

УДК 339.9:338.2(477)

DOI: <https://doi.org/10.30838/EP.209.360-366>

Дем'янюк О.Б.
кандидат економічних наук
Західноукраїнський національний університет
Demianiuk Olga
PhD in Economic Sc.
West Ukrainian National University
<https://orcid.org/0000-0002-4699-0172>

ФІСКАЛЬНА ПОЛІТИКА ТА ЕКОНОМІЧНА ДИПЛОМАТІЯ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ СТАЛОГО АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ УКРАЇНИ

У статті проаналізовано сучасний стан та особливості фіскального та митного регулювання автомобільного ринку України, виявлено ключові дисбаланси між бюджетною спрямованістю фіскальної політики та потребами інноваційного й екологічно орієнтованого розвитку галузі.

Запропоновано рекомендації, спрямовані на удосконалення фіскальної політики у сфері автомобільного транспорту України на засадах довгострокового стратегічного підходу, узгодженого з пріоритетами сталого розвитку та економічної дипломатії. Обґрунтовано доцільність формування стабільного й передбачуваного податкового режиму, екологізації оподаткування, переходу до інвестиційно-стимулюючої моделі фіскального регулювання та використання податкових інструментів для підтримки інновацій, оновлення автопарку й розвитку електромобільності. Наголошено на важливості застосування фіскальних стимулів для локалізації виробництва, розвитку автомобільних індустріальних кластерів і залучення інвестицій.

Визначено, що поєднання фіскальних стимулів, індустріальної політики та міжнародного економічного співробітництва створює передумови для формування конкурентоспроможного, інноваційного та сталого автомобільного ринку України в контексті євроінтеграції.

Ключові слова: *фіскальні стимули, економічна дипломатія, автомобільний ринок, євроінтеграція, сталий розвиток, електромобільність.*

FISCAL POLICY AND ECONOMIC DIPLOMACY IN THE CONTEXT OF THE EUROPEAN INTEGRATION TRANSFORMATION OF UKRAINE'S SUSTAINABLE AUTOMOTIVE MARKET

This article examines fiscal policy and economic diplomacy as interrelated instruments shaping the transformation of Ukraine's sustainable automotive market through European integration. The relevance of the study is driven by the growing importance of the automotive sector under globalisation, tightening environmental requirements, the predominance of imported vehicles, and the need to align national regulatory arrangements with European Union norms and standards. The paper analyses the current state and distinctive features of fiscal and customs regulation in Ukraine's automotive market, and identifies key imbalances between the revenue-oriented logic of fiscal policy and the requirements of innovation-led, environmentally oriented sectoral development.

Particular attention is given to fiscal mechanisms supporting Ukraine's automotive market. The analysis shows that the fragmentation of tax decisions, the instability of preferential regimes, and the absence of a long-term automotive-market strategy adversely affect investment expectations, constrain localisation of production, and complicate Ukraine's integration into European value chains.

The article proposes recommendations to strengthen fiscal policy for Ukraine's road transport sector through a long-term strategic approach aligned with sustainable development priorities and economic diplomacy. It argues for establishing a stable and predictable tax regime, greening taxation in line with the "polluter pays" principle, shifting towards an investment-stimulating model of fiscal regulation, and using tax instruments to support innovation, fleet renewal, and the development of e-mobility. It also emphasises the importance of fiscal incentives for production localisation, the development of automotive industrial clusters, and investment attraction. Overall, the combination of

ISSN друкованої версії: 2224-6282

ISSN електронної версії: 2224-6290

© Дем'янюк О.Б., 2026

fiscal incentives, industrial policy, and international economic cooperation is shown to create conditions for a competitive, innovative, and sustainable automotive market in Ukraine in the context of European integration.

Keywords: *fiscal incentives; economic diplomacy; automotive market; European integration; sustainable development; e-mobility.*

JEL Classification: *F15, H30, L62.*

Постановка проблеми. У сучасних умовах глобалізації та поглиблення міжнародної економічної інтеграції автомобільний ринок набуває стратегічного значення як один із ключових сегментів промислового виробництва, міжнародної торгівлі та технологічних інновацій. Автомобільна галузь формує значну частку доданої вартості у ВВП провідних економік світу, забезпечує зайнятість мільйонів працівників і виступає важливим драйвером розвитку суміжних галузей — металургії, хімічної промисловості, електроніки, логістики та енергетики. Водночас автомобільний транспорт є одним із найбільших джерел викидів парникових газів і забруднення довкілля, що зумовлює необхідність трансформації галузі відповідно до принципів сталого розвитку.

У цьому контексті фіскальна політика держави набуває ролі ключового інструменту регулювання розвитку автомобільного ринку. Податкові та митні механізми, акцизне оподаткування, екологічні збори, а також система державних субсидій і пільг формують економічні стимули для виробників і споживачів транспортних засобів, визначають структуру попиту та пропозиції, впливають на рівень інвестиційної активності та темпи впровадження інноваційних технологій. Саме через фіскальні інструменти держава здатна спрямовувати розвиток автомобільної галузі у напрямі екологічної модернізації, декарбонізації та підвищення енергоефективності.

Особливого значення фіскальна політика набуває в умовах формування нової архітектури міжнародних економічних відносин, у межах якої економічна дипломатія дедалі активніше використовується як інструмент просування національних інтересів, залучення інвестицій, інтеграції у глобальні ланцюги створення вартості та гармонізації регуляторних режимів. У сфері автомобільної промисловості економічна дипломатія охоплює переговори щодо торговельних режимів, митних тарифів, технічних і екологічних стандартів, режимів державної підтримки та доступу до фінансових ресурсів міжнародних інституцій. Таким чином, фіскальна політика не лише виконує фіскальну функцію наповнення бюджету, а й виступає інструментом реалізації зовнішньоекономічної стратегії держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика фіскальної політики та її впливу на розвиток автомобільного ринку в умовах євроінтеграційних трансформацій є предметом наукових досліджень як зарубіжних, так і вітчизняних учених. У працях українських науковців значну увагу приділено теоретичним засадам фіскального стимулювання сталого розвитку. Проблематика фіскальної політики та її впливу на розвиток автомобільного ринку в умовах євроінтеграційних трансформацій активно досліджується зарубіжними й вітчизняними науковцями. У працях

українських учених значну увагу приділено фіскальному стимулюванню сталого розвитку. Зокрема, Р. Зварич та Д. Фаріон [1] обґрунтовують роль податкових пільг, субсидій і державних інвестицій як інструментів впливу на динаміку автомобільного ринку та екологізацію транспортного сектору, підкреслюючи потенціал фіскальної політики як чинника структурної модернізації економіки. Л. Самсонова та А. Слободян [2] акцентують увагу на імпортній залежності, нестабільності митно-податкової політики та слабкості внутрішнього виробництва, що стримують інвестиційну активність і технологічне оновлення галузі. Трансформацію фіскальної політики України від бюджетно-орієнтованої до стимулюючої моделі, спрямованої на підтримку інновацій та інтеграцію у міжнародні ринки, досліджують В. Мельник та Р. Гребеножка [3]. Податкове стимулювання розвитку ринку електромобілів аналізує В. Дмитрів [4], наголошуючи на позитивному впливі пільг за умови їх довгостроковості та системності. Питання гармонізації фіскальної політики України з нормами ЄС і її ролі в розвитку економічної дипломатії розглядають М. Бублик та Т. Піхняк [5], підкреслюючи необхідність узгодження податкових механізмів з європейськими стандартами.

Аналіз наукових джерел свідчить про наявність значного теоретичного та прикладного доробку з питань фіскальної політики, сталого розвитку та євроінтеграції. Водночас недостатньо дослідженим залишається комплексний вплив фіскальних механізмів у поєднанні з інструментами економічної дипломатії на трансформацію сталого автомобільного ринку України.

Метою статті є дослідження ролі фіскальної політики та економічної дипломатії у процесі євроінтеграційної трансформації сталого автомобільного ринку України, а також обґрунтування напрямів удосконалення фіскальних інструментів з урахуванням європейських стандартів, екологічних вимог і завдань структурної модернізації національної економіки

Методи дослідження. У дослідженні застосовано комплекс загальнонаукових і спеціальних методів, що дозволив проаналізувати фіскальну політику та економічну дипломатію в контексті євроінтеграційної трансформації автомобільного ринку України, зокрема: методи аналізу та синтезу (для узагальнення теоретичних підходів до фіскального стимулювання сталого розвитку); порівняльний метод (для зіставлення фіскальних механізмів регулювання автомобільного ринку України та ЄС); нормативно-правовий та інституційний аналіз (для дослідження впливу євроінтеграційних зобов'язань і економічної дипломатії на формування фіскальної політики); логіко-аналітичний метод (для обґрунтування напрямів вдосконалення фіскальної політики з питань сталого розвитку автомобільного ринку

Україні).

Виклад основних результатів дослідження. Сучасний автомобільний ринок України характеризується високою імпортною залежністю, обмеженими обсягами внутрішнього виробництва та значною чутливістю до макроекономічних і фінансових чинників. Протягом останніх років ключову частку продажів формують уживані транспортні засоби з країн ЄС, що зумовлено різницею у доходах населення та податковими умовами. Водночас на ринку спостерігається поступове зростання сегмента електромобілів, стимульоване податковими пільгами та євроінтеграційними зобов'язаннями України. Для України проблематика розвитку автомобільного ринку має особливе значення саме у зв'язку з євроінтеграційним курсом та імплементацією Угоди про асоціацію з Європейським Союзом. Поступова лібералізація торгівлі транспортними засобами, гармонізація митного та податкового законодавства, адаптація технічних і екологічних стандартів ЄС формують нову інституційну рамку функціонування українського автомобільного ринку. Водночас Україна перебуває на етапі структурної трансформації транспортного сектору, що передбачає поступовий перехід до екологічно чистих видів транспорту, розвиток електромобільності та інтеграцію у європейську систему декарбонізації.

Сьогодні, фінансова політика в автомобільній галузі України формується в умовах значної імпортової орієнтації ринку та обмеженого внутрішнього виробництва автомобілів. Основна частка пропозиції забезпечується за рахунок імпорту нових і, передусім, уживаних транспортних засобів з країн Європейського Союзу (ЄС), що зумовлює домінування митних платежів, ПДВ та акцизного податку у структурі фінансових надходжень від галузі. Водночас слабкий розвиток національного автомобілебудування та відсутність стабільних податкових стимулів для локалізації виробництва обмежують можливості використання фінансової політики як інструменту індустріального розвитку. За таких умов фінансове регулювання переважно виконує фінансово-бюджетну функцію, тоді як його потенціал у стимулюванні внутрішнього виробництва, технологічної модернізації, екологічної трансформації та формування доданої вартості всередині країни залишається недостатньо реалізованим.

Імпортна залежність у автомобільній галузі України ключовими фінансовими регуляторами визначає ввізне мито, акцизний податок та ПДВ. Відповідно до чинного законодавства, стандартне ввізне мито на легкові авто становить 10 % від митної вартості (з нульовою ставкою для електромобілів) [6]. Однак згідно з Угодою про асоціацію та Зону вільної торгівлі з ЄС, Україна зобов'язалася поетапно обнулити ставки ввізних мит на європейські автомобілі, в середньому 10% мито під час імпорту легкових авто повинно знижуватися протягом 10 років щорічно на 0,9%. [7].

Щодо акцизного оподаткування транспортних засобів, то в Україні до 2022 р. діяв складний розрахунок акцизу на легкові авто, що враховував тип пального, об'єм двигуна і вік транспортного засобу. Через це

уживані імпортовані авто старшого віку оподатковувалися значно суворіше, ніж нові (ставки на нові авто у 15 разів нижчі, ніж на 10-річні [8, с. 11]). Таким чином багатші покупці (які купують нові авто) платили відносно менше, аніж звичайні громадяни з меншою платоспроможністю – що суперечило принципам соціальної справедливості. З огляду на це акцизну формулу неодноразово критикували як дискримінаційну. Сьогодні, акциз обчислюється за спрощеною формулою (як добуток єдиної базової ставки на бензинові чи дизельні авто (50 €/1 000 см³ на бензин, 75 €/1 000 см³ на дизель) і коефіцієнта на вік авто [9]).

Проблемою є те, що акцизний податок в Україні не прив'язаний безпосередньо до рівня викидів CO₂, а диференціація ставок не відображає реального екологічного впливу транспортних засобів. У результаті податкова система не формує належних економічних стимулів для оновлення автопарку та переходу на низьковуглецеві технології, тому ефективніше було б оподатковувати пальне (як "податок на забруднення"), а не сам автомобіль [8].

Варто зазначити, що з 2018 р. в Україні діяли безмитні умови для електромобілів (нульове ПДВ, нульове мито, акциз 1 євро за кіловат потужності та нульові відрахування до Пенсійного фонду при першій реєстрації), які значно прискорили "зелений" перехід авторинку, втім з 1 січня 2026 року уряд України скасував пільгу з ПДВ та повернув 20% ставку для будь-яких операцій з електромобілями [10]. Експерти прогнозують, що ця зміна може сповільнити темпи розвитку екомобільності та призведе до подорожчання нових електромобілів на 20–30 % (особливо тих, що ввозяться з-за меж ЄС) [11].

Загалом, нині національна державна фінансова політика в транспортному секторі частково відкоригована: на митниці діють звичайні ставки ввізного мита (10% для легкових авто), ПДВ 20%. Водночас зберігаються соціальні податки на володіння дорогими авто – так званий «транспортний податок» (або «податок на розкіш») – що з 2015 р. встановлює фіксовану ставку 25000 грн/рік для легкових авто віком до 5 років і вартістю понад ≈2,6 млн.грн [12]. Крім цього, фінансові вимоги поступово доповнюються екологічними, зокрема, з 2025 р. введено нові екологічні стандарти «Євро», що відповідають за вміст шкідливих речовин у вихлопних газах автотранспорту, зокрема, усі нові імпортовані легковики мають відповідати стандарту «Євро-6», а уживані – щонайменше «Євро-2», причому невідповідність екостандартам є підставою у відмові реєстрації авто [13].

Фінансові інструменти істотно впливають на зовнішньоекономічні зв'язки України та ЄС у сфері автомобільної торгівлі. З одного боку, Угода про асоціацію та ЗВТ передбачає поступове скасування мит між сторонами, що посилює ринкову інтеграцію. Зниження мит на імпортовані європейські авто зробило їх більш конкурентоспроможними в Україні, а українські споживачі отримали доступ до дешевших нових і уживаних авто з ЄС. Водночас це посилює залежність України від імпорту готової продукції, без стимулювання власного

виробництва авто.

З іншого боку, будь-які спроби змінити митні ставки миттєво потрапляють у площину політичних консультацій та дипломатичного діалогу. На практиці це означає, що ставки ввізного мита та акцизів можуть враховувати не лише внутрішню економічну ситуацію, а й домовленості з партнерами. Прикладом такої політики є угоди з ЄС про тимчасову лібералізацію автоперевезень (продовжене до 2027 р. тимчасове відкриття перетину кордону для українських перевізників), що супроводжується узгодженням митних процедур [14]. Натомість під час підготовки нових законів щодо розмитнення авто українська влада з огляду на угоду з ЄС спрямувала корегування ставок палива та облік екологічних норм: наприклад, у липні 2023 р. відновлено довоєнні ставки акцизу на бензин/дизель та продовжено нульову ставку на пальне для ЗСУ, що узгоджено із зовнішніми потребами України (підтримка військових). З іншого боку, відмова від пільги ПДВ для електромобілів з 2026 р. відображає дипломатичний компроміс у формуванні бюджету, так як продовження пільги призвело б до зменшення доходів державного бюджету, а ще, Україна зобов'язалася перед Міжнародним валютним фондом (МВФ) утримуватись від розширення податкових пільг, аби забезпечити стабільність державних фінансів [15].

Таким чином, фіскальна політика є невід'ємною частиною зовнішньоекономічних стратегій, завдяки якій державні установи можуть стимулювати співпрацю з міжнародними партнерами (наприклад, через надання пільг при імпорті за певними критеріями) або, навпаки, захищати ринок і вимагати поступок у торгівельних переговорах.

Поряд з податками, вирішальну роль у фіскальній політиці відіграють технічні та екологічні стандарти, які Україна у межах євроінтеграції гармонізує з нормами ЄС, зокрема щодо імплементації стандартів безпеки і екології авто, узгодження процедури сертифікації тощо [16]. Це є частиною економічної дипломатії, коли українська сторона впроваджує «пакети» змін у рамках підготовки до спільного ринку. Хоча ці зміни більше стосуються регулювання, а не встановлення податків, вони пов'язані з фіскальними ефектами, оскільки більші екологічні стандарти можуть перекласти тягар адаптації на виробників та імпортерів, що посилює роль державної підтримки.

Крім того, ЄС надає підтримку українському автомобільному сектору через фінансові механізми – прикладом є кредитно-гарантійний пакет Team Europe (ЄС+ЄБРР) на €20 млн для одного з провідних імпортерів «Віннер», який розгортає мережу з продажу й обслуговування екологічних авто [17]. Така підтримка є формою економічної дипломатії, спрямованою на розвиток ринку «зелених» технологій в Україні та поглиблення співпраці з ЄС у транспортній сфері.

Однією з цілей фіскальної політики в багатьох країнах є сприяння «зеленому» переходу. Як вже зазначалося, в Україні до 2025 р. діяв режим податкових пільг для екологічних авто, що сприяло бурхливому розвитку цього сегмента, де зросла частка ввезених (нових

до 28 % та вживаних до 22%) в Україні електрокарів [18].

В умовах євроінтеграційної трансформації та посилення екологічних викликів удосконалення фіскальної політики у сфері автомобільного транспорту має ґрунтуватися на довгостроковому стратегічному підході, узгодженому з пріоритетами сталого розвитку та економічної дипломатії України. Фрагментарність податкових рішень, часті зміни ставок і пільгових режимів негативно впливають на інвестиційні очікування суб'єктів ринку, стримують розвиток інновацій та ускладнюють адаптацію до стандартів Європейського Союзу.

У цьому контексті доцільним є розроблення Національної стратегії розвитку автомобільного ринку України до 2035 року, яка має бути синхронізована з Європейським зеленим курсом, цілями кліматичної нейтральності ЄС та національними зобов'язаннями України у сфері декарбонізації. Така стратегія повинна передбачати формування стабільного та передбачуваного податкового режиму для електромобілів і низьковуглецевого транспорту на середньострокову перспективу, що дозволить знизити регуляторні ризики для інвесторів та стимулювати попит на екологічно чисті транспортні засоби. Важливою складовою стратегії має стати поетапна трансформація акцизної політики з поступовим переходом від фіскально орієнтованої моделі до екологічно стимулюючої, а також інтеграція екологічних критеріїв у систему оподаткування автомобільного транспорту.

Подальший розвиток автомобільного ринку України потребує переходу до інвестиційно-стимулюючої моделі оподаткування. У цьому аспекті доцільною є переорієнтація податкових інструментів на підтримку інновацій та оновлення автопарку шляхом запровадження податкових кредитів або механізмів часткової компенсації вартості електромобілів для кінцевих споживачів і корпоративного сектору. Зниження податкового навантаження на корпоративні автопарки з нульовими викидами сприятиме швидшому впровадженню екологічного транспорту в бізнес-середовищі, тоді як застосування прискореної амортизації для електромобілів та гібридних транспортних засобів дозволить стимулювати інвестиції підприємств у модернізацію транспортної інфраструктури.

Водночас фіскальна політика має бути орієнтована на екологізацію автомобільного ринку відповідно до принципу «забруднювач платить», який є базовим у практиці Європейського Союзу. У цьому контексті доцільним є поступовий перехід до системи оподаткування транспорту, що базується на рівні викидів CO₂ та інших шкідливих речовин. Диференціація ставок акцизного податку залежно від екологічних характеристик транспортних засобів дозволить сформулювати економічні стимули для вибору більш екологічних моделей. Додатковим інструментом може стати запровадження екологічного реєстраційного збору, кошти від якого доцільно спрямовувати на розвиток зарядної інфраструктури та підтримку програм сталої мобільності. Підвищення ставок оподаткування для автомобілів із

низькими екологічними стандартами має здійснюватися поступово, з урахуванням соціально-економічних наслідків та необхідності уникнення різкого податкового навантаження на домогосподарства.

Окремої уваги потребує використання фіскальної політики як інструменту стимулювання локалізації виробництва та формування автомобільних індустріальних кластерів. У цьому напрямі доцільним є запровадження податкових канікул для підприємств, що здійснюють складання електромобілів або виробництво компонентів для електротранспорту на території України. Звільнення від ввізного мита на імпорт комплектуючих для локального виробництва дозволить знизити виробничі витрати та підвищити конкурентоспроможність українських підприємств. Крім того, створення спеціальних податкових режимів для індустріальних парків автомобільного профілю сприятиме залученню прямих іноземних інвестицій, розвитку технологічної кооперації та інтеграції України у європейські ланцюги створення доданої вартості.

Важливою складовою реалізації зазначених рекомендацій є активізація економічної дипломатії України у сфері зеленої мобільності. Держава має посилити участь у програмах фінансування Європейського Союзу, спрямованих на розвиток електротранспорту та низьковуглецевої мобільності, зокрема через залучення грантів, кредитних ресурсів та технічної допомоги. Розвиток двосторонніх проєктів індустріальної кооперації з країнами ЄС у сфері автомобілебудування та акумуляторних технологій дозволить не лише залучити інвестиції, а й сприятиме трансферу знань і технологій. Інтеграція українських підприємств у європейські ланцюги створення вартості електротранспорту має стати одним із ключових напрямів зовнішньоекономічної стратегії України.

Загалом реформування фіскальної політики у сфері автомобільного транспорту слід розглядати як комплексний інструмент структурної модернізації економіки, екологічної трансформації та європейської інтеграції України. Поєднання податкових стимулів, активної індустріальної політики та ефективної економічної дипломатії створює передумови для формування конкурентоспроможного, інноваційного та екологічно орієнтованого автомобільного ринку, здатного забезпечити довгострокове економічне зростання та відповідність європейським стандартам розвитку.

Висновки. Проведений аналіз показав, що в умовах євроінтеграційної трансформації та посилення екологічних викликів фіскальна політика у сфері автомобільного транспорту має набувати стратегічного характеру та бути узгодженою з пріоритетами сталого розвитку й економічної дипломатії України. Фрагментарність податкових рішень і нестабільність фіскальних умов негативно впливають на інвестиційні очікування суб'єктів ринку та стримують адаптацію автомобільного сектору до стандартів ЄС.

Тому доцільно удосконалення фіскальної політики здійснювати у напрямі підвищення її передбачуваності, узгодженості з екологічними цілями та інтеграційними пріоритетами України. При цьому важливим є поєднання фіскальних механізмів із інструментами економічної дипломатії для формування сприятливих умов розвитку автомобільного ринку та посилення міжнародної кооперації.

Подальші наукові будуть зосереджені на кількісній оцінці впливу окремих фіскальних інструментів на розвиток автомобільного ринку, аналізі соціально-економічних наслідків екологізації оподаткування транспорту та вивченні можливостей інтеграції України у європейський простір сталої мобільності.

Список використаних джерел:

1. Зварич Р.Є., Фаріон Д.І. (2025). Фіскальні стимули сталого розвитку автомобільного ринку: теоретичні засади та макроекономічні наслідки. *Економічний вісник НТУУ «КПІ»*, № 33. С. 76-82. DOI: <https://doi.org/10.20535/2307-5651.33.2025.335868>
2. Самсонова Л., Слободян А. (2020). Деформації ринку легкових автомобілів в Україні. *Товари і ринки*, № 2. С. 33-45. DOI: [https://doi.org/10.31617/tr.knute.2020\(34\)03](https://doi.org/10.31617/tr.knute.2020(34)03)
3. Мельник В., Гребеножко Р. (2025). Формування фіскальної політики сталого розвитку в Україні. *Актуальні проблеми розвитку економіки регіону*, Вип. 21. Т. 2. С. 80-88. DOI: <https://doi.org/10.15330/apred.2.21.80-88>
4. Дмитрів В. (2023). Податкові аспекти функціонування ринку електрокарів в Україні. *Економічний аналіз*, Т. 33. № 3. С. 257-267. DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2023.03.257>
5. Бублик М., Піхняк Т. (2025). Формування фіскальної політики в умовах розвитку міжнародної економічної діяльності. *Економічний аналіз*, Т. 35. № 1. С. 292-301. DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2025.01.292>
6. Про Митний тариф України: Закон України від 19 жовтня 2022 р. № 2697-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-20#n3>
7. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Закон України від 16 вересня 2014 р. № 1678-VII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text
8. Український авторинок: історія проблем та як їх розв'язати. Практичні пропозиції. (2022). Інститут досліджень авторинку, 23 с. URL: https://eauto.org.ua/static/documents/Український_авторинок_проблеми.pdf
9. Податковий кодекс України № 2755-VI від 02.12.2010 (з наступними змінами і доповненнями). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#n8575>
10. Волос Н. (2025). Податкові пільги: які скасовані, а які продовжуватимуть діяти у 2026 році? *Дебет-Кредит*. URL: <https://news.dtki.ua/taxation/common/106714-podatkovii-pilgi-i-aki-skasovani-a-iaki-prodovzuvatimut-diiati-u-2026-roci>

11. Мито на електромобілі в Україні 2025 : які зміни і скільки доведеться платити. (2025). AutogroupElectro. URL: <https://e.autogroup.ua/tpost/jzukj73xr1-mito-na-elektromobl-v-ukran-2025-yak-zmn>
12. Що таке податок на розкіш і чи стосується він вживаних авто? (2025). Autopark.UA. URL: <https://autopark.ua/uk/news/cto-takoe-nalog-na-roskos-i-kasaetsia-li-on-poderzannykh-avto>
13. Смородська Д. (2024). В Україні з 2025 року вводять стандарт Євро-6 - для яких автомобілів він є обов'язковим. 24 Канал. URL: https://24tv.ua/ukrayini-2025-roku-vvodyat-standart-yevro-6-dlya-yakih-avtomobiliv_n2717226
14. Угода між Україною та Європейським Союзом про внесення змін до Угоди між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом : Указ Президента від 20.09.2024 р. № 642/2024. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_012-24#n2
15. Уряд не продовжив податкові пільги на електромобілі: ПДВ повертається з 2026 року. (2025). ЦентрАвто. URL: <https://centr-avto.com.ua/news/uryad-ne-prodovzhyv-podatkovy-pilgy-na-elektromobili-pdv-povertayetsya-z-2026-roku/>
16. Шлях до спільного ринку ЄС: Україна розбудовує транспортну інфраструктуру і відкриває нові можливості для експорту. (2025). Міністерство Фінансів України. URL: https://mof.gov.ua/uk/news/shliakh_do_spilnogo_rinku_ies_ukraina_rozbudovuie_transportnu_infrastrukturu_i_vidkriv_aie_novi_mozhливosti_dlia_eksportu-5414
17. ЄС та ЄБРР сприяють розвитку ринку екологічних автомобілів в Україні. (2021). Представництво Європейського Союзу в Україні. URL: https://www.eeas.europa.eu/delegations/ukraine/ес-та-єбрр-сприяють-розвитку-ринку-екологічних-автомобілів-в-україні-0_uk
18. Імпорт старих автомобілів в Україну зріс на 22% в 2025 році - до 278,6 тис. авто. (2026). Ukraine open for business. URL: <https://open4business.com.ua/ru/import-poderzhannyh-avtomobiley-v-ukrainu-vyros-na-22-v-2025-godu-do-2786-tys-avto/>

References:

1. Zvarych, R., & Farion, D. (2025) Fiskalni stymuly staloho rozvytku avtomobilnoho rynku: teoretychni zasady ta makroekonomichni naslidky [Fiscal Incentives for the Sustainable Development of the Automotive Market: Theoretical Basis and Macroeconomic Consequences] *Economic Bulletin of NTUU «KPI»*, No. 33. Pp. 76-82. DOI: <https://doi.org/10.20535/2307-5651.33.2025.335868> [in Ukrainian].
2. Samsonova, L. & Slobodian, A. (2020) Deformatsii rynku lehkovykh avtomobiliv v Ukraini [Deformations of the Car Market Development in Ukraine] *Commodities and Markets*, No. 2. Pp. 33-45. DOI: [https://doi.org/10.31617/tr.knute.2020\(34\)03](https://doi.org/10.31617/tr.knute.2020(34)03) [in Ukrainian].
3. Melnyk, V., & Hrebenuzhko, R. (2025) Formuvannya fiskalnoi polityky staloho rozvytku v Ukraini [Formation of Fiscal Policy for Sustainable Development in Ukraine]. *Current problems of economic development of the region*, Vol. 2(21). Pp. 80–88. DOI: <https://doi.org/10.15330/apred.2.21.80-88> [in Ukrainian].
4. Dmytriv, V. (2023) Podatkovi aspekty funktsionuvannya rynku elektrokaryv v Ukraini [Tax aspects of the functioning of the electric car market in Ukraine]. *Economic analysis*, Vol. 33. No. 3. Pp. 257-267. DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2023.03.257> [in Ukrainian].
5. Bublyk, M. & Pikhniak, T. (2025) Formuvannya fiskalnoi polityky v umovakh rozvytku mizhnarodnoi ekonomichnoi diialnosti [Formulation of fiscal policy in the context of the development of international economic activity]. *Economic analysis*, Vol. 35. No. 1. Pp. 292-301. DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2025.01.292> [in Ukrainian].
6. Pro Mytnyi taryf Ukrainy [On the Customs Tariff of Ukraine] : Law of Ukraine dated October 19, 2022 No. 2697-IX. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-20#n3> [in Ukrainian].
7. Uhoda pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu, z odniei storony, ta Yevropeiskym Soiuzom, Yevropeiskym spivtovarystvom z atomnoi enerhii i yikhnyim derzhavamy-chlenamy, z inshoi storony [Association Agreement between Ukraine, of the one part, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, of the other part] : Law of Ukraine of September 16, 2014 No. 1678-VII. Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text [in Ukrainian].
8. Ukrainyskyi avtorynok : istoriia problem ta yak yikh rozviazaty. Praktychni propozytsii [Ukrainian car market: history of problems and how to solve them. Practical suggestions]. (2022). Institute of Car Market Research, 23 p. Retrieved from: https://eauto.org.ua/static/documents/Український_авторынок_проблеми.pdf [in Ukrainian].
9. Podatkovyi kodeks Ukrainy № 2755-VI vid 02.12.2010 (z nastupnymy zminamy i dopovnenniamy) [Tax Code of Ukraine No. 2755-VI dated 02.12.2010 (with subsequent amendments and supplements)]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#n8575> [in Ukrainian].
10. Volos, N. (2025). Podatkovi pilhy : yaki skasovani, a yaki prodovzhuut diaty u 2026 rotsi? [Tax benefits : Which are canceled and which will continue in 2026?]. *Debit-Credit*. Retrieved from: <https://news.dtk.ua/taxation/common/106714-podatkovy-pilgy-i-aki-skasovani-a-iaki-prodovzuvatimut-diiati-u-2026-roci> [in Ukrainian].
11. Myto na elektromobili v Ukraini 2025 : yaki zminy i skilky dovedetsia platyty [Electric vehicle toll in Ukraine

2025 : what changes and how much will you have to pay]. (2025). AutogroupElectro. URL: <https://e.autogroup.ua/tpost/jzukj73xr1-mito-na-elektromobl-v-ukran-2025-yak-zmn> [in Ukrainian].

12. Shcho take podatok na rozkish i chy stosuietsia vin vzhivanykh avto? [What is the luxury tax and does it apply to used cars?] (2025). Autopark.UA. URL: <https://autopark.ua/uk/news/cto-takoe-nalog-na-roskos-i-kasaetsia-li-on-poderzannykh-avto> [in Ukrainian].

13. Smorodska, D. (2024). V Ukraini z 2025 roku vvodiat standart Euro-6 [Ukraine introduces Euro-6 standard from 2025]. 24 Kanal. Retrieved from: https://24tv.ua/ukrayini-2025-roku-vvodyat-standart-yevro-6-dlya-yakih-avtomobiliv_n2717226 [in Ukrainian].

14. Uhoda mizh Ukrainoiu ta Yevropeiskym Soюзom pro vnesennia zmin do Uhody mizh Ukrainoiu ta Yevropeiskym Soюзom pro vantazhni perevezennia avtomobilnym transportom [Agreement between Ukraine and the European Union on amendments to the Agreement between Ukraine and the European Union on the carriage of goods by road] : Presidential Decree No. 642/2024 of 20.09.2024. Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_012-24#n2 [[in Ukrainian].

15. Uriad ne prodovzhyv podatkovu pilhy na elektromobili: PDV povertaietsia z 2026 roku [Уряд не продовжив податкові пільги на електромобілі: ПДВ повертається з 2026 року]. (2025). ЦентрАвто. Retrieved from: <https://centr-avto.com.ua/news/uryad-ne-prodovzhyv-podatkovu-pilgy-na-elektromobili-pdv-povertayetsya-z-2026-roku/> [in Ukrainian].

16. Shliakh do spilnogo rynku YeS: Ukraina rozbudovuie transportnu infrastrukturu i vidkryvaie novi mozhlyvosti dlia eksportu [The path to the EU common market: Ukraine is developing transport infrastructure and opening up new opportunities for exports]. (2025). Ministry of Finance of Ukraine. Retrieved from: https://mof.gov.ua/uk/news/shliakh_do_spilnogo_rinku_ies_ukraina_rozbudovuie_transportnu_infrastrukturu_i_vidkryvaie_novi_mozhlyvosti_dlia_eksportu-5414 [in Ukrainian].

17. IeS ta YeBRR spryiaiat rozvytku rynku ekolohichnykh avtomobiliv v Ukraini [EU and EBRD promote the development of the green car market in Ukraine]. (2021). Representation of the European Union in Ukraine. Retrieved from: https://www.eeas.europa.eu/delegations/ukraine/ec-ta-ebrr-spryiaють-rozvytku-rynku-ekolohichnykh-avtomobiliv-v-ukraini-0_uk [in Ukrainian].

18. Import starykh avtomobiliv v Ukrainu zris na 22% v 2025 rotsi - do 278,6 tys. avto [Imports of used cars to Ukraine increased by 22% in 2025 - to 278.6 thousand cars]. (2026). Ukraine open for business. Retrieved from: <https://open4business.com.ua/ru/import-poderzhannyh-avtomobilej-v-ukrainu-vyros-na-22-v-2025-godu-do-2786-tys-avto/> [in Ukrainian].

Дата надходження статті: 08.01.2026 р.

Дата прийняття статті до друку: 27.01.2026 р.