

Кищун В.А.
Луцький національний технічний університет

АКЦИЗНИЙ ПОДАТОК – ГАЛЬМО АВТОМОБІЛІЗАЦІЇ КРАЇНИ

Проведений аналіз стану вітчизняного ринку легкових автомобілів та рівня автомобілізації країни. Розглянуто роль акцизного податку, як основного фактора, що формує неадекватно високу ціну на європейський уживаний легковик. Показано, що під час сплати усіх платежів у разі розмитнення 6-ти річного авто його вартість зростає вдвічі.

У сучасних економічних умовах українські споживачі не мають можливості придбати новий якісно укомплектований легковий автомобіль середнього класу, тому намагаються замінити його аналогічним, але який перебував в експлуатації кілька років. Виконані розрахунки підтвердили, що знизивши ставки або повністю відмінивши акцизний податок на авто, надходження у бюджет країни суттєво не зменшаться, натомість роль акцизу, як протекціоніста для вітчизняного автовиробника давно втрачена.

Лібералізація торгівлі уживаними автомобілями не призведе до суттєвого погіршення екологічної ситуації в державі через запровадження норм “ЄВРО-5”, забезпечить поступове зменшення середнього віку автомобільного парку та дозволить задовольнити соціальні і економічні потреби значних верств населення.

Ключові слова: акцизний податок, уживаний автомобіль, автомобільний парк, автомобілізація.

Постановка проблеми. Реалізація цілеспрямованої обґрунтованої політики держави на ринку легкових автомобілів значною мірою мала б визначитися адекватною зворотною реакцією з боку інших учасників – покупців, які формують споживчий попит відповідно до своїх соціальних і економічних потреб. Зокрема, соціальна ефективність автомобільного транспорту визначається такими факторами, як мобільність (доставка за схемою “від дверей до дверей”), надання нових можливостей, які без автомобіля не могли б бути реалізовані, зайнятість, зростання культурного і освітнього рівня, комфортність та задоволення від їзди, престиж. Економічна ефективність автомобіля полягає у тому, що він сприяє розвитку економічних процесів, служить засобом виробництва (джерелом доходу), економить час.

Однак, як свідчать статистичні дані, процес автомобілізації України під яким прийнято розуміти розвиток парку транспортних засобів, ріст показника забезпечення населення автомобілями індивідуального користування та пов’язані з цим процеси, які характеризують участь автомобільного транспорту у вирішенні соціально-економічних завдань в останні сім років практично призупинився. Продаж у післякризовий 2008 рік нових легковиків зменшився у кілька разів, а їх випуск вітчизняними заводами навіть – у десятки (див. рис. 1). Особливо різкою виглядає ця різниця в останні два роки.

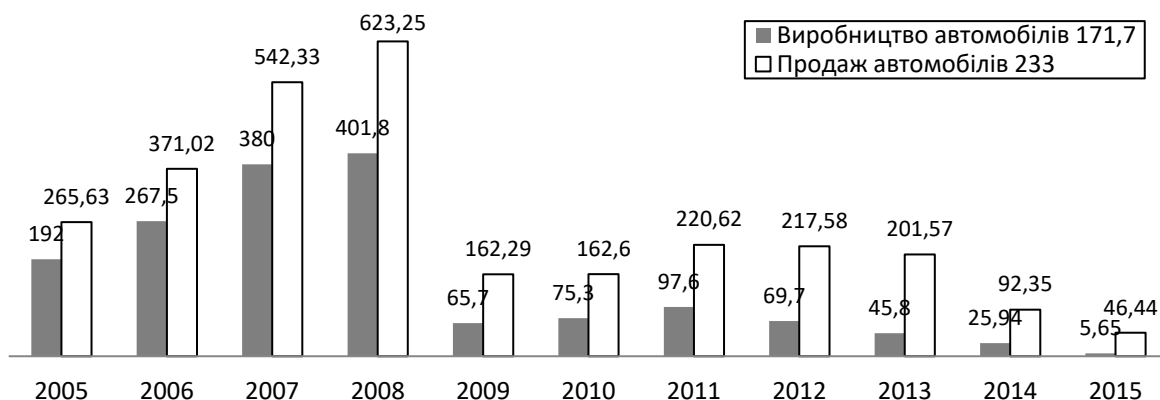


Рисунок 1 – Динаміка обсягів виробництва і продажу в Україні легкових автомобілів у 2005–2015 роках, тис. одиниць [1]

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Як свідчать статистичні дані в Україні, на тисячу жителів припадає 202 автомобіля, при тому, що в Європі цей показник – 400...600 одиниць на 1000 [2]. Результати опитування показали, що у переважній більшості (74%) домогосподарств України немає

автотранспортних засобів. Одним автомобілем на сім'ю володіють 22% українців, а ще 1% жителів країни має 2-3 і більше транспортних засобів на родину, про що свідчать результати дослідження компанії Research & Branding Group [3]. Не дивлячись на такий потенціал вітчизняного ринку, продажі не ростуть.

У 2015 році усе більше покупок нових легкових автомобілів, які здійснили українці перейшли у категорію відкладеного попиту. Причини лежать на поверхні – погіршення економічної ситуації і військові дії на Сході країни, знецінення національної валюти та різке падіння платоспроможності населення. Як наслідок, продажі нових легковиків, ціни на які прив'язані до валюти різко скоротилися. Окрім того, ринок через АТО втратив свою частку у Луганській і Донецькій областях.

Падіння продажу нових автомобілів (на 49,7%) у 2015 році було наймасштабнішим в Європі. Україна почала продавати менше авто, ніж такі країни, як Фінляндія, Румунія, Словаччина, Угорщина, Греція, Словенія і навіть Люксембург. Менше ніж в Україні нових автомобілів реалізовувалося лише у Хорватії, Болгарії, країнах Балтики, Ісландії і Кіпру. Натомість, майже на всіх сусідніх (за рейтингом) ринках спостерігався ріст продажу [2]. Як наслідок, 2015 рік увійде в історію українського автомобільного ринку як антирекордний – обсяг продажів виявився найменшим із початку 2000-х років.

Ще гіршою виглядає ситуація з віковою структурою автомобільного парку України. На початок 2016 року загальний парк легковиків і легких комерційних автомобілів склав 9,121 млн одиниць, а їх середній вік – 19,6 роки [2]. До того ж більше половини з них (53,4%) – це транспортні засоби виробництва колишнього Радянського Союзу і країн СНД.

У минулому році спостерігався ще один тренд українського ринку. Багато покупців, яким був необхідний транспортний засіб, вибирали автомобіль на ринку вживаних авто, завезених з-за кордону. У 2015 році також зріс внутрішній перепродаж легкових автомобілів у порівнянні з попереднім роком, на 66% – до 457 тис. одиниць [2]. Така кількість трансакцій свідчить про потенційні можливості вітчизняного автомобільного ринку вже сьогодні. Тим не менше, автомобільні експерти і дилери прогнозують незначне зростання ринку нових легковиків у 2016 році до 55...60 тис. одиниць, однак багато в чому це буде залежати від стабілізації економіки і курсу гривні. Разом із тим, зростання продажів торкнеться далеко не усіх сегментів ринку.

Аналізуючи статистику останніх двох років можна констатувати, що попитом користувалися дешеві, так званого сегмента Low Cost, бізнес- та вищого класу авто, які купувалися переважно за готівку. Моделі середнього класу у минулі роки оформлялися в кредит, а так як обсяги автомобільного кредитування різко скоротилися і власне сам середній клас споживачів зменшився практично до нуля, цей сегмент нових авто, швидше за все звузиться. У грошовому еквіваленті тенденція виглядає таким чином: середня митна вартість імпортованого легковика у 2014 році склала 19,3 тис. доларів (на дві тисячі більше ніж у 2013 р.), а вже у 2015 – лише \$13,2 тис.[4].

Однак, українські споживачі вже привикли до якісно укомплектованих іномарок (термін, який у 2016 році буде очевидно остаточно нівельований через фактичну відсутність на ринку вітчизняного автовиробника) і не бажають миритися з подібною ситуацією. Переглядати свої переваги на користь менш престижних марок чи бюджетних моделей скромної комплектації більшість водіїв не хоче. За суму нового легковика у базовій комплектації з автосалону, можна реально купити 3...5-річну модель доволі престижної специфікації, про що свідчить власний досвід автора статті. Тому шукають компроміс на ринку уживаних, розраховуючи за прийнятну ціну придбати автомобіль відповідно до своїх уподобань. Продукція вітчизняного виробника у вигляді двадцятирічного за конструкцією ЗАЗ Lanos/Sens чи більш сучасного “китайця” ЗАЗ Forza великою популярністю у покупців не користується.

Питання ввезення із-за кордону автомобілів, які експлуатувалися за доступною ціною в українському суспільстві порушується на різних рівнях і у різний спосіб, починаючи, від так званої “пересічки” (власників автомобілів із іноземною реєстрацією, змушених пересікати український кордон кожних п'ять днів) до депутатів Верховної Ради України, які продукують різноманітні законопроекти. Справа дійшла навіть до направлення двох електронних петицій на ім'я Президента України з приводу зменшення податків під час імпорту вживаних авто, які отримали необхідні 25 тис. підписів за декілька днів. У переважній більшості – це пропозиція відмінити чи зменшити окремі митні платежі під час ввезення на територію України легковика, який перебував в експлуатації; першочергово це стосується акцизного податку.

Мета досліджень. Вплив фіскального навантаження, зокрема акцизу, на вітчизняний ринок легкових автомобілів та рівень автомобілізації країни.

Результати досліджень. Податковий кодекс України трактує акцизний податок, як непрямий податок на споживання окремих видів товарів (продукції), визначених цим Кодексом як підакцизні, що включається до ціни таких товарів (продукції) [5].

Залежно від мети, яку переслідує держава, перелік таких товарів може бути досить різноманітним. Так акцизним податком можуть обкладатися дефіцитні товари, або товари, які є монополією держави. Це можуть бути товари, віднесені до предметів розкоші або товари, які становлять сферу споживання забезпечених верств населення. Сюди ж входять товари не першої необхідності, які споживаються здебільшого населенням із рівнем доходів вище середнього або товари, які під час споживання наносять шкоду здоров'ю. Акцизами обкладаються також, як правило, високорентабельні товари для вилучення в дохід державного бюджету отриманих виробниками надприбутків.

Акцизний податок містить у собі, як фіскальну функцію, наповнюючи державний бюджет, так і регулюючу функцію податків. Остання корегує попит і пропозицію, збільшуючи ціну на товар за рахунок акцизу або зменшуючи шляхом виключення з переліку товарів, що підлягають акцизному збору. Вони включаються в структуру ціни підакцизної продукції і багато в чому визначають її ціновий рівень. Однак, під час вибору виду продукції, на яку можуть бути встановлені ставки акцизів, необхідно приділяти увагу не тільки фіскальним можливостям цього податку, але і рівню доходів населення. За необґрунтованого завищення цін можливі негативні явища, що сьогодні спостерігається на вітчизняному ринку легкових автомобілів.

Статтею 215 Податкового кодексу України визначено такий перелік підакцизних товарів:

- спирт етиловий та інші спиртові дистиляти, алкогольні напої, пиво;
- тютюнові вироби, тютюн та промислові замітники тютюну;
- пальне;
- автомобілі легкові, кузови до них, причепи та напівпричепи, мотоцикли, транспортні засоби, призначені для перевезення 10 осіб і більше, транспортні засоби для перевезення вантажів;
- електрична енергія [6].

Доречно буде зауважити, що до 2015 року третій абзац у статті 215 Податкового кодексу звучав як “нафтопродукти, скраплений газ”, четвертий – закінчувався на слові “мотоцикли”, а п'ятий взагалі був відсутнім.

Ставки акцизного податку, визначені в Податковому кодексі України, не є постійними, а щорічно переглядаються. Передбачається щорічне внесення Кабінетом Міністрів України до 1 червня до Верховної Ради України проекту закону про внесення змін до Податкового кодексу України щодо абсолютних ставок оподаткування акцизним податком із урахуванням індексів споживчих цін та цін виробників промислових товарів.

Передбачено три види податкових ставок: адвалорні, специфічні та змішані. До таких підакцизних товарів (продукції), як етиловий спирт, алкогольні напої, нафтопродукти, скраплений газ, транспортні засоби застосовуються специфічні ставки. Під час обчислення податку із використанням специфічних ставок базою оподаткування є величина товару (продукції), визначена в одиницях виміру ваги, об'єму, кількості товару (продукції), об'єму циліндрів двигуна автомобіля або в інших натуральних показниках.

Ввезення автомобілів із зарубіжжя регламентується “Правилами ввезення транспортних засобів на територію України”, затверджених Постановою КМ № 341 від 31 травня 1994 р. Із моменту перетину митного кордону транспортний засіб знаходиться під митним контролем і його власник має пройти процедуру розвантаження з подальшим отриманням вантажної митної декларації (ВМД) для реєстрації транспортного засобу в реєстраційних центрах України, а також сплатити митні платежі.

Основою для визначення розміру митних платежів є митна вартість (*МВ*). Визначення митної вартості транспортних засобів, ввезених в Україну, здійснюється на підставі наявних договорів купівлі-продажу, дарування, міни, рахунків-фактур, фактур, інвойсів. Розміри митних платежів залежать від того із якою метою вони ввозяться, а також віку транспортного засобу, типу двигуна і робочого об'єму його циліндрів.

Для легкових автомобілів (код УКТ ЗЕД 8703) передбачено чотири (!) види митних платежів за такими позиціями:

- митний збір (*МЗ*) – \$15 для фізичної особи або у розмірі, еквівалентному 0,2% від митної вартості (*МВ*), для юридичної на підставі Постанови КМУ № 65 від 27.01.1997 р.;
- ввізне мито (*М*) та акцизний податок (*А*) – виходячи з типу двигуна, робочого об'єму його циліндрів і віку авто (див. таблицю 1);
- податок на додану вартість (*ПДВ*) – 20%, який визначається на підставі документально засвідченої митної вартості (*МВ*) автомобіля з урахуванням належних до сплати митних збору (*МЗ*), мита (*М*) та акцизного податку (*А*).

Оплата за митне оформлення автомобіля здійснюється у гривнях України, однак нарахування чомусь прописані у доларах і євро, – законодавчих актах держави, яка, варто зазначити, має власну національну валюту.

Процес розрахунку можна описати таким чином:

1) митний збір:

$$MЗ = 0,002MB;$$

2) ввізне мито:

$$M = 0,01C_M \cdot MB,$$

де C_M – ставки ввізного мита у відсотках (див. таблицю 1);

3) акцизний збір:

$$A = V \cdot C_{AZ},$$

де V – робочий об'єм циліндрів двигуна, см³;

C_{AZ} – ставки акцизного збору, євро (див. таблицю 1);

4) податок на додану вартість:

$$ПДВ = 0,2(MB + MЗ + M + A);$$

5) митні платежі:

$$МП = MЗ + M + A + ПДВ;$$

6) ціна автомобіля:

$$Ц = MB + МП;$$

7) ріст ціни автомобіля в результаті розмитнення:

$$\Delta = \{(Ц/MB) - 1\} \cdot 100, \%$$

Таблиця 1 – Ставки акцизного збору (євро) за 1 см³ робочого об'єму циліндрів двигуна та ввізного мита у відсотках від митної вартості [5]

Бензинові двигуни										
Об'єм циліндрів двигуна, см ³	До 1000		Більше 1000, але не більше 1500		Більше 1500, але не більше 2200		Більше 2200, але не більше 3000		Більше 3000	
	акциз	мито	акциз	мито	акциз	мито	акциз	мито	акциз	мито
Нові автомобілі	0,102	10%	0,063	10%	0,267	10%	0,276	10%	2,209	5%
Уживані до 5 років включно	1,094	10%	1,367	10%	1,643	10%	2,213	10%	3,329	5%
Уживані понад 5 років	1,438	10%	1,761	10%	2,441	10%	4,985	10%	4,985	5%
Дизельні двигуни										
Об'єм циліндрів двигуна, см ³	До 1500		Більше 1500, але не більше 2500		Більше 2500					
	акциз	мито	акциз	мито	акциз	мито	акциз	мито	акциз	мито
Нові автомобілі	0,103	10%	0,327	10%	2,209	10%				
Уживані до 5 років включно	1,367	10%	1,923	10%	2,779	10%				
Уживані понад 5 років	1,761	10%	2,441	10%	4,715	10%				

Із 1 січня 2016-го року в Україну заборонено ввезення автомобілів, які не відповідають стандарту екологічної безпеки “ЄВРО-5”, що регулює вміст шкідливих речовин у вихлопних газах автомобілів. Він став обов'язковим для усіх вантажних автомобілів, що продавалися у Євросоюзі, з жовтня 2008 року і для всіх легкових авто – з 1 вересня 2009 року. Тому, як приклад, для розрахунків були взяті ціни легковиків із кузовами “седан” і “універсал”, що виготовлені і перебувають в експлуатації з 2010 року. За

європейською класифікацією – це автомобілі нижнього середнього “С” і середнього “D” класів габаритною довжиною від 4,2 до 4,8 метри, зокрема такі як BMW 316d, Alfa Romeo 159, Chevrolet Cruze, Citroen C4, Citroen C5, Honda Civic, Ford Focus, Ford Mondeo, Mazda 6, Mitsubishi Lancer, Opel Astra, Opel Insignia, Peugeot 308, Renault Megane, Renault Laguna, Toyota Auris, Škoda Octavia, Volkswagen Golf, Volkswagen Passat і інші.

Комплектація автомобілів передбачала бензиновий (дизельний) двигун “ЄВРО-5”, механічну коробку передач, кондиціонер, бортовий комп’ютер, круїз-контроль, багатофункціональне кермо, центральний замок, кріплення дитячих сидінь типу isofix, тунер/радіо, електросклопідіймачі, дві подушки безпеки, ABS, задній датчик паркування, іммобілайзер. Середня митна вартість бралася із європейських автомобільних сайтів [6, 7].

Принагідно слід зазначити, що в Україні діє Закон, який передбачає запровадження з 1 січня 2018 року норм не нижче рівня “ЄВРО-6” [8]. А оскільки у Європі цей екологічний “зелений” стандарт почав діяти з 1 вересня 2015 року, то у 2018 році українцям буде заборонено ввозити автомобілі віком три і більше років, а скористатися сьогоднішніми тарифами, наведеними у рядках “уживані понад 5 років” таблиці 1 можна буде тільки у 2021 році та пізніше.

Як видно з таблиці 2, лише акциз для шестирічних легкових автомобілів підвищує їх ціну до 60 і більше відсотків. У той же час, за умови розмитнення авто, як нового, це зростання складає лише 6...10%.

Таблиця 2 – Розрахунок митних платежів для 6-річного легковика, євро

Рік випуску	Тип двигуна	Об’єм циліндрів двигуна, см ³	Митна вартість	Мито	ПДВ без акцизу	Акциз для 6-ти річного авто з ПДВ	% від митної вартості	Акциз, як для нового авто з ПДВ	% від митної вартості
2010	Бензиновий	1600	8000	800	1760	4686,72	58,58	512,64	6,41
2010	Дизельний	2000	7500	750	1650	5858,4	78,11	784,8	10,46

У таблиці 3 наведений розрахунок ціни шестирічного легковика, який пройшов процедуру розмитнення. У разі застосування сьогоднішніх тарифів його вартість зростає вдвічі; за умови розмитнення, як нового – на 40%, а за відміни акцизного податку на третину. Таким чином, український споживач змушений платити за уживаний шестирічний автомобіль як за новий, у той час, коли він мав би за логікою коштувати удвічі дешевше. Те, що українці купують такі самі легковики за подвійну ціну дивує не лише американців, але і європейців. Як наслідок – петиції до Президента, тіньові схеми імпорту автомобілів, яких нараховується більше десятка, їзда на іноземних номерах тощо.

Таблиця 3 – Ціна 6-річного легковика після розмитнення, ЄВРО

Тип двигуна	Об’єм циліндрів двигуна, см ³	Митна вартість	Ціна включно з акцизом для 6-річного авто	Ріст ціни, %	Ціна включно з акцизом, як для нового авто	Ріст ціни, %	Ціна без акцизного податку	Ріст ціни, %
Бензиновий	1600	8000	15246,72	90,58	11072,64	38,40	10560	32,00
Дизельний	2000	7500	15758,4	110,11	10684,8	42,46	9900	32,00

Рішення про форми і розміри мита на імпорт легковиків уряд подає як протекціоністський захід. Хоча тарифний протекціонізм у сучасному світі вважають грубим і застарілим інструментом стимулювання економічного зростання, який лише за певних умов і у певний період може бути ефективним. Спеціалісти CASE Україна – незалежної громадської організації, яка проводить економічні дослідження та прогнозування макроекономічної політики у 2015 році провели аналіз 11 схем імпорту автомобілів, що існують або існували в Україні в недалекому минулому. Вони хотіли показати, що тарифні обмеження на імпорт автомобілів, деклароване завдання яких – “захистити вітчизняного виробника”, сьогодні не виконують своєї функції [9].

Наслідком існування різного роду обмежень стали численні схеми, завдяки яким винахідливі мешканці оминають чинне законодавство. Занадто високими поборами держава сама провокує громадян, які готові платити розумні податки, на пошук “обхідних шляхів”. Масове ухиляння від сплати митних платежів при автомобільному імпорті свідчить про необхідність їх зменшення. Запроваджені акцизи та мита не виправдовують очікуваних результатів фіскальної політики та сприяють нерівності у суспільстві.

Зниження або відміна акцизного податку при імпорті автомобілів забезпечила б адекватну вартість розмитнення, і тоді виграють усі – і покупці, і бюджет. Сьогодні акциз на автомобільний імпорт в українських реаліях захищає не бюджет, а інтереси приватного вітчизняного автобізнесу, однак розвиток галузі, як показує статистика він не стимулює [1].

Залишаються питання екологічності, надійності і безпеки ввезених транспортних засобів, які перебували в експлуатації кілька років та проблема зменшення середнього віку автомобільного парку

України. Адже, середній вік – це не лише індикатор споживчих здібностей країни, а й показник екологічної безпеки транспорту та його технічних характеристик, що впливають на безпеку всіх учасників дорожнього руху.

Без сумніву, запровадження екологічного стандарту “ЄВРО-5”, а пізніше “ЄВРО-6” сприятиме зменшенню негативного впливу автомобіля на довкілля. Вжити більш суворіших заходів і заборонити експлуатацію далеко не нових транспортних засобів, якими володіють українці, – суспільство не зрозуміє. Можливо, для вирішення проблеми, потрібно ще раз повернутися до питання екологічного збору та стимулювання утилізації автомобіля. На початках, не брати з резидента вже згаданого 750...800 євро мита за ввезення легковика за умови, що він здасть в утиль свій старий, оскільки сьогодні держава не в змозі виділяти кошти на компенсацію за системою “trade-in” на нові автомобілі вітчизняного виробництва.

Крім екологічної загрози автомобіль, особливо уживаний, є потенційним носієм підвищеної небезпеки. Щорічно в Україні до 5% ДТП відбувається через несправний технічний стан транспортних засобів. Це пояснюється зменшенням коефіцієнта безпеки автомобіля $K_{ба}$ з кожним наступним роком його експлуатації. Якщо для нового автомобіля $K_{ба}=1,0$, то для п'ятирічного $K_{ба}=0,7...0,8$, а десятирічного $K_{ба}=0,4...0,5$. Очевидно, що найбільш безпечними є нові автомобілі і автомобілі з терміном експлуатації 5...7 років.

З іншого боку, за узагальненням показника “якість-ринкова ціна” нові легковики, виготовлені в СНД, наприклад, марки ВАЗ (до них можна віднести вітчизняні моделі ЗАЗ Sens/Lanos і Богдан 110) еквівалентні “однокласникам” сімейства TOYOTA з терміном експлуатації 10...11 років, а ГАЗ “Волга” – моделі Audi-A6 віком 9...10 років [10]. Причому “іноземці”, як правило, їздили хорошими дорогами і регулярно проходили технічне обслуговування.

За даними інформаційно-аналітичної групи AUTO-Consulting саме російські ВАЗи і ГАЗи та українські ЗАЗи і DAEWOO переважають у вітчизняному автопарку, а найбільш масовими легковиками є моделі 2008 року випуску – їх більше 744 тис. одиниць [2]. Зрозуміло, що ввезення шести-, семирічних легковиків на відміну від нових не знизить миттєво середній вік вітчизняного автопарку, однак, поступово буде його оновлювати і що важливо – заперечує, враховуючи вищесказане, таку дефініцію у супротивників імпорту, як “дешевий автобрухт”.

У разі ввезення 20 тис. шестирічних автомобілів і встановлення для них митних ставок як для нових, у бюджет держави відповідно до розрахунків (див. табл. 3) може надійти приблизно 1,4 млрд гривень. Аналогічні міркування були наведені у пояснювальній записці до законопроекту №3251 щодо стимулювання розвитку ринку вживаних транспортних засобів, який був прийнятий у першому читанні. Там же зазначалося, що доходи державного бюджету від сплати акцизного збору під час постачання автотранспортних засобів у 2014 році становили 904,2 млн грн, що на 22 % менше порівняно з 2013 роком [11]. Таким чином, напрашується висновок: розмір надходжень акцизного податку до Державного бюджету України в останні роки показує, що його (акциз) можна безболісно відмінити.

Ще одна пересторога ввезенню уживаних авто висловлена вітчизняними офіційними імпортерами і дилерами, які побоюються падіння попиту на ринку нових легковиків. Так, дійсно, статистика свідчить, що продаж нових авто впав, у тому числі, і за рахунок сегмента “бюджетників”. Натомість, продаж автомобілів вищих класів практично не змінився, а за деякими моделями навіть зріс.

Зрештою, у Західній Європі обіг підприємств автосервісу розподіляється такими долями: 80,8% – продаж нових і уживаних автомобілів, 11,5 % – продаж запасних частин і 7,7% – продаж автомобільних послуг [12]. У кризові часи відсотки з продажу авто зменшувалися, а з продажу запасних частин та сервісу зростали. Сьогодні в Україні крупні автосалони ще утримуються на плаву, а дрібніші змушені перелаштовуватися на ремонт і обслуговування, скорочувати персонал або закриватися.

Ситуацію на офіційному ринку вживаних авто покращить прийнятий Верховною Радою законопроект №3046-Д, який передбачає запровадження справедливого застосування податку на додану вартість до операцій на ринку вживаних товарів (зокрема вживаних транспортних засобів), що полягає в оподаткуванні маржі, тобто, різниці між ціною продажу та документально підтвердженою ціною придбання вживаного товару [13]. До тепер дилер під час торгівлі старими авто змушений був платити 20% ПДВ з повної вартості автомобіля, а це впливає на ціну транспортного засобу – він стає значно дорожчим, ніж на автобазарах.

У такий спосіб депутати планують надати поштовх розвитку ринку уживаних товарів, зокрема автомобільного, виведення його з тіні та забезпечення прозорих і конкурентних умов ведення бізнесу офіційними автосалонами відповідно до норм країн Європейського Союзу, принагідно забезпечивши додаткові надходження до держбюджету. Закон створить умови для нормального повноцінного функціонування загальноприйнятої у розвинутих країнах Європи і світу програми “trade-in” на базі офіційних автомобільних салонів та сприятиме додатковій дохідності підприємств у кризові часи.

Звуження останніми роками ємності автомобільному ринку України, особливо в сегменті нових автомобілів, у тому числі, вироблених в Україні, відбулося, головню, через падіння реальної купівельної

спроможності населення, з одного боку, та зниження рівня доступності нових автомобілів внаслідок їх суттєвого подорожчання через курсові ризики та посилення фіскального тиску у зазначеній сфері шляхом підвищення митних платежів. Різка девальвація гривні у 2014-2015 роках зробила вартість авто недоступною для більшості українських споживачів.

Ситуація, яка склалася, відповідним чином провокує ланцюгову реакцію негативних тенденцій на ринках пального, ремонту автомобілів, запасних частин до них, туризму, авто-кредитування, страхування тощо. Низький попит на автомобілі призвів до значного скорочення робочих місць як у сфері продажів, так і у виробництві, а разом з цим, і до зменшення надходжень до державного бюджету. Споживачі не в змозі купувати нове імпордне авто через його високу вартість у гривнях і не можуть купувати вживану іномарку через високі фіскальні ставки, зокрема акцизний податок, що робить її ціну не конкурентоздатною.

Висновки. 1. Погіршення останніми роками економічної ситуації в Україні призвело до різкого зменшення кількості трансакцій (без врахування внутрішнього перепродажу) на вітчизняному ринку легкових автомобілів. Через відсутність коштів на нові легковики та зростання фіскального навантаження – на уживані утворився відкладений попит. Процес автомобілізації держави уповільнився.

2. Запровадження розмірів акцизного податку для автомобілів, що були в експлуатації до 6-7 років як для нових, або його відміна збільшило б купівельну спроможність громадян, які хочуть володіти якісним транспортним засобом за адекватною ціною.

3. Боязнь масового ввезення в Україну, так званого “автобрухту” безпідставна через запровадження у державі екологічного стандарту “ЄВРО-5” та відомих переваг уживаної іномарки над новим, але двадцятилітньої конструкції вітчизняним легковиком, з точки зору її безпеки і надійності.

4. Ввезення автомобілів, які перебували в експлуатації дозволить знизити, хоча і повільно, середній вік українського парку легкових автомобілів, підвищити рівень автомобілізації країни, збільшити завантаженість СТО, продаж запасних частин, паливно-мастильних матеріалів зрештою створити або відновити робочі місця. Покупці іномарок у такий спосіб зможуть задовольнити свої соціальні і економічні потреби.

5. Розрахунки показують, що за певної кількості імпортованих автомобілів надходження до Державного бюджету за зниження розмірів акцизу не зменшаться, а навіть зростуть. Відпаде необхідність у пошуку “обхідних шляхів” з метою ухиляння від сплати митних платежів у разі автомобільного імпорту. Запроваджений урядом тарифний протекціонізм, як свідчить статистика не виправдав надій вітчизняних автовиробників.

1. Статистика. Укравтопром. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: ukrautoprom.com.ua/uk/statistika.

2. В Украине вырос уровень автомобилизации. Лидирует Киев. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=35442>.

3. На яких автомобілях їздять українці. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ubr.ua/market/auto/na-kakih-avtomobiliah-ezdiat-ukraincy>.

4. За іномарки Україна заплатила понад 1,6 млрд. доларів. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua/uk/za-inomarki-ukraina-zaplatila-bolee-16-mlrd-dollarov>.

5. Податковий кодекс України в редакції від 01.02.2016 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.

6. Крупнейшая в Германии торговая площадка для транспортных средств. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mobile.de>.

7. Samochody. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://allegro.pl/dzial/motoryzacja>.

8. Закон України “Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів” // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 2013. – № 31. – С. 360.

9. Актуальні способи ввезення авто в Україну. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoneews.com>.

10. Автосервис: станции технического обслуживания автомобилей: Учебник / Грибут И. Э., Артюшенко В. М., Мазаева Н. П. и др. / Под ред. В. С. Шуплякова, Ю. П. Свириденко. – М.: Альфа-М: ИНФРА-М, 2008. – 480 с.

11. Рада має намір знизити акцизи на імпорт б/у автомобілів. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://economics.unian.ua/transport/1317402-rada-mae-namir-zniziti-aktsizi-na-import-b-u-avtomobiliv.html>.

12. Марков О. Д. Станции технического обслуживания автомобилей /О.Д. Марков – К.: Кондор, 2008. – 536 с.

13. Рада дозволила продаж вживаних автомобілів через офіційних дилерів. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://economics.unian.ua/transport/1317378-rada-dozvolila-prodaj-b-u-avtomobiliv-cherez-ofitsiynih-dileriv.html>.

REFERENCES

1. *Statistics. Ukravtoprom.* Available at: ukrautoprom.com.ua/uk/statistika. (accessed 26.02.2016).

2. *Ukraine has increased the level of motorization. Kiev in the lead.* Available at: <http://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=35442>. (accessed 15.03.2016).

3. *What cars drive Ukrainian.* Available at: <http://ubr.ua/market/auto/na-kakih-avtomobiliah-ezdiat-ukraincy>. (accessed 20.03.2016).

4. *For cars Ukraine has paid over 1.6 billion dollars.* Available at: <http://ukrautoprom.com.ua/uk/za-inomarki-ukraina-zaplatila-bolee-16-mlrd-dollarov>. (accessed 20.03.2016).
5. *Tax Code of Ukraine was amended on 01.02.2016.* Available at: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>. (accessed 22.03.2016).
6. *Germany's largest marketplace for vehicles.* Available at: <http://www.mobile.de>. (accessed 26.03.2016).
7. *Samochody.* Available at: <http://allegro.pl/dzial/motoryzacja>. (accessed 26.03.2016).
8. *Law of Ukraine "On some issues of import to the customs territory of Ukraine and registration of vehicles".* [*Zakon Ukrainu "Pro deiakі putannia vvezennia na mytnu terytoriiu Ukrainy ta reestratsii transportnykh zasobiv"*] // List of Verkhovna Rada (LVR). – 2013. – No31. – P. 360.
9. *Recent ways to import cars in Ukraine.* Available at: <http://ukrautonews.com/aktualni-sposobi-vvezennya-avto-v-ukranu>. (accessed 30.03.2016).
10. Hribut, I., Artiushenko, V., Mazaieva, N. and ot. / Ed. Shupliakova, V., Sviridenko, Yu. (2008). *Driving: Car service station: Tutorial.* [*Avtoservis: stantsii tehnitheskoho obsluzhivaniia avtomobilei*]. Moscow, Alfa-M, INFARA-M Publ. 480 p.
11. *Parliament intends to reduce the excise duty on the import of used cars.* Available at: <http://economics.unian.ua/transport/1317402-rada-mae-namir-zniziti-aktsizi-na-import-b-u-avtomobiliv.html>. (accessed 12.04.2016).
12. Markov, O. (2008). *Stations vehicle maintenance.* [*Stantsii tehnitheskoho obsluzhivaniia avtomobilei*]. Kyiv, Kondor Publ. 536 p.
13. *Parliament authorized the sale of used vehicles to authorized dealers.* Available at: <http://economics.unian.ua/transport/1317378-rada-dozvolila-prodaj-b-u-avtomobiliv-cherez-ofitsiynih-dileriv.html>. (accessed 12.04.2016).

Кишун В.А. Акцизный налог - тормоз автомобилизации страны.

Выполненный анализ состояния отечественного рынка легковых автомобилей и уровня автомобилизации страны. Рассмотрена роль акцизного налога, как основного фактора, формирующего неадекватно высокую цену на европейский легковой автомобиль, бывший в эксплуатации. Показано, что при уплате всех платежей в случае растаможки 6-летнего авто его стоимость возрастает вдвое.

В современных экономических условиях украинские потребители не имеют возможности приобрести новый качественно укомплектованный легковой автомобиль среднего класса, поэтому стараются заменить его аналогичным, который эксплуатировался уже несколько лет. Произведенные расчеты подтвердили, что снизив ставки или полностью отменив акцизный налог на авто, поступления в бюджет страны существенно не уменьшатся, а роль акциза, как протекциониста отечественного автопроизводителя давно утеряна.

Либерализация торговли подержанными автомобилями не приведет к существенному ухудшению экологической ситуации в государстве в связи с внедрением норм "ЕВРО-5", обеспечит постепенное уменьшение среднего возраста автомобильного парка и позволит удовлетворить социальные и экономические потребности широких слоев населения.

Ключевые слова: акцизный налог, подержанный автомобиль, автомобильный парк, автомобилизация.

V. Kyshchun. Excise tax - a brake to motorization of the country.

The analysis was conducted on the state of domestic car market and the level of motorization. An overview was done on the influence of excise tax as the main factor for shaping inadequately high prices for used European passenger cars. It is shown that after the payment of all charges in the case of 6-year old car clearance, the price of the car doubles.

In today's economy Ukrainian consumers do not have the ability to buy a new high quality middle class car, so they choose a similar used one. The calculations confirmed that in case of lowering rates or completely canceling the excise tax on cars, national budget will not lose its revenues, since the excise, as a tool for protectionism in domestic automaker, has long lost its role.

Liberalization of used cars trade will not lead to significant environmental degradation in the country by introducing standards "EURO-5", ensuring a gradual reduction of the car park average age, and meeting social and economic needs of large segments of people.

Keywords: excise tax, used car, car park, motorization.

АВТОР:

КИЩУН Володимир Андрійович, кандидат економічних наук, доцент кафедри автомобілів і транспортних технологій, Луцький НТУ, e-mail: kyshchun52@ukr.net.

АВТОР:

КИЩУН Владимир Андреевич к.е.н., доцент кафедры автомобилей и транспортных технологий, Луцкий НТУ, e-mail: kyshchun52@ukr.net.

AUTHOR:

Volodymyr KYSHCHUN, PhD. in Economic, Assoc. Professor of Motor Cars and Transport Technologies Department, Lutsk National Technical University, e-mail: kyshchun52@ukr.net.

Стаття надійшла в редакцію 25.04.2016р.