

В. Р. Валько

доктор філософії в галузі права,
асистент кафедри адміністративного та інформаційного права
Інституту психології та інноваційної освіти
Національного університету «Львівська політехніка»
ORCID: 0009-0004-0163-3245

ПІЛЬГОВЕ МИТНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІМПОРТУ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ В УКРАЇНІ: БАЛАНС ФІСКАЛЬНИХ ТА ЕКОЛОГІЧНИХ ІНТЕРЕСІВ

У науковій статті здійснено комплексний митно-правовий аналіз пільгового регулювання імпорту електричних транспортних засобів в Україні в період 2018–2025 років. Пільгове розмитнення електромобілів розглянуто як різновид пільгового митного регулювання імпорту, що реалізується в межах правового механізму митної справи на стадії митного оформлення товарів та справляння митних платежів. Методологічною основою дослідження є системне тлумачення норм Митного та Податкового кодексів України, а також аналіз практики застосування митних і податкових пільг у сфері зовнішньоекономічної діяльності.

Обґрунтовано, що митні та податкові преференції щодо електричних транспортних засобів, зокрема звільнення від сплати ввізного мита і податку на додану вартість та мінімізація акцизного податку, мають тісний функціональний зв'язок і реалізуються через єдиний митно-правовий механізм. Доведено, що податкові пільги при імпорті електромобілів, попри їх податково-правову природу, є невід'ємною складовою пільгового митного регулювання, оскільки виникнення відповідних податкових зобов'язань безпосередньо пов'язане з фактом переміщення товарів через митний кордон України.

Проаналізовано етапи формування пільгового режиму імпорту електромобілів, його нормативно-правове закріплення та практичні наслідки застосування. Встановлено, що запроваджені митно-податкові стимули сприяли стрімкому зростанню електропарку України, формуванню внутрішнього ринку електротранспорту, розвитку зарядної інфраструктури та досягненню позитивного екологічного ефекту. Водночас акцентовано увагу на фінансових наслідках тривалого застосування податкових пільг, зокрема на значних обсягах недоотриманих бюджетних надходжень, що набуло особливої актуальності в умовах повномасштабної збройної агресії проти України.

Окрему увагу приділено аналізу законодавчого рішення про припинення дії пільгового режиму з 1 січня 2026 року та його впливу на митно-правове регулювання імпорту електромобілів. Зроблено висновок, що повернення цього сегмента до загального режиму оподаткування свідчить не про відмову держави від екологічних пріоритетів, а про зміну балансу між фінансовими та екологічними інтересами. Обґрунтовано необхідність пошуку у майбутньому більш збалансованих механізмів державної підтримки електромобільності, які відповідатимуть умовам післявоєнного відновлення та євроінтеграційним зобов'язанням України.

Ключові слова: митне регулювання; пільгове митне регулювання; імпорт електромобілів; митні пільги; митне оформлення; податкові преференції; митні платежі; екологічна трансформація транспорту.

Вступ. Митне регулювання імпорту транспортних засобів традиційно посідає важливе місце у системі публічного фінансового та економічного регулювання, оскільки поєднує фінансові, торговельні та регуляторні функції держави. Особливого значення ця сфера набуває у контексті запровадження спеціальних

митних режимів і пільг, спрямованих на досягнення суспільно значущих цілей, зокрема стимулювання інновацій, розвитку окремих ринків та реалізації екологічної політики. У цьому аспекті імпорт електричних транспортних засобів в Україні становить показовий приклад використання митно-правових інструментів як

елемента комплексної державної стратегії екологічної трансформації транспортного сектору.

Упродовж 2018–2025 років імпорт електромобілів здійснювався в умовах особливо сприятливого пільгового митного та податкового регулювання, що істотно відрізняло цей сегмент від загального режиму оподаткування транспортних засобів. Запровадження нульової ставки ввізного мита, звільнення від податку на додану вартість та мінімізація акцизного навантаження були спрямовані на зниження бар'єрів доступу до електротранспорту, формування внутрішнього ринку та досягнення екологічних цілей, задекларованих у національних і міжнародних стратегічних документах України. Водночас тривалий характер дії таких преференцій актуалізував питання їх фіскальної доцільності, особливо в умовах воєнного стану та зростаючих потреб державного бюджету.

У зв'язку з цим науковий аналіз пільгового митного регулювання імпорту електромобілів набуває особливої актуальності, оскільки дозволяє оцінити не лише ефективність застосованих митно-правових інструментів, а й межі їх використання в умовах зміни пріоритетів державної політики та повернення з 2026 року до загального режиму оподаткування.

Постановка завдання. Метою наукової публікації є комплексний аналіз пільгового регулювання імпорту електричних транспортних засобів в Україні, визначення його правової природи, місця в системі митного регулювання та оцінка наслідків застосування відповідних митних і податкових преференцій у період 2018–2025 років. Окремим завданням дослідження є з'ясування впливу припинення дії пільгового режиму з 1 січня 2026 року на митно-правовий механізм імпорту електромобілів і баланс фіскальних та екологічних інтересів держави.

Методологічну основу дослідження становлять загальнонаукові та спеціально-юридичні методи пізнання, зокрема системний і структурно-функціональний аналіз, формально-юридичний метод, метод тлумачення правових норм, а також порівняльно-правовий підхід. У роботі також використано аналіз нормативно-правових актів митного й податкового законодавства України та статистичних даних, що дало змогу забезпечити комплексність і обґрунтованість наукових висновків.

Результати дослідження. У митно-правовому аспекті пільгове розмитнення електричних транспортних засобів доцільно розглядати

як різновид пільгового митного регулювання імпорту, що функціонує в межах правового механізму митної справи та реалізується на стадії митного оформлення товарів. Такий підхід ґрунтується на системному тлумаченні положень Митного кодексу України, відповідно до яких митне регулювання охоплює сукупність правових норм, що визначають порядок і умови переміщення товарів через митний кордон України, процедури митного контролю та митного оформлення, а також правила справляння митних платежів і застосування передбачених законодавством пільг та преференцій (зокрема статті 4, 67, 275, 281, 282 та пункт 4 Розділу XXI «Прикінцеві та перехідні положення» Митного кодексу України) [1].

Застосування пільгового митного регулювання щодо електричних транспортних засобів проявляється насамперед у встановленні нульової ставки ввізного мита, а також у спеціальних умовах оподаткування операцій з їх імпорту. Юридично ці пільги не існують поза митно-правовим полем, оскільки їх реалізація відбувається виключно в межах митних процедур, передбачених законодавством, шляхом декларування товарів за відповідними кодами Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності, визначення митної вартості та застосування пільгових ставок митних платежів при митному оформленні.

Важливо підкреслити, що податкові преференції, пов'язані з імпортом електротранспорту (зокрема звільнення від податку на додану вартість та зменшене акцизне навантаження), хоча й мають податково-правову природу, реалізуються саме через митно-правовий механізм, оскільки виникнення відповідних податкових зобов'язань безпосередньо пов'язане з фактом переміщення товарів через митний кордон України та їх митним оформленням. Таким чином, митні органи виступають не лише суб'єктами контролю за додержанням митних правил, а й безпосередніми адміністраторами справляння непрямих податків при імпорті, що зумовлює тісний функціональний зв'язок між митним і податковим правом у цій сфері.

У цьому контексті податкові пільги щодо електричних транспортних засобів слід розглядати не ізольовано, а як складовий елемент комплексного пільгового митного регулювання імпорту, в межах якого митно-правові та податково-правові інструменти поєднуються з метою досягнення публічно значущих цілей державної політики. Такий підхід дозволяє забезпечити

нормативну узгодженість митних процедур із завданнями екологічної трансформації транспортного сектору та водночас чітко окреслює галузеву належність відповідних правових механізмів у системі публічного права.

Імпорт електричних транспортних засобів в Україні протягом останніх років здійснювався в умовах особливо сприятливого пільгового митного регулювання, що за своїм обсягом та тривалістю не має аналогів серед інших категорій товарів. Держава цілеспрямовано запровадила комплекс митних і податкових преференцій для електромобілів з метою стимулювання розвитку екологічно безпечного транспорту, зменшення негативного впливу на довкілля та поступової трансформації транспортного сектору відповідно до європейських екологічних стандартів. Водночас законодавчо визначене припинення дії зазначених пільг з 1 січня 2026 року актуалізує питання співвідношення фіскальних потреб державного бюджету – особливо в умовах повномасштабної збройної агресії – та необхідності збереження екологічних і кліматичних орієнтирів державної політики.

Під пільговим розмитненням електромобілів у науково-правовому розумінні слід розуміти спеціальний режим оподаткування, за якого при ввезенні таких транспортних засобів на митну територію України не застосовуються загальні ставки основних податків і зборів. У стандартному режимі імпорту легкового автомобіля передбачає сплату ввізного мита у розмірі 10 % митної вартості, податку на додану вартість за ставкою 20 % та акцизного податку, розмір якого залежить від типу і характеристик двигуна [2, с. 204]. Натомість для електромобілів було встановлено максимально сприятливі умови: вони звільнялися від сплати ввізного мита і ПДВ, а акцизний податок мав мінімальний, фактично символічний характер. У публічному дискурсі та правозастосовній практиці такий режим отримав умовну назву «нульового розмитнення» електрокарів.

Формування зазначеного пільгового режиму відбувалося поетапно. Перші системні кроки у напрямі податкового стимулювання електротранспорту було зроблено у середині 2010-х років. Так, у 2015 році відповідно до змін до законодавства про Митний тариф України було скасовано ввізне мито на електромобілі, що фактично закріпило для них нульову ставку мита на постійній основі [3]. Наступним етапом стало розширення податкових преференцій у сфері непрямого оподаткування. Наприкінці

2017 року до Податкового кодексу України були внесені зміни, якими з 1 січня 2018 року запроваджено тимчасове звільнення від оподаткування ПДВ операцій з ввезення на митну територію України та постачання електромобілів, зокрема товарних позицій УКТ ЗЕД 8703 80 та суміжних [4].

Паралельно було врегульовано питання інших фіскальних платежів. Акцизний податок на електромобілі встановлено у розмірі 1 євро за 1 кВт·год ємності тягової батареї, причому така ставка була закріплена у Податковому кодексі як постійна. Крім того, збір на обов'язкове державне пенсійне страхування при першій державній реєстрації електромобілів було визначено на рівні 0 % [5]. У сукупності це означало, що станом на 2018 рік усі основні елементи фіскального навантаження при імпорті електричних транспортних засобів були або повністю усунуті, або зведені до мінімуму.

Первісно законодавець передбачав короткостроковий характер таких податкових стимулів: звільнення від ПДВ мало діяти лише до кінця 2018 року. Проте з урахуванням динамічного зростання ринку електромобілів та позитивного економічного і соціального ефекту відповідні норми неодноразово продовжувалися. Спочатку строк дії пільг було подовжено до 31 грудня 2022 року, а згодом – у 2021 році – ще на три роки, до 31 грудня 2025 року. У результаті загальна тривалість пільгового режиму митного оформлення електромобілів становила сім років (2018–2025), що є нетипово тривалим строком для податкових преференцій у сфері імпорту. Відповідна норма була закріплена у пункті 64 підрозділу 2 розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України, яким до 1 січня 2026 року операції з ввезення електромобілів звільнялися від оподаткування податком на додану вартість [5].

Пільговий митно-податковий режим поширювався як на імпорту нових і вживаних електромобілів, так і на операції з їх першого постачання на внутрішньому ринку України.

Таким чином, станом на 2025 рік в Україні функціонував винятково сприятливий режим оподаткування імпорту електричних транспортних засобів. При ввезенні електромобіля імпортер був повністю звільнений від сплати ввізного мита та податку на додану вартість, що в сукупності забезпечувало економію на рівні близько 30 % від митної вартості автомобіля. Крім того, не справлявся збір на обов'язкове державне пенсійне страхування у розмірі 3–5 % при пер-

ший державній реєстрації транспортного засобу. Єдиним обов'язковим платежем залишався акцизний податок, розрахований за ставкою 1 євро за 1 кВт·год ємності тягової батареї [6]. Для порівняння, імпорт бензинових і дизельних автомобілів супроводжується сплатою ввізного мита у розмірі 10 %, податку на додану вартість за ставкою 20 %, пенсійного збору при першій реєстрації, а також суттєво вищого акцизного податку. Внаслідок цього фіскальне навантаження на транспортні засоби з двигунами внутрішнього згоряння є істотно більшим.

Запровадження податкових преференцій для електромобілів стало одним із напрямів державної політики підтримки екологічно безпечного транспорту та мало на меті стимулювання розвитку електромобільності в Україні з огляду на екологічні та кліматичні чинники. Станом на 2017 рік сегмент електричного транспорту в Україні перебував на початковій стадії розвитку та налічував близько 4 тисяч транспортних засобів [6]. Висока вартість електромобілів, відсутність розвиненої зарядної інфраструктури та обережне ставлення споживачів до нових технологій стримували зростання цього ринку. Надання податкових і митних пільг було покликане знизити бар'єр входу для споживачів і бізнесу, зробивши електричний транспорт економічно доступнішим, що у довгостроковій перспективі сприяє зменшенню споживання викопного пального та поліпшенню екологічної ситуації.

Такий підхід відповідав загальним напрямкам євроінтеграційної політики України, оскільки розвиток електротранспорту розглядається в Європейському Союзі як один з елементів реалізації кліматичної політики та виконання зобов'язань за Паризькою кліматичною угодою [2, с. 205]. Відповідні орієнтири знайшли відображення і в національних стратегічних документах України, спрямованих на скорочення викидів діоксиду вуглецю у транспортному секторі [7].

Практичний ефект запровадженого пільгового режиму проявився у стрімкому зростанні кількості електричних транспортних засобів на внутрішньому ринку. За оцінками профільних експертних установ, саме податкове стимулювання імпорту стало визначальним фактором формування сучасного ринку електромобілів в Україні. Зниження митно-податкових витрат створило передумови для активного залучення бізнесу до імпорту електротранспорту, що, у свою чергу, супроводжувалося розвитком суміжної інфра-

структури – мережі зарядних станцій, сервісних підприємств, логістичних операторів та спеціалізованих дилерських центрів.

Статистичні дані підтверджують значний масштаб цих змін. Якщо на початок 2018 року електропарк України налічував лише кілька тисяч транспортних засобів, то станом на листопад 2025 року кількість зареєстрованих електромобілів перевищила 214 тисяч одиниць, переважну частину яких становлять легкові автомобілі з повністю електричною силовою установкою (BEV) [8]. Таким чином, за період дії податкових пільг чисельність електричного автопарку зросла більш ніж у сорок разів. Частка електромобілів у загальній структурі автопарку досягла, за оцінками експертів, близько 3 %, що дозволило Україні наблизитися до показників провідних європейських країн у цій сфері [9].

Додатковим індикатором трансформації ринку стало зростання попиту на електромобілі у сегменті нових транспортних засобів. Зокрема, у вересні 2025 року електромобілі вперше посіли домінуючі позиції у структурі продажів нових легкових автомобілів, забезпечивши близько третини відповідного ринку за місяць [10]. Така динаміка значною мірою була зумовлена ціновою конкурентоспроможністю електротранспорту, сформованою завдяки відсутності ПДВ та ввізного мита. Навіть з урахуванням очікуваного повернення податкових платежів з 2026 року, електромобілі, за оцінками фахівців, зберігатимуть економічну привабливість для значної частини споживачів, хоча темпи зростання ринку можуть поступово стабілізуватися.

Збільшення частки електричних транспортних засобів у структурі автопарку України вже має відчутні екологічні наслідки. Заміщення застарілих бензинових і дизельних автомобілів електромобілями сприяє скороченню викидів діоксиду вуглецю, а також концентрації шкідливих забруднюючих речовин у повітрі населених пунктів, зокрема оксидів азоту (NOx) та дрібнодисперсних твердих частинок (PM_{2.5}). Для України, де значну частину автопарку становлять вживані імпортовані транспортні засоби з двигунами внутрішнього згоряння, оновлення рухомого складу за рахунок електротранспорту має особливе значення з точки зору покращення якості атмосферного повітря у містах та промислових агломераціях.

Крім безпосереднього екологічного ефекту, поширення електромобілів сприяє зменшенню

споживання імпортованих нафтопродуктів, що позитивно впливає на рівень енергетичної безпеки держави. Перехід частини транспортного сектору на електроенергію дозволяє знизити залежність від зовнішніх постачальників пального та диверсифікувати структуру енергоспоживання. Водночас масштабна електрифікація транспорту породжує нові виклики, зокрема пов'язані з додатковим навантаженням на електроенергетичну систему, необхідністю розвитку зарядної інфраструктури та формуванням ефективних механізмів утилізації та повторного використання відпрацьованих тягових батарей. Разом з тим, за наявними оцінками, поточні обсяги електромобільного парку не створюють критичного навантаження на енергомережу України, а подальше зростання їх кількості враховується у державних програмах розвитку енергетичної та транспортної інфраструктури [11].

У довгостроковій перспективі електричний транспорт розглядається як один із інструментів виконання міжнародних зобов'язань України у сфері боротьби зі зміною клімату, зокрема щодо скорочення викидів парникових газів. У цьому контексті застосування або продовження економічних стимулів для розвитку екологічно безпечного транспорту з екологічної точки зору може вважатися обґрунтованим та таким, що відповідає задекларованим цілям державної політики.

Разом із тим, застосування податкових пільг має і зворотний бік, пов'язаний зі зменшенням доходів державного бюджету. Особливо чутливою ця проблема стала в умовах воєнного стану в Україні, коли фіскальна спроможність держави набуває критичного значення для забезпечення оборонних та соціальних видатків. За оцінками Міністерства фінансів України та профільних парламентських структур, звільнення імпорту електромобілів від оподаткування податком на додану вартість у 2025 році призвело до недоотримання бюджетом близько 14,5 млрд грн податкових надходжень [12].

Окремі незалежні експертні оцінки вказують на ще більший обсяг фіскальних втрат. Зокрема, у публічних аналітичних матеріалах звертається увага на те, що сумарні втрати бюджету від застосування пільгового режиму оподаткування електротранспорту у 2025 році можуть сягати близько 30 млрд грн. Такі розрахунки охоплюють не лише прямі недонадходження від ПДВ при імпорті електромобілів, а й опосередковані ефекти, зокрема скорочення надходжень від акцизного податку на пальне у зв'язку зі змен-

шенням споживання бензину та дизельного пального, а також бюджетні витрати, пов'язані з підтримкою енергетичної системи та застосуванням пільгових тарифів на електроенергію для зарядки транспортних засобів [13].

У сукупності, за експертними оцінками, протягом лише останніх двох років обсяг недоотриманих бюджетних надходжень, пов'язаних із податковими преференціями для електричного транспорту, може перевищувати 60 млрд грн. У перерахунку на одного покупця електромобіля середньої вартості близько 1 млн грн це означає надання податкової вигоди в розмірі кількох сотень тисяч гривень. Такий рівень фіскальної підтримки викликає активні дискусії щодо доцільності збереження повного обсягу пільг у нинішніх економічних та безпекових умовах і ставить питання про пошук більш збалансованої моделі стимулювання електромобільності.

Умови повномасштабної збройної агресії проти України зумовили різке зростання навантаження на державні фінанси. Хронічний дефіцит бюджету покривається за рахунок міжнародної фінансової допомоги, внутрішніх запозичень та перегляду податкової політики в окремих секторах економіки. У такій ситуації подальше застосування податкових пільг, які призводять до багатомільярдних щорічних втрат доходів бюджету, стало предметом критичного перегляду з боку органів, відповідальних за формування та реалізацію фіскальної політики. Представники уряду неодноразово наголошували, що в умовах воєнного стану першочерговим пріоритетом держави є забезпечення фінансування сектору безпеки і оборони, тоді як екологічні стимули мають відступати на другий план [14, с. 41].

Послідовну позицію щодо недоцільності продовження пільгового режиму оподаткування електромобілів зайняв й голова Комітету Верховної Ради України з питань фінансів, податкової та митної політики Данило Гетманцев. У публічних виступах та інтерв'ю він неодноразово підкреслював, що строк дії відповідних податкових преференцій є вичерпаним і відсутні переконливі підстави для їх пролонгації. Згідно з цією позицією, конкурентоспроможність товарів, зокрема електромобілів, має формуватися ринковими механізмами, а не шляхом тривалого державного субсидування, особливо в період гострої потреби бюджету у фінансових ресурсах для оборонних видатків [12]. Аналогічний підхід неодноразово висловлював і Міністр

фінансів України Сергій Марченко, що свідчить про консолідовану позицію фінансово-економічного блоку уряду [15].

Аргументація противників продовження пільгового режиму загалом зводиться до кількох основних тез. По-перше, наголошується на значних обсягах недоотриманих бюджетних надходжень, які могли б бути спрямовані на фінансування Збройних Сил України, соціальні програми та відновлення зруйнованої інфраструктури. Податкові стимули, які відіграли позитивну роль на етапі формування ринку електротранспорту, у 2023–2025 роках, за оцінкою критиків, призводять до прямого недофінансування пріоритетних статей державних видатків.

По-друге, акцентується увага на соціальній асиметрії результатів податкового стимулювання. Фіскальні преференції щодо придбання автомобілів, які за своєю природою є дорогими товарами тривалого користування, фактично надають більші вигоди домогосподарствам з вищим рівнем доходів. При цьому механізм пільг не передбачає жодної диференціації залежно від вартості транспортного засобу, що означає застосування однакового податкового ефекту як до масових, так і до преміальних моделей. У публічних експертних оцінках звертається увага на те, що внаслідок такого підходу держава опосередковано субсидує придбання електромобілів високого цінового сегмента, тоді як більшість громадян у воєнний період зазнає суттєвих обмежень у споживанні [9].

По-третє, як аргумент наводиться досягнення стадії відносної зрілості ринку електромобілів в Україні. За сім років дії пільгового режиму сформувалася розгалужена інфраструктура зарядних станцій, з'явилася значна кількість імпортерів та сервісних операторів, а попит на електротранспорт підтримується як зростанням цін на традиційне паливо, так і зниженням вартості самих електромобілів. У зв'язку з цим опоненти подальшого податкового стимулювання вважають, що ринок здатний функціонувати без додаткового фіскального «підживлення», а держава має перейти до загального режиму оподаткування цього сегмента [15].

У цьому контексті Данило Гетманцев публічно пов'язував продовження податкових пільг із потенційними втратами бюджету на рівні близько 30 млрд грн, що співвідноситься з обсягами додаткових доходів, які уряд планує отримати від підвищення податкового навантаження на інші сектори економіки, зокрема банківський.

Така диспропорція, на його думку, є фіскально необґрунтованою та не відповідає поточним потребам держави. Крім того, в публічному дискурсі висловлювалися застереження щодо наявності лобістського впливу з боку окремих учасників ринку електромобілів, зацікавлених у збереженні податкових преференцій [12].

Підготовка та ухвалення Закону України «Про Державний бюджет на 2026 рік» [16] фактично завершили дискусію щодо подальшої долі пільгового режиму. У фінальному тексті бюджету не було передбачено положень, спрямованих на продовження звільнення операцій з імпорту та постачання електромобілів від оподаткування податком на додану вартість. Попри те, що під час першого читання бюджету восени 2025 року Верховна Рада підтримала поправку щодо тимчасового продовження пільги ще на один рік, ця ініціатива не була підтримана урядом і не увійшла до остаточної редакції закону. Представники фінансово-податкового блоку парламенту пояснили це, зокрема, невідповідністю такої поправки вимогам бюджетного та податкового законодавства, оскільки зміна податкових ставок через прикінцеві положення закону про бюджет потребує ухвалення окремого нормативного акта.

У результаті з 1 січня 2026 року спеціальний режим оподаткування електромобілів припиняє свою дію. Операції з ввезення та продажу електричних транспортних засобів підлягатимуть оподаткуванню податком на додану вартість на загальних підставах, що означає повернення цього сегмента ринку до стандартного фіскального режиму.

Слід зазначити, що навіть серед прихильників розвитку електромобільності існувало усвідомлення фіскальних ризиків, пов'язаних із тривалим застосуванням податкових преференцій. Зокрема, в процесі парламентських обговорень автор окремих законодавчих ініціатив Дмитро Разумков та низка народних депутатів пропонували у разі продовження пільгового режиму запровадити компенсаторні механізми для державного бюджету. Серед можливих варіантів розглядалися запровадження спеціального дорожнього збору для електромобілів (наприклад, щорічної плати за користування транспортною інфраструктурою), встановлення платежу за спожиту електроенергію при зарядці транспортних засобів або диференційованого збору залежно від потужності чи маси електромобіля [17]. Застосування таких інструментів могло б забезпечити часткове відшкоду-

вання бюджетних втрат від скасування ПДВ, не створюючи при цьому додаткових бар'єрів для імпорту електротранспорту. Втім, жоден із зазначених механізмів не був реалізований. Уряд зайняв принципову позицію повного припинення податкових преференцій замість впровадження нових спеціальних платежів для електромобілів, залишивши можливість повернення до цієї дискусії на післявоєнному етапі як потенційного компромісу між екологічними та фіскальними інтересами.

Згідно з чинним законодавством, з 1 січня 2026 року в оподаткуванні імпорту електромобілів відбувається зміна лише одного елементу – відновлюється застосування податку на додану вартість за ставкою 20 %. Ввізне мито залишається нульовим, оскільки для легкових автомобілів з електродвигуном така ставка закріплена в Митному тарифі України як постійна норма без обмеження строку дії [3]. Акцизний податок також не зазнає змін і надалі справляється у розмірі 1 євро за 1 кВт·год ємності тягової батареї відповідно до положень Податкового кодексу України [5]. Збір на обов'язкове державне пенсійне страхування при першій державній реєстрації електричних транспортних засобів, як і раніше, не нараховується. У зв'язку з цим поширений у публічному просторі термін «повне розмитнення» електромобілів є неточним, оскільки фактично йдеться про повернення лише одного податку – ПДВ, який, водночас, має найбільший вплив на кінцеву вартість транспортного засобу.

Практичний наслідок таких змін полягає у підвищенні ціни електромобіля приблизно на 20 % від його митної вартості з урахуванням акцизного податку. Очікуване подорожчання пояснює зростання попиту на електромобілі наприкінці 2025 року, коли споживачі та дилери прагнули здійснити імпорт до набрання чинності новими податковими умовами.

Прогнози щодо подальшого розвитку ринку електромобілів після скасування пільг є стримано оптимістичними. За оцінками експертів, у 2026 році ймовірно тимчасове скорочення обсягів імпорту та продажів електротранспорту, пов'язане з адаптацією ринку до нових цінових умов. Очікується, що протягом кількох місяців відбудеться корекція попиту, після чого імпорт поступово відновиться. Подібна динаміка вже спостерігалася в попередні роки у зв'язку з періодичними дискусіями щодо можливого припинення податкових пільг: різке зростання продажів напередодні «дедлайнів» змінювалося коротко-

строковим спадом після їх запровадження [6]. Водночас навіть за умов подорожчання електромобілів частка цього сегмента навряд чи повернеться до мінімальних показників минулих років, оскільки значна кількість споживачів уже оцінила переваги електротранспорту, зокрема нижчі витрати на експлуатацію та зменшену залежність від традиційного пального.

З екологічної точки зору скасування податкових стимулів може призвести до певного уповільнення процесів декарбонізації транспортного сектору. Зменшення темпів імпорту електромобілів означає довше використання транспортних засобів з двигунами внутрішнього згоряння, що негативно впливає на якість повітря та рівень викидів парникових газів. Водночас держава продовжує декларувати збереження стратегічного курсу на екологізацію транспорту, розглядаючи відмову від податкових пільг як тимчасовий захід, зумовлений винятковими фінансовими обставинами. У перспективі не виключається запровадження альтернативних механізмів підтримки електромобільності, зокрема адресних субсидій на придбання електротранспорту, пільгового кредитування або стимулювання розвитку вітчизняного виробництва. На поточному етапі пріоритет надано забезпеченню фіскальної стабільності та концентрації бюджетних ресурсів на першочергові потреби сектору безпеки і оборони, а також на завдання післявоєнного відновлення України.

Висновки. Пільгове митно-податкове регулювання імпорту електромобілів в Україні продемонструвало високу ефективність як інструмент державної політики стимулювання розвитку електротранспорту. Запроваджені податкові преференції сприяли стрімкому зростанню електропарку, формуванню повноцінного ринку та розвитку супутньої інфраструктури, а також забезпечили відчутний екологічний ефект у вигляді скорочення викидів забруднюючих речовин і зменшення споживання викопного пального. Водночас тривалий характер дії таких пільг супроводжувався значними фіскальними втратами, що в умовах повномасштабної війни та гострої потреби у бюджетних ресурсах зумовило їх перегляд і скасування з 1 січня 2026 року.

Повернення електромобілів до загального режиму оподаткування, попри можливе короткострокове уповільнення ринкової динаміки, не означає відмови держави від курсу на екологізацію транспорту, а свідчить про зміну пріоритетів на користь фіскальної стабільності. Подальший

розвиток електромобільності в Україні потребує пошуку більш збалансованих механізмів державної підтримки, які поєднуюватимуть екологічні цілі з фінансовими можливостями бюджету та відповідатимуть умовам післявоєнного відновлення і євроінтеграційним зобов'язанням держави.

Список використаної літератури:

1. Митний кодекс України : Закон України від 13 березня 2012 р. № 4495-VI / *Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 44–45, № 46–47, № 48. Ст. 552. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text>.
2. Слюсарєва Л. В., Матвійчук Р. М. Щодо ролі нормативно-правового забезпечення у розвитку електромобільного транспорту в Україні // *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2024. № 5. С. 203–210. DOI: <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2024-334-28>.
3. Про прийняття за основу проекту Закону України про внесення змін до Закону України «Про Митний тариф України» щодо скасування ввізного мита на електромобілі : Постанова Верховної Ради України від 3 червня 2016 р. № 478-VIII / *Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України*. 2016. № 26. Ст. 535. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/478-19#Text>.
4. Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2018 році : Закон України від 7 грудня 2017 р. № 2245-VIII / *Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України*. 2018. № 8. Ст. 46. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2245-19#Text>.
5. Податковий кодекс України : Закон України від 2 грудня 2010 р. № 2755-VI / *Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 13–14, № 15–16, № 17. Ст. 112. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text>.
6. Електромобілі без пільг: як зміниться ринок з 2026 року // Портал Міністерства інфраструктури України. 13 листопада 2025 р. URL: <https://phm.gov.ua/?p=584059>.
7. Презентовано проєкт Концепції «зеленого» енергетичного переходу України до 2050 року // Міністерство енергетики та захисту довкілля України. 21 січня 2020 р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/prezentovano-proekt-konceptsiyi-zelenogo-energetichnogo-perehodu-ukrayini-do-2050-roku>.
8. Ринок електромобілів стрімко зростає: як Україна завершила листопад 2025 року // *Centr-Avto*. 10 грудня 2025 р. URL: <https://centr-avto.com.ua/news/rynok-elektromobiliv-strimko-zrostaye-yak-ukrayina-zavershyla-lystopad-2025-roku/>.
9. Куюн С. Пільги для покупців елітних електрокарів в Україні вже перевищили європейські // *Sensor.net*. URL: <https://sensor.net/n3582400>.
10. Електромобілі стали лідерами продажів нових авто в Україні у вересні 2025 року // *AgroReview*. 11 жовтня 2025 р. URL: <https://agroreview.com/content/elektromobili-staly-lideramy-prodazhiv-novyh/>.
11. Електромобілі та енергосистема України: чи загрожує масова електромобілізація блекаутом? // *Centr-Avto*. 17 жовтня 2025 р. URL: <https://centr-avto.com.ua/news/elektromobilita-energosistema-ukrayiny-chy-zagrozhuye-masova-elektromobilizatsiya-blekautom/>.
12. Гетманцев Д. За 2025 рік через електромобілі держава недоотримала 14,5 мільярда гривень податків // *Економічна правда*. 2025. URL: <https://epravda.com.ua/biznes/za-2025-rik-cherez-elektromobili-derzhava-nedootrimala-14-5-milyarda-griven-podatkov-getmancev-813677/>.
13. Кругліков Д. В Україну везуть тисячі електрокарів. Як подорожують електричні авто з 2026 року // *LIGA.net*. URL: <https://biz.liga.net/ua/all/avto/article/v-ukrainu-vezut-tysiachi-elektrokariv-yak-podorozhchaiut-elektrychni-avto-z-2026-roku>.
14. Кміть В. М., Приймак І. І. Податкові зміни щодо справляння митних платежів при ввезенні авто на час воєнного стану в Україні // *Logos : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції* (8 липня 2022 р., м. Париж, Французька Республіка). Paris, 2022. С. 39–44. DOI: <https://doi.org/10.36074/logos-08.07.2022.008>.
15. Топчій О. У Мінфіні пояснили, чому потрібно скасувати пільги на ввезення автівок в Україну // *УНІАН*. 9 червня 2022 р. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/u-minfini-poyasnili-chomu-potribno-skasuvati-pilgi-na-vvezennya-avtivok-v-ukrajinu-novini-ukrajina-11860110.html>.
16. Про Державний бюджет України на 2026 рік : Закон України від 23 грудня 2025 р. № 4695-IX / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4695-IX#Text>.
17. Ткач А. Верховна Рада продовжила пільги на електромобілі до 2027 року // *Autoportal.ua*. 23 жовтня 2025 р. URL: <https://autoportal.ua/news/law/39797.html>.

Valko V. R. Preferential customs regulation of electric vehicle imports in Ukraine: balancing fiscal and environmental interests

This scholarly article provides a comprehensive customs-law analysis of the preferential regulation of electric vehicle imports in Ukraine during the period 2018–2025. Preferential customs clearance of electric vehicles is examined as a specific form of preferential customs regulation of imports, implemented within the legal framework of customs administration at the stage of customs clearance and the collection of customs duties and taxes. The methodological basis of the study consists of a systematic interpretation of the provisions of the Customs Code and the Tax Code of Ukraine, as well as an analysis of the practice of applying customs and tax incentives in the field of foreign economic activity.

It is substantiated that customs and tax preferences applicable to electric vehicles—particularly exemptions from import duty and value-added tax, as well as the minimization of excise taxation—are functionally interconnected and implemented through a unified customs-law mechanism. The article demonstrates that tax incentives granted upon the importation of electric vehicles, despite their tax-law nature, constitute an integral component of preferential customs regulation, since the emergence of the relevant tax obligations is directly linked to the movement of goods across the customs border of Ukraine.

The study analyzes the stages of formation of the preferential import regime for electric vehicles, its normative and legal consolidation, and the practical consequences of its application. It is established that the introduced customs and tax incentives contributed to the rapid expansion of Ukraine's electric vehicle fleet, the development of a domestic electric mobility market, the growth of charging infrastructure, and the achievement of a positive environmental effect. At the same time, particular attention is paid to the fiscal implications of the prolonged application of tax preferences, notably the significant shortfall in budget revenues, an issue that has become especially acute in the context of the full-scale armed aggression against Ukraine.

Special attention is devoted to the analysis of the legislative decision to terminate the preferential regime as of 1 January 2026 and its impact on the customs-law regulation of electric vehicle imports. The article concludes that the return of this sector to the general taxation regime does not indicate a rejection of environmental policy priorities, but rather reflects a recalibration of the balance between fiscal and environmental interests. The necessity of developing more balanced mechanisms of state support for electric mobility in the future is substantiated, taking into account the conditions of post-war recovery and Ukraine's European integration commitments.

Key words: *customs regulation; preferential customs regulation; electric vehicle imports; customs incentives; customs clearance; tax preferences; customs payments; environmental transformation of transport.*