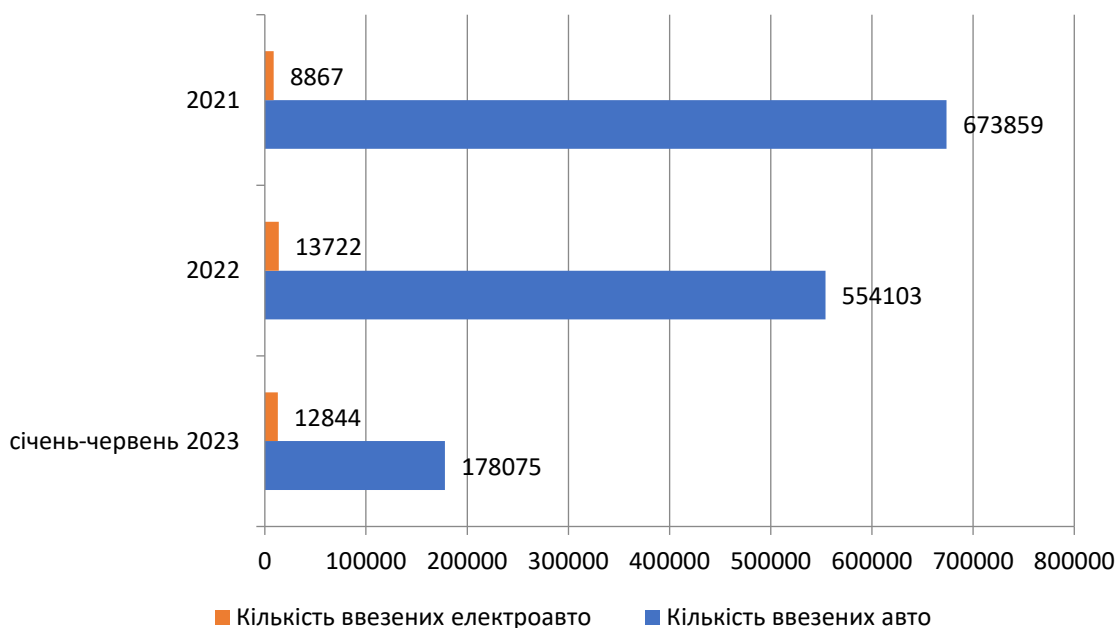


Рис. 1. Імпортовані авто в Україну за період 2021 р. – січень-червень 2023 року, шт. [3].

Витіснити китайські товари з європейського ринку шляхом підвищення конкуренції стає складніше. У 2022 році країни ЄС придбали в КНР продукції на 636 млрд. євро, а продали – на 230 млрд. євро. Дисбаланс – 400 млрд. євро. Таким же був розрив у торгівлі між США та Китаєм, коли експрезидент Дональд Трамп почав у 2017 році торговельну війну.

Засилля китайських товарів не лише ставить Європу в залежне положення від авторитарного режиму Сі Цзіньпіна, а й загрожує інтересам окремих промислових компаній. ЄС ризикує програти перегони за лідерство в «зелених» технологіях, де невдовзі крутитимуться сотні мільярдів доларів.

Однак на відміну від США Євросоюз не поспішає обкладати конкурента митами й оголошувати торговельну війну. Блок називає свою стратегію «зменшенням ризиків» і планує «обережно балансувати» китайський імпорт. Як це не називай, але йдеться про захист ринку з боку держави.

З 2035 року Євросоюз планує заборонити продаж нових автомобілів з двигуном внутрішнього згоряння. Готуючись до цієї події,

автовиробники переорієнтовуються на випуск електромобілів. Влада ЄС цьому сприяє, видаючи субсидії на їх купівлю. Європейський ринок перетворюється на золоту жилу для виробників машин на акумуляторах.

Також ЄС переводить на «зелені» рейки свою енергетику: масово купує сонячні панелі, вітрогенератори, теплові насоси та обладнання для енергозбереження. Усього перерахованого потрібно так багато, що лідери Євросоюзу не помітили, як поставили себе в залежність від низки технологічних товарів, специфічних металів та компонентів, які розкидані по всій земній кулі, а найбільше – у Китаї. В Китаї стримано підтримують ідею «зеленого» курсу, але не проти на ній заробити. Цей промисловий гігант виробляє сонячні панелі, електромобілі, акумулятори, нарощує видобуток та обробку металів, критично важливих для чистих технологій. Саме у Китаї виробляється 60% світових потужностей з обробки літію та 80% – рідкісноземельних металів, виробляється 77% акумуляторів, 75% сонячних панелей та 60% електромобілів.

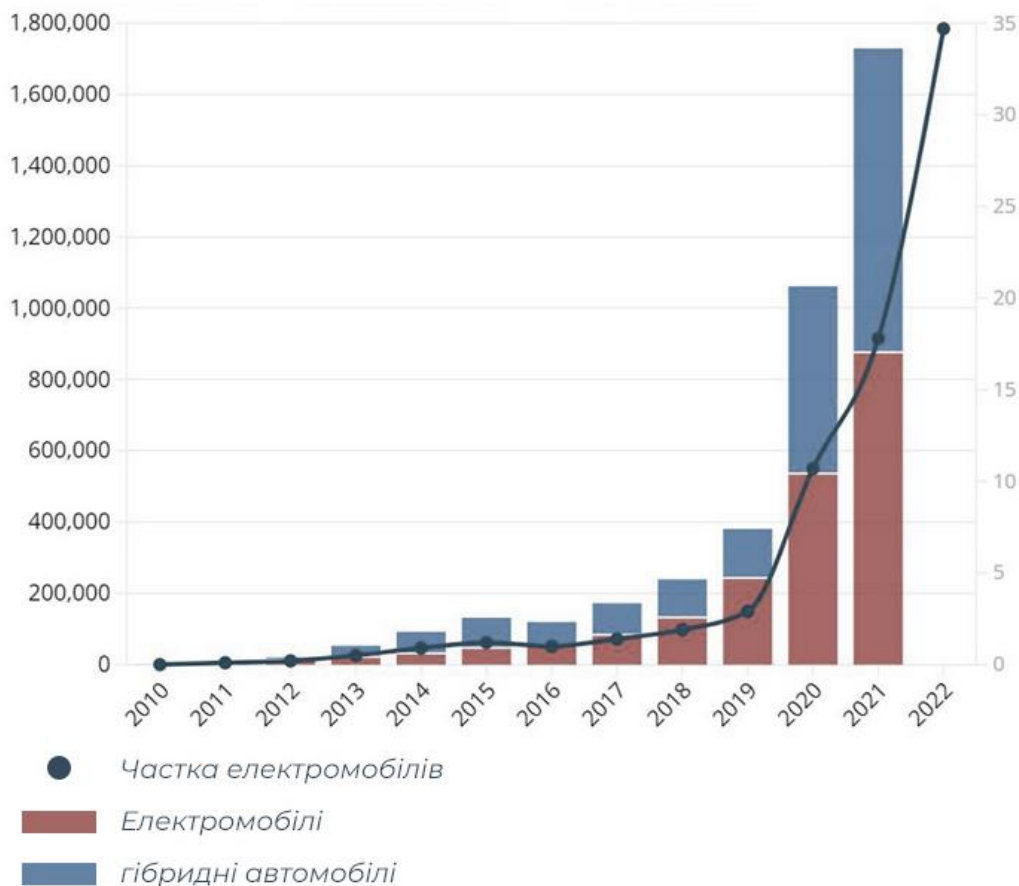


Рис. 2. Динаміка ринку електромобілів в ЄС за 2010 – 2022 роки [4]

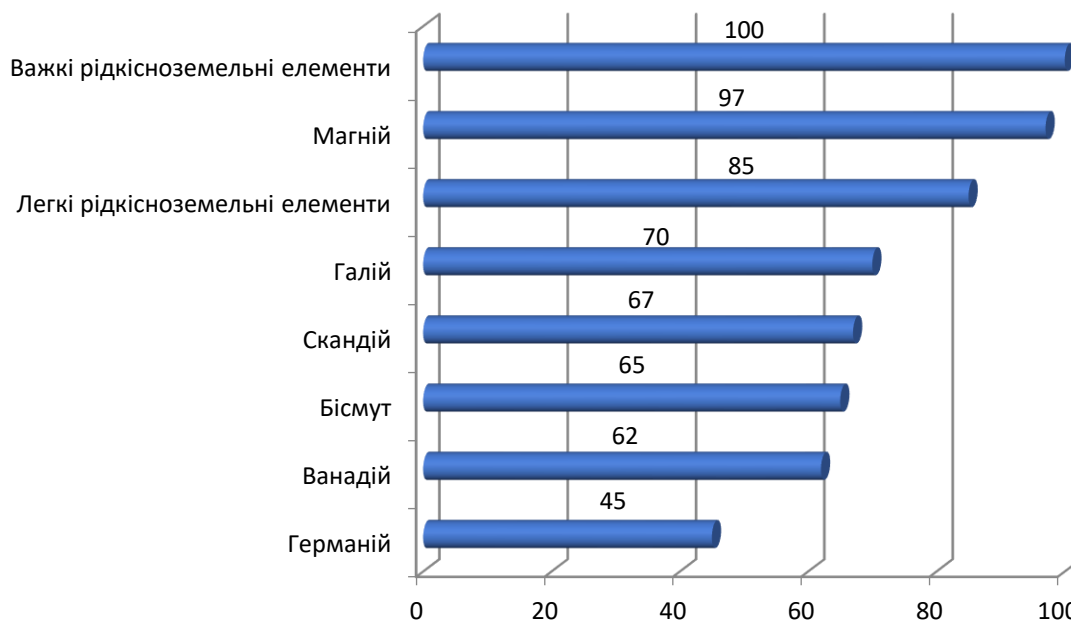


Рис. 3. Залежність ЄС від китайських компонентів у 2023 році [4]

Китай захоплює світовий ринок автомобілів, випереджаючи конкурентів з розвинених країн.

За даними Єврокомісії, вироблені в КНР електромобілі виходять на 20% дешевшими,

ніж вироблені в ЄС. У Китаї зосереджено багато ланок виробництва автомобілів: видобуток сировини, обробку, виготовлення компонентів, збирання. Ці технологічні ланцюги вертикально-інтегровані. Тобто китайські виробники можуть контролювати процес від обробки металу до фінального збирання й гарантовано отримувати потрібні компоненти за стабільними цінами.

Європейські виробники контролюють значно менше ланок, тож за літій або акумулятори їм доводиться конкурувати з усім світом. На розвиток окремих технологічних галузей Пекін видає великі субсидії, а на зарплати китайських робітників компанії витрачають менше, ніж європейці.

Автозаводи в ЄС витрачають більше грошей на дотримання суворих екологічних і соціальних стандартів, а також страждають від енергетичної кризи. На відміну від Китаю, де вартість електроенергії вдвічі менша, ніж у Франції, та вп'ятеро менша, ніж у Німеччині. Конкурувати в таких умовах складно. Як наслідок, з 2020 року по 2022 рік експорт китайських машин у ЄС зріс з 800 млн. євро до 6,9 млрд. євро. Консалтингова фірма PwC прогнозує, що через два роки ця цифра збільшиться вдвічі [5].

На європейському ринку частка вироблених в КНР авто за кілька років зростає з нуля до 8% і у 2025 році становитиме 15%. Це змусило втрутитися регуляторів. "Нам подобається конкуренція, але це має бути здорова конкуренція. Китай надає величезні субсидії в галузі електромобілів", – зауважила голова Єврокомісії Урсула фон дер Ляєн. Десять років тому Китай завдяки субсидіям витіснив європейських виробників сонячних панелей і з часом захопив 80% ринку ЄС. Тепер чиновники побоюються повторення такого сценарію для місцевих автовиробників. Діяти Єврокомісію також змушує те, що європейські заводи програвуть конкуренцію і на китайському ринку, де з кожним роком набирають потужності місцеві компанії. У 2023 році автомобілі бренду BYD стали найбільш популярними новими машинами в Китаї, обігнавши Volkswagen [6].

У цьому конфлікті Євросоюз не має єдиних інтересів. Автомобільні корпорації і навіть країни ЄС мають різні погляди на проблему. Наприклад, прибуток німецьких BMW, Porsche, Volkswagen та Mercedes на 20-30% залежить від їхніх заводів у КНР, а ще частина – від експорту на китайський ринок. Цим корпораціям вигідно працювати і в ЄС, і в Китаї, а будь-який торговельний конфлікт їм зашкодить.

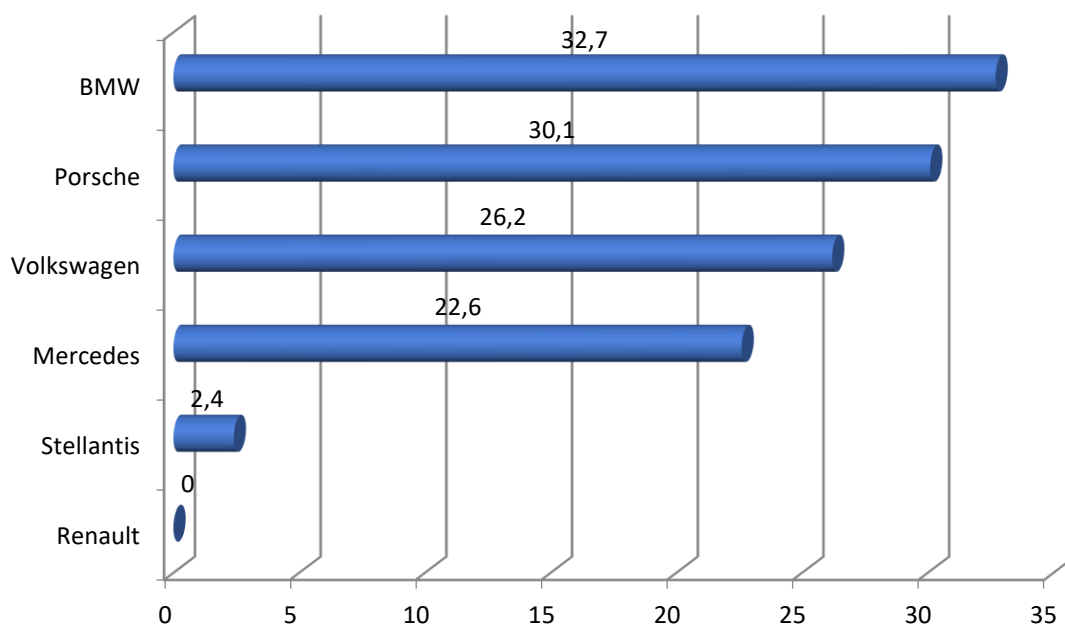


Рис. 4. Рівень залежності європейських автовиробників від отримання прибутку в Китаї, % [4]

Водночас корпорації Renault і Stellantis майже не залежать від Китаю, тож їхні

керівники підштовхують політиків до більш жорстких дій. Серед німецьких лобістів навіть

є думка, що французи таким чином хочуть убити одразу двох зайців: китайських та німецьких конкурентів. З 2024 року громадяни можуть отримати субсидію 5-7 тис. євро на купівлю електромобіля, якщо машина виготовлена і доставлена з урахуванням екологічних норм. Іншими словами, на купівлю «брудних» китайських електромобілів отримати субсидію буде неможливо. Захист європейського ринку не вигідний для менш розвинених країн Євросоюзу, які мало залучені в ланцюги виробництва електромобілів. Їх громадяни будуть змушені купувати дорожчі німецькі та французькі машини, а вигоду не отримають через відсутність потужної автомобільної промисловості.

Висновки та пропозиції щодо подальших досліджень

Таким чином, основними перевагами електромобілів є: по-перше, відсутність шкідливих викидів, що забезпечує зменшення рівня забруднення атмосферного повітря та дозволяє утримувати зростання температури; по-друге, електромобілі дозволяють ефективно використовувати енергоресурси, тобто характеризуються високим рівнем енергоефективності, оскільки енергія є значно дешевшим ресурсом. Враховуючи те, що збільшуються можливості отримання енергії з відновлюваних джерел, можемо стверджувати про поступову диверсифікацію джерел її отримання. Крім того, застосування «зеленої енергії» як паливного ресурсу нині має

пріоритетне значення у забезпеченні енергонезалежності країни; по-третє, простота в управлінні робить цей вид транспортного засобу зручним в користуванні для споживача.

Серед основних недоліків електромобілів відзначимо високу ціну придбання для кінцевого споживача, яка визначається собівартістю акумулятора в виготовленні якого дорогими є витрати на сировину (літій).

Налагодження процесів виробництва електромобілів в Україні дасть змогу модернізувати вітчизняну галузь автомобілебудування, підвищити її інноваційний та експортний потенціали. Помітне зростання попиту на електромобілі в світі вимагає ґрунтовного оцінювання можливостей входження українських автовиробників у цю інноваційну сферу діяльності, обґрунтування їхніх переваг і недоліків, ресурсного забезпечення для відкриття виробництв.

Отже, аналіз розвитку світового ринку електромобілів свідчить про те, що в наступні роки попит на електромобілі з нульовими викидами буде зростати. В першу чергу, це відбуватиметься у високорозвинених країнах світу з великою кількістю автомобілів. Попит на електромобілі буде зростати, якщо діятиме державне стимулювання (податкові пільги, субсидії). Яскравими країнами для прикладу взаємозв'язку зростання продажів електромобілів та податковими пільгами є Норвегія, де питома вага електромобілів в автопарку країни є найвищою у світі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Мороз І. В. Митна політика як важлива складова зменшення зовнішньої боргової залежності України. Сучасні виклики забезпечення митної безпеки в Україні: монографія: Тернопіль: Університетська думка, 2020. С. 414.
2. Майже 32 тис. розмитнених іномарок з пробігом поповнили український автопарк у січні. URL: <https://ukrautoprom.com.ua/majzhe-32-tysrozmytnenyh-inomarov-z-probigom-poropovnylyukrayinskyj-avtopark-u-sichni>.
3. Рекордну кількість електроавто ввезли в Україну за півроку. URL: <https://opendatabot.ua/analytics/electrocars-record-2023>.
4. Електромобілі штовхають ЄС на торговельну війну з Китаєм. Що відбувається? URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2023/09/27/704778>
5. Податкові надходження. Державний веб-портал бюджету для громадян. URL: <https://openbudget.gov.ua/?month=1&year=2023&budgetType=NATIONAL>.
6. Статистика зовнішнього сектору. Офіційний сайт Національного банку України. URL: <https://bank.gov.ua/ua/statistic/sector-external>.
7. EUR value of external trade and value indices by main partner countries, January–July 2022. URL: https://www.ksh.hu/statdat_files/kkr/en/kkr0048.html.

REFERENCES

1. Moroz, I. V. (2020) Mytna polityka yak vazhlyva skladova zmenshennia zovnishnoi borhovoї zalezhnosti Ukrainy. Suchasni vyklyky zabezpechennia mytnoi bezpeky v Ukraini. Ternopil : Universytetska dumka. [in Ukrainian].
2. Maizhe 32 tys. rozmytnenykh inomarok z probihom popovnyly ukrainskyi avtopark u sichni. Retrieved from: <https://ukrautoprom.com.ua/majzhe-32-tysrozmytnenyh-inomarok-z-probihom-popovnylyukrayinskyj-avtopark-u-sichni>. [in Ukrainian].
3. Rekordnu kil'kist' elektroavto vvezly v Ukrayinu za pivroku. Retrieved from: <https://opendatabot.ua/analytics/electrocars-record-2023> [in Ukrainian].
4. Elektromobili shtovkhayut' EC na torhovel'nu viynu z Kytayem. Shcho vidbuvayet'sya? Retrieved from: <https://www.epravda.com.ua/publications/2023/09/27/704778/> [in Ukrainian].
5. Podatkovi nadkhodzhennia (2023). Derzhavnyi vebportal biudzhetu dlia hromadian. Retrieved from: <https://openbudget.gov.ua/?month=1&year=2022&budgetType=NATIONAL>. [in Ukrainian].
6. Statystyka zovnishnoho sektoru (2023). Ofitsiinyi sait Natsionalnoho banku Ukrainy. Retrieved from: <https://bank.gov.ua/ua/statistic/sector-external>. [in Ukrainian].
7. EUR value of external trade and value indices by main partner countries, January–July 2022. Retrieved from: https://www.ksh.hu/stadat_files/kkr/en/kkr0048.html.

Volodymyr Dmytriv, PhD in Economics, Associate Professor, Department of Finance named after S. I. Yuriy, West Ukrainian National University, Ukraine

TAX ASPECTS OF THE FUNCTIONING OF THE ELECTRIC CAR MARKET IN UKRAINE

Abstract

Introduction. A large-scale war in Ukraine leads to the destruction of a number of industries, the closing of factories, the emigration of human capital abroad, and the rise of energy prices. The experience of developed countries considers the development and use of ecological transport, in particular, the gradual replacement of gasoline, diesel and gas cars and trucks with electric vehicles, as one of the promising directions for overcoming crises. The production and operation of environmentally friendly electric cars is a tool for stimulating innovative production in the country.

Goal. It consists in the analysis of the state of the electric vehicle market and the assessment of its development prospects, as well as modelling and providing practical recommendations for improving the state stimulation of the production and operation of electric vehicles in Ukraine.

Research methods. A set of general scientific and special research methods, graphic, logical, systematic, comparative and correlation-regression analysis were used to achieve the defined goal and solve the set tasks, which ensured the objectivity and reliability of the formulated conclusions.

The results. It has been proven that the market of electric cars can become a driver of the post-war reconstruction of Ukraine. It is in Ukraine that large reserves of resources for the full production of electric vehicles are concentrated. It is proposed to overcome the level of unemployment, create new jobs and attract investments in the construction of factories for the production of electric vehicles.

Keywords: market; electric cars; taxes; competition; VAT; excise tax; toll; innovations; state.

Cite as: Dmytriv, V. (2023). Tax aspects of the functioning of the electric car market in Ukraine. *Economic analysis*, 33 (3), 257-265. DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2023.03.257>