

<https://doi.org/10.26565/2310-9513-2026-23-06>
УДК 339.543:629.33:338.24
JEL Index: F13, F14, L62, O25

МИТНО-ТАРИФНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІМПОРТУ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ В УМОВАХ ЗАГОСТРЕННЯ ТЕХНОЛОГІЧНОГО СУПЕРНИЦТВА

Мірошниченко Тетяна Миколаївна

канд. екон. наук, доцент,
доцент кафедри міжнародних економічних відносин та логістики,
Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна,
майдан Свободи, 4, м. Харків, Україна, 61022,
e-mail: tatiana.miroschnichenko@karazin.ua,
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6114-4866>

У статті досліджено митно-тарифне регулювання імпорту електромобілів у контексті посилення технологічного суперництва між Китаєм, США та ЄС. Обґрунтовано, що електромобіль перетворився з екологічного товару на елемент промислової, торговельної та інноваційної політики, а мита і податкові пільги дедалі частіше використовуються не лише для наповнення бюджету, а й для перерозподілу ланцюгів доданої вартості. На основі даних IEA, ACEA, Eurostat, WTO, UN Comtrade, Державної митної служби України та Державної податкової служби України охарактеризовано динаміку світового ринку електромобілів, масштаби експорту Китаю, імпорту ЄС і США та особливості українського пільгового режиму. Показано, що відсутність власного масового виробництва електромобілів обмежує доцільність жорсткого протекціонізму для України, тоді як повне збереження універсальних пільг створює фінансові втрати й посилює імпортозалежність. Запропоновано орієнтири збалансованої політики: таргетовані стимули для екологічно ефективних і доступних моделей, контроль митної вартості та походження, підтримка зарядної інфраструктури, розвиток сервісних, акумуляторних і компонентних інвестицій, а також наближення українського регулювання до правил ЄС.

Ключові слова: світовий ринок електромобілів, глобальна конкуренція, автомобільна промисловість, експорт, екологічність, інвестиції, інноваційні технології, митно-тарифне регулювання, імпорт, електромобілі.

Як цитувати: Мірошниченко Т. М. Митно-тарифне регулювання імпорту електромобілів в умовах загострення технологічного суперництва. *Вісник ХНУ імені В. Н. Каразіна. Серія «Міжнародні відносини. Економіка. Країнознавство. Туризм»*. 2026. № 23. С. 64–74. DOI: <https://doi.org/10.26565/2310-9513-2026-23-06>

In cites: Miroshnychenko, T. (2026). Customs and tariff regulation of electric vehicle imports under intensifying technological rivalry. *The Journal of V. N. Karazin Kharkiv National University. Series International Relations. Economics. Country Studies. Tourism*, (23), 64–74. <https://doi.org/10.26565/2310-9513-2026-23-06> (in Ukrainian)

Постановка проблеми. Електрифікація автомобільного транспорту стала одним із ключових напрямів глобальної кліматичної та промислової політики. Водночас у 2024-2026 рр. електромобіль дедалі менше сприймається лише як засіб зниження викидів, а дедалі більше - як стратегічний продукт, навколо якого концентруються інвестиції, контроль над акумуляторними технологіями, доступ до критичних мінералів, програмне забезпечення, виробничі платформи та експортні можливості національних компаній. Отже, світовий ринок електромобілів став простором, де глобальна конкуренція поєднує екологічність, промисловий протекціонізм і технологічну безпеку.

Загострення технологічного суперництва проявляється не лише у змаганні за частку ринку, а й у зміні функцій митно-тарифної політики. США підвищили тарифи на китайські електромобілі до 100% за секцією 301; Європейський Союз запровадив компенсаційні мита на батарейні електромобілі походженням з Китаю; Китай, маючи масштабну виробничу базу, поєднує відносно нижчий режим імпорتنих тарифів із внутрішніми інструментами промислової політики. У цьому контексті митне регулювання стає інструментом не тільки контролю товаропотоків, а й захисту інноваційних технологій та ланцюгів доданої вартості.

Для України проблема має подвійний характер. З одного боку, імпорт електромобілів прискорює оновлення автопарку, зменшує залежність від нафтопродуктів, створює попит на зарядну інфраструктуру й формує нові сегменти сервісної економіки. З іншого боку, тривалий пільговий режим імпорту, особливо звільнення від ПДВ, знижував фіскальні надходження і створював ризики імпортової залежності від обмеженого кола країн-виробників. За умов воєнної економіки та потреби у відновленні промисловості питання балансу між екологічними, фіскальними й індустріальними цілями набуває особливої актуальності.

Постановка проблеми полягає в тому, щоб визначити, яким має бути митно-тарифне регулювання імпорту електромобілів для країни, яка інтегрується до ринку ЄС, не має зрілої власної автомобільної промисловості електромобільного типу, але потребує екологічної модернізації транспорту, інвестицій у зарядну інфраструктуру та підвищення стійкості зовнішньоекономічних зв'язків.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Зарубіжні дослідження останніх років акцентують увагу на тому, що електромобільна трансформація є одночасно технологічною, торговельною та структурно-промисловою. У звітах International Energy Agency показано, що електромобілі стали масовим сегментом світового авторинку: глобальні продажі у 2025 р. перевищили 20 млн одиниць, а Китай зберіг провідну позицію за масштабом виробни-

цтва, продажів та експорту. IEA також підкреслює, що виробництво і торгівля електромобілями дедалі більше концентруються навколо Китаю, ЄС і США, а отже, політика імпорту безпосередньо впливає на розміщення виробництва та інвестицій [1; 2].

Coffin і Walling у дослідженні USITC доводять, що з 2018 р. глобальні продажі, імпорт і експорт батарейних електромобілів та акумуляторів зростали випереджальними темпами, а Китай посів лідерські позиції не тільки у виробництві електромобілів, а й у постачанні батарей та компонентів [3]. Інше дослідження Coffin, Crotty, Walling і Yuan із використанням CGE-моделі показує, що зміни торговельної політики щодо електромобілів і компонентів впливають одночасно на downstream-сегмент готових авто та upstream-сегмент акумуляторів, електродвигунів і батарейних частин [4]. Важливість такого висновку для цієї статті полягає в тому, що тариф на готовий електромобіль не можна аналізувати ізольовано від тарифів на батареї, електроніку, критичні матеріали і програмно-керовані модулі.

У праці Rísquez Ramos і Ruiz-Gálvez електрифікація розглядається як чинник перебудови глобальних ланцюгів вартості в автомобільній промисловості: конкуренція переміщується від традиційних двигунів внутрішнього згоряння до батарей, електроніки, цифрових платформ і нових постачальників [5]. Busch, Pares, Chandra, Kendall і Tal моделюють майбутні сценарії глобальних ланцюгів постачання електромобілів і наголошують, що регіоналізація торгівлі та геополітичні чинники можуть визначати майбутній розподіл виробництва до 2035 р. [6]. IMF у робочому документі щодо європейського переходу до електромобілів підкреслює дилему ЄС: декарбонізація транспорту є необхідною, проте швидке зростання китайської пропозиції може тиснути на зайнятість, випуск і конкурентоспроможність європейського автопрому [7].

Окремий блок публікацій присвячений саме тарифним відповідям на китайську експансію. Kiel Institute оцінює компенсаційні мита ЄС як інструмент реагування на субсидії, але застерігає, що довгостроковий вплив на ціни може бути обмеженим, якщо китайські виробники частково поглинають витрати або локалізують виробництво в Європі [8]. Аналітична робота Centre for European Reform наголошує, що тарифи можуть не вирішити структурних проблем європейської автомобільної промисловості, пов'язаних із батареєюною залежністю, масштабом виробництва та темпами інновацій [9]. Дослідження ScienceDirect про ландшафт plug-in electric vehicles вказує на невизначеність майбутнього попиту через зміни субсидій, технологічні фактори і західні тарифи на китайський імпорт [10].

Українські науковці здебільшого розглядають питання митно-тарифного регулювання ширше – у системі митної політики, фіскальної безпеки й зов-

нішньої торгівлі. Бережнюк І.Г. та Несторишен І.В. визначають митно-тарифне регулювання як комплексний процес, що охоплює митний тариф, класифікацію товарів, визначення походження, митну вартість, систему пільг і преференцій [11]. Гуцул І.А., Крисовата К.В. і Титор В.Й. аналізують роль митно-тарифних інструментів у стабілізації зовнішньої торгівлі України в умовах глобалізації та воєнних ризиків, наголошуючи на потребі диференційованого підходу до торговельної політики [27].

Найбільш близькою до теми є стаття Валька В.П., у якій пільгове митне регулювання імпорту електромобілів в Україні розглянуто крізь баланс фіскальних та екологічних інтересів у 2018-2025 рр.; автор окремо аналізує вплив припинення пільгового режиму з 1 січня 2026 р. [28]. Разінкін Н.С. розглядає непрямі методи державного регулювання ринку електромобілів, зокрема податкові пільги, субсидії, інвестиції в зарядну інфраструктуру та інформаційні заходи, і підкреслює, що нестабільність державної підтримки залишається бар'єром для України [29]. Мамедова А.Ф. і Пархоменко М.М. аналізують екологічний аспект використання електромобілів та правове регулювання електромобільності в Україні, акцентуючи на зв'язку екологічності транспорту з нормативною базою і сталим розвитком [15].

Водночас недостатньо дослідженими залишаються питання взаємодії митно-тарифного регулювання імпорту електромобілів із новою геоекономікою технологічного суперництва. Українські публікації переважно концентруються на фіскально-екологічному балансі або загальній митній політиці, тоді як потребує подальшого аналізу те, як американські та європейські тарифи на китайські електромобілі, концентрація китайського експорту, правила походження, митна вартість, коди УКТ ЗЕД і зміна українських податкових пільг впливають на майбутню структуру імпорту, інвестиції та можливості України у світових ланцюгах постачання.

Мета статті. Метою статті є обґрунтування напрямів удосконалення митно-тарифного регулювання імпорту електромобілів в Україні з урахуванням зростання світового ринку електромобілів, загострення технологічного суперництва між Китаєм, США та ЄС, фіскальних потреб держави, екологічних цілей і необхідності залучення інвестицій в інноваційні технології транспортної сфери.

Для досягнення мети використано системний, порівняльний і статистичний підходи: проаналізовано динаміку продажів, виробництва, імпорту та експорту електромобілів; порівняно тарифні режими ключових юрисдикцій; узагальнено українську митну статистику; оцінено ризики та переваги різних моделей державної політики.

Виклад основного матеріалу. Світовий ринок електромобілів у 2025 р. увійшов у фазу масштабної індустріалізації. За даними IEA, у 2025 р. було

продано понад 20 млн електромобілів, тобто кожен четвертий новий автомобіль у світі був електричним. Порівняно з 2024 р. ринок зріс приблизно на 20%, а частка електромобілів у світових продажах досягла 25%. У 2024 р. продажі вже перевищували 17 млн одиниць, що свідчить про сталість структурного зсуву після 2020 р. [2].

Виробничий вимір ще чіткіше демонструє концентрацію технологічної сили. У 2025 р. у світі було вироблено майже 22 млн електромобілів, що більш ніж на 25% перевищило показник попереднього року. Китай забезпечив близько трьох чвертей світового виробництва і близько 40% глобальної торгівлі електромобілями; його випуск у 2025 р. становив близько 16 млн одиниць, а експорт перевищив 2,5 млн. Така концентрація формує цінову перевагу китайських виробників і водночас провокує тарифні відповіді з боку США та ЄС.

Європейський ринок відновив зростання після стагнації 2024 р. IEA оцінює продажі електромобілів у Європі у 2025 р. на рівні 4,2 млн одиниць, або 28% нових автомобілів; у ЄС продажі наблизилися до 3 млн, а частка становила майже 27% [1]. Дані ACEA щодо батарейних електромобілів фіксують 1 880 370 нових BEV у ЄС у 2025 р. та частку 17,4% ринку, порівняно з 13,6% роком раніше. У США ринок залишався значно меншим: за оцінками WRI на основі даних Argonne National Laboratory, у 2025 р. було придбано понад 1,5 млн електромобілів, що відповідало 9% продажів легкових транспортних засобів [16].

За даними Eurostat, у 2024 р. гібридні й електричні автомобілі становили 43% усіх позаєвропейських імпортів автомобілів до ЄС, а 55% імпорту повністю електричних авто походило з Китаю. Водночас власне виробництво гібридних та електричних авто в ЄС оцінювалося у 122 млрд євро, що на 86% більше, ніж у 2021 р. [17]. Ці дані підтверджують, що імпорт електромобілів не є периферійним явищем: він уже впливає на структуру європейського автомобільного ринку, зайнятість, інвестиції та торговельний баланс.

Наведені показники свідчать, що експорт електромобілів став одним із головних інструментів технологічного впливу Китаю. Офіційні дані КНР за перші десять місяців 2025 р. показують 13,02 млн вироблених NEV, понад 12,94 млн проданих NEV, частку 46,7% у нових продажах і 2,01 млн експортованих NEV із приростом 90,4% у річному вимірі [18]. Отже, Китай нарощує не лише внутрішній попит, а й здатність швидко насичувати зовнішні ринки. Для країн-імпортерів це означає дешевший доступ до екологічного транспорту, але також ризик витіснення місцевих виробників або блокування майбутніх інвестицій у власні платформи.

З погляду митно-тарифного регулювання важливо, що електромобілі класифікуються у специ-

Таблиця 1

Ключові показники світового та регіонального ринку електромобілів у 2024-2025 рр.

Table 1

Key Indicators of the Global and Regional Electric Vehicle Market in 2024–2025

Показник Indicator	2024 р.	2025 р.	Аналітичне значення Analytical significance
Світові продажі електромобілів (BEV+PHEV) Global electric vehicle sales (BEV+PHEV)	понад 17 млн over 17 million	понад 20 млн; частка 25% over 20 million; 25% share	Електромобілі переходять із нішевого до масового сегмента авторынку EVs are shifting from a niche to a mass automotive market segment
Світове виробництво електромобілів Global EV production	база порівняння IEA IEA reference baseline	майже 22 млн; + понад 25% nearly 22 million; + over 25%	Виробничий масштаб стає джерелом цінової та технологічної переваги Production scale becomes a source of price and technological advantage
Китай: продажі електромобілів China: EV sales	понад 11 млн over 11 million	понад 13 млн; частка майже 55% over 13 million; nearly 55% share	КНР формує найбільший внутрішній попит і водночас експортний надлишок China forms the largest domestic demand and export surplus
Китай: експорт електромобілів China: EV exports	швидке зростання rapid growth	понад 2,5 млн over 2.5 million	Китайський експорт стає головним подразником для тарифної політики США та ЄС Chinese exports become a key trigger for US and EU tariff policy
Європа: продажі електромобілів Europe: EV sales	стагнація порівняно з попереднім періодом stagnation compared to the previous period	4,2 млн; частка 28% 4.2 million; 28% share	Європа відновлює попит, але зберігає структурну залежність від імпорту батарей та авто Europe is recovering demand but remains structurally dependent on imported batteries and vehicles
ЄС: реєстрації BEV EU: BEV registrations	13,6% ринку 13.6% of the market	1 880 370 авто; 17,4% ринку 1,880,370 vehicles; 17.4% market share	BEV зростають, проте гібриди залишаються значною проміжною технологією BEVs are growing, but hybrids remain an important transitional technology
США: продажі EV USA: EV sales	близько 1,6 млн around 1.6 million	понад 1,5 млн; 9% ринку over 1.5 million; 9% market share	Ринок великий за абсолютним обсягом, але відстає від Китаю та ЄС за часткою Large market in absolute terms but lagging behind China and the EU in share
ЄС: походження імпорту електромобілів EU: origin of EV imports	дані Eurostat за 2024 р. Eurostat data for 2024	55% позаєвропейського імпорту електричних авто з Китаю 55% of non-European EV imports from China	Китайська пропозиція істотно впливає на структуру європейського імпорту Chinese supply significantly shapes EU import structure

*Джерело: складено автором на основі матеріалів [1; 2; 16; 24].
Compiled by the author based on sources [1; 2; 16; 24].*

фічних товарних позиціях, зокрема HS/CN/УКТ ЗЕД 8703 80 для транспортних засобів лише з електричним двигуном. Саме коректна класифікація, визначення країни походження, перевірка митної вартості та облік нового чи вживаного стану автомобіля визначають реальний фіскальний ефект тарифної політики. Для України, де значну частину імпорту становлять уживані автомобілі, ці елементи часто важливіші за номінальну ставку мита.

У технологічному суперництві між США, ЄС і Китаєм мито виконує функцію промислового сигналу. У США тарифний інструмент застосовано максимально жорстко: у 2024 р. адміністрація США оголосила підвищення тарифної ставки на китайські електромобілі за секцією 301 з 25% до 100%, пояснюючи це не лише торговельним дисбалансом, а й примусовим трансфером технологій, субсидіями, надлишковими потужностями та загрозою для американських інвестицій у батареї, напівпровідники

й критичні матеріали [19]. Такий підхід фактично блокує масовий імпорт китайських електромобілів, але підтримує локалізацію виробництва у США та країнах-партнерах.

Європейський Союз обрав більш вибірккову модель. З 30 жовтня 2024 р. на п'ять років діють компенсаційні мита на нові батарейні електромобілі походженням з КНР: 17,0% для BYD, 18,8% для Geely, 35,3% для SAIC, 7,8% для Tesla Shanghai, 20,7% для інших кооперативних компаній і 35,3% для некооперативних експортерів [20]. Ці ставки застосовуються на додаток до загального імпортного мита ЄС на легкові автомобілі. Логіка ЄС полягає не в повному закритті ринку, а у компенсації субсидованої переваги та створенні часу для адаптації європейської автомобільної промисловості.

Китай у цій трикутній конкуренції має іншу позицію. Після зниження імпортних тарифів у 2018 р. тариф на ввезені автомобілі було зменшено до 15%,

однак основною перевагою китайської політики стали масштабні внутрішні стимули, підтримка батарейних ланцюгів, розвиток зарядної інфраструктури та висока конкуренція між локальними виробниками. Тому для Китаю тариф є менш важливим бар'єром, ніж виробничий масштаб і контроль над upstream-сегментами акумуляторної економіки.

Порівняння показує, що однакова ставка мита може мати різний економічний зміст залежно від промислової структури країни. Для США високий тариф є продовженням політики реіндустріалізації та локалізації ланцюгів постачання. Для ЄС компенсаційне мито є засобом виграти час для адаптації виробників, але його ефективність залежить від здатності європейських компаній прискорити інновації, зменшити батарею залежність і знизити собівартість. Для Китаю нижчий тариф не означає відкрити симетричну конкуренцію, адже конкурентна перевага формується через масштаби,

субсидії, внутрішній попит і експортну експансію. Для України, яка не має порівнянного виробничого потенціалу, механічне копіювання американської або європейської тарифної моделі може підвищити ціни для споживачів без гарантії створення внутрішнього виробництва.

У цьому полягає ключовий аналітичний висновок: митно-тарифне регулювання електромобілів має бути прив'язане до промислової стратегії. Якщо країна має значних виробників електромобілів, тариф може захищати зайнятість, R&D та локалізацію. Якщо країна є переважно імпортером, тариф або податкова пільга повинні оцінюватися за трьома критеріями: фінансовий ефект, екологічна ефективність і здатність стимулювати внутрішні інвестиції в суміжні сегменти - зарядні станції, ремонт, батарею діагностику, переробку акумуляторів, програмні сервіси й електроенергетичну інфраструктуру.

Таблиця 2

Порівняльна характеристика митно-тарифної політики щодо імпорту електромобілів

Table 2

Comparative Characteristics of Customs and Tariff Policy on Electric Vehicle Imports

Юрисдикція Jurisdiction	Митно-тарифний / податковий режим Customs, tariff / tax regime	Логіка політики Policy rationale	Наслідки для імпорту та конкуренції Implications for imports and competition
США USA	Підвищення ставки Section 301 на китайські EV з 25% до 100% у 2024 р.; додаткові тарифи на батареї, критичні мінерали й суміжні товари. Increase of Section 301 tariff on Chinese EVs from 25% to 100% in 2024; additional tariffs on batteries, critical minerals, and related goods	Захист інвестицій у власну автомобільну промисловість, батареї ланцюги, напівпровідники та робочі місця. Protection of domestic automotive industry investments, battery supply chains, semiconductors, and jobs	Фактичне блокування масового імпорту китайських EV; стимул локалізації, але вища ціна і менший вибір для споживача. De facto blocking of mass Chinese EV imports; localization incentive but higher prices and lower consumer choice
Європейський Союз European Union	Загальне імпортерне мито на легкові авто доповнене компенсаційними митами 7,8–35,3% на BEV з Китаю з 30.10.2024 р. на п'ять років. General import duty on passenger cars supplemented by countervailing duties of 7.8–35.3% on Chinese BEVs from 30.10.2024 for five years	Компенсація субсидованої переваги китайських виробників і захист європейського виробництва без повного закриття ринку. Offsetting subsidized advantages of Chinese producers and protecting EU industry without fully closing the market	Часткове стримування імпорту; можливе перенесення китайських інвестицій у виробництво в ЄС. Partial import restriction; possible relocation of Chinese investments into EU production
Китай China	Після реформи 2018 р. тариф на імпорт автомобілів знижено до 15%; головний акцент – на внутрішній промисловій політиці, масштабі й експорті. After the 2018 reform, car import tariff reduced to 15%; focus on domestic industrial policy, scale, and exports	Підтримка власних виробників через попит, інфраструктуру, батареї ланцюги та конкуренцію між брендами. Support for domestic producers via demand, infrastructure, battery supply chains, and brand competition	КНР не стільки захищається імпортом тарифом, скільки формує експортну перевагу через масштаби і технологічну інтеграцію. China does not primarily rely on import protection but builds export advantage through scale and technological integration
Україна Ukraine	До 01.01.2026 діяло звільнення від ПДВ для окремих електричних транспортних засобів; під час оформлення фактично сплачувався невеликий акциз. З 01.01.2026 звільнення від ПДВ припинено. Until 01.01.2026, VAT exemption applied to selected electric vehicles; a small excise tax was effectively paid. From 01.01.2026, VAT exemption is discontinued	Стимулювання попиту й екологічного оновлення автопарку за відсутності масового внутрішнього виробництва. Stimulating demand and ecological renewal of the vehicle fleet in the absence of large-scale domestic production	Швидке зростання імпорту, але значні фінансові втрати; потрібен перехід до цільових стимулів і контролю якості імпорту. Rapid import growth but significant fiscal losses; need for targeted incentives and import quality control

Джерело: складено автором на основі матеріалів [19; 22; 21; 25]

Compiled by the author based on sources [19; 22; 21; 25]

Таблиця 3

Статистичні параметри імпорту електромобілів в Україну та пов'язаних пільг у 2025 р.

Table 3

Statistical Parameters of Electric Vehicle Imports in Ukraine and Related Incentives in 2025

Показник Indicator	Значення Value	Аналітична інтерпретація Analytical interpretation
Імпорт легкових транспортних засобів в Україну, I півріччя 2025 р. Imports of passenger vehicles to Ukraine, H1 2025	2,55 млрд дол. США проти 2,27 млрд дол. у I півріччі 2024 р.; +12,5% USD 2.55 billion vs USD 2.27 billion in H1 2024; +12.5%	Автомобільний імпорт залишається значущим каналом зовнішньоторговельного попиту Car imports remain a significant channel of external trade demand
Частка електромобілів у структурі імпорту транспортних засобів, I півріччя 2025 р. Share of EVs in vehicle import structure, H1 2025	31,6%	Електромобілі вже є не нішевим, а системним сегментом імпорту EVs are no longer a niche but a systemic import segment
Пільги на електромобілі, I півріччя 2025 р. EV tax incentives, H1 2025	6,75 млрд грн; +27% до I півріччя 2024 р. UAH 6.75 billion; +27% vs H1 2024	Фіскальна вартість стимулів зростає разом із попитом Fiscal cost of incentives increases along with demand
Імпорт електромобілів у серпні 2025 р. EV imports in August 2025	9 274 авто; з них 1 997 нових і 7 277 вживаних 9,274 vehicles; 1,997 new and 7,277 used	Вживані авто становили близько 78,5%, тому регулювання має враховувати технічний стан батарей Used vehicles accounted for ~78.5%, requiring regulation of battery condition
Митна вартість EV у серпні 2025 р. Customs value of EVs in August 2025	майже 8,1 млрд грн about UAH 8.1 billion	Середня митна вартість наближається до 873 тис. грн за авто Average customs value approaches UAH 873,000 per vehicle
Бюджетні надходження від EV у серпні 2025 р. Budget revenues from EVs in August 2025	31,9 млн грн при пільгах понад 1,6 млрд грн UAH 31.9 million vs over UAH 1.6 billion in benefits	Фактичні надходження становили близько 0,4% митної вартості, а пільга – майже 19,8% Actual revenues were ~0.4% of customs value, while benefits were ~19.8%
Звільнені від ПДВ операції імпорту EV, 2022–10 міс. 2025 р. VAT-exempt EV import operations, 2022–10 months of 2025	36 млрд грн; з них 14,5 млрд грн за 10 міс. 2025 р. UAH 36 billion; including UAH 14.5 billion in 10 months of 2025	Універсальна пільга стала суттєвим фактором бюджетних втрат General exemption became a significant source of budget losses
Країни-виробники імпортованих EV, 10 міс. 2025 р. Countries of EV origin, 10 months of 2025	Китай – 25 млрд грн; США – 14,8 млрд грн; Німеччина – 11,7 млрд грн China – UAH 25 billion; USA – UAH 14.8 billion; Germany – UAH 11.7 billion	Структура імпорту прив'язує Україну до глобальної конкуренції між Китаєм, США та ЄС Import structure links Ukraine to global competition between China, the USA, and the EU

*Джерело: складено автором на основі матеріалів [22; 25].
Compiled by the author based on sources [22; 25].*

Український режим імпорту електромобілів у 2018-2025 рр. був одним із найбільш стимулюючих у Європі з погляду податкового навантаження на кінцеву ціну. Державна митна служба зазначає, що з 1 січня 2022 р. Законами України N 1660-IX та N 1661-IX пільговий режим ввезення та постачання електромобілів було продовжено до 1 січня 2026 р.; звільнення від ПДВ не містило порогів ні за вартістю автомобіля, ні за кількістю, яку могла ввезти одна особа. У першому півріччі 2025 р. електромобілі становили 31,6% імпорту легкових транспортних засобів, а під час митного оформлення за них фактично сплачувався лише невеликий акциз, тоді як ПДВ не нараховувався [22].

Фіскальний ефект цього режиму ставав дедалі відчутнішим. За даними Державної митної служби, загальна сума звільнених від ПДВ операцій із ввезення електромобілів за період із 2022 р. до десяти місяців 2025 р. становила 36 млрд грн: 2,8 млрд грн у 2022 р., 8,1 млрд грн у 2023 р., 10,6 млрд грн у 2024 р. і 14,5 млрд грн за десять місяців 2025 р. Основною

країною-виробником ввезених у 2025 р. електрокарів був Китай; за десять місяців 2025 р. вартість імпортованих з Китаю електромобілів становила 25 млрд грн, зі США - 14,8 млрд грн, з Німеччини - 11,7 млрд грн [23].

Дані за серпень 2025 р. показують мікроструктуру імпорту. Було ввезено 9 274 електромобілі, що більш ніж удвічі перевищило показник серпня 2024 р.; із них 1 997 були новими, а 7 277 - вживаними. Загальна митна вартість становила майже 8,1 млрд грн, бюджет отримав лише 31,9 млн грн, тоді як обсяг пільг перевищив 1,6 млрд грн [9]. Отже, частка вживаних авто у цьому місяці дорівнювала приблизно 78,5%, бюджетні надходження - близько 0,4% митної вартості, а обсяг пільги - майже 19,8% митної вартості, тобто близький до ставки ПДВ.

З 1 січня 2026 р. ситуація змінилася: Державна податкова служба повідомила, що пункт 64 підрозділу 2 розділу XX Податкового кодексу, який передбачав звільнення від ПДВ операцій із ввезення і постачання електричних транспортних засобів за

відповідними кодами УКТ ЗЕД, виключено Законом N 4698-IX [10]. Це означає перехід від універсального стимулювання попиту до необхідності формувати більш точну систему підтримки, яка враховує не лише екологічність, а й бюджетні обмеження, соціальну доступність, походження товару, технічний стан батареї та потенціал для внутрішньої доданої вартості.

Українська модель має очевидні переваги. По-перше, вона швидко збільшила попит на електрокарів і сформувала ринок сервісів, зарядної інфраструктури, страхування, ремонту та вживаних електрокарів. По-друге, імпорту електрокарів знижує використання бензину і дизелю, що важливо для енергетичної безпеки в умовах воєнних ризиків. По-третє, відносно дешеві імпортовані моделі, зокрема з Китаю і США, розширюють доступ домогосподарств до технологій, які раніше були преміальними.

Водночас ризики також суттєві. Універсальна пільга однаково підтримувала бюджетні та преміальні автомобілі, не розрізняла нові й вживані авто, не враховувала ємність і стан батареї, екологічний слід виробництва, можливість повторної переробки та рівень локальної доданої вартості. Це створювало фіскальну асиметрію: держава втрачала значні суми ПДВ, але не завжди отримувала інвестиції у виробництво або високотехнологічний сервіс. Крім того, концентрація імпорту за країнами-виробниками робить український ринок залежним від зовнішніх тарифних конфліктів: якщо ЄС і США посилюють бар'єри для китайських електрокарів, частина пропозиції може переорієнтуватися на менш захищені ринки, включно з Україною.

Особливу увагу слід приділити вживаним електрокарів. Вони підвищують доступність електрокарів, але несуть митні й екологічні ризики: заниження митної вартості, складність перевірки стану батареї після ДТП або затоплення, потенційні витрати на утилізацію та небезпеку імпорту технологічно застарілих моделей. Тому митно-тарифна політика має доповнюватися технічним регулюванням, батареєю діагностикою, вимогами до походження, історії пошкоджень і майбутньої переробки акумуляторів.

Для України доцільною є не протекціоністська, а селективно-стимулююча модель митно-тарифного регулювання. Жорсткі високі мита за американським зразком не створять автоматично національну автомобільну промисловість, оскільки для цього потрібні капітал, технологічні платформи, локалізований батарейний ланцюг і великий внутрішній ринок. Водночас повне повернення до універсальної податкової пільги без критеріїв створюватиме фіскальні втрати. Оптимальною є модель, у якій податкові або митні стимули залежать від суспільної корисності імпорту: доступність моделі, новизна,

рівень безпеки батареї, наявність гарантії, енергоефективність, можливість інтеграції у зарядну інфраструктуру та внесок у локальні інвестиції.

Перший напрям політики – таргетування стимулів. Пільги або компенсаційні механізми можуть бути спрямовані не на всі електрокарів, а на сегменти з найбільшим екологічним і соціальним ефектом: електричний громадський транспорт, комерційні фургони для міської логістики, доступні легкові моделі, автомобілі для критичної інфраструктури та муніципальних служб. Для преміальних моделей доцільно застосовувати звичайний режим оподаткування, оскільки їхній імпорту не потребує додаткової державної підтримки.

Другий напрям – посилення митного адміністрування. Потрібні цифрові профілі ризику для кодів УКТ ЗЕД 8703 80, верифікація митної вартості на основі міжнародних цінових баз, контроль країни походження і країни виробництва, а також обмін даними з реєстраційними органами щодо першої постановки на облік. Доцільно розділяти статистику нових і вживаних електрокарів, батареїної ємності, віку, походження, типу пошкодження та фактичної сплати митних платежів. Така деталізація дозволить оцінювати не тільки кількість імпортованих авто, а й якість технологічного оновлення.

Третій напрям – поєднання імпортової політики з інвестиціями. Україна навряд чи зможе швидко створити повний цикл виробництва електрокарів, але може розвивати суміжні сегменти: зарядні станції, силову електроніку, кабельні системи, програмні сервіси керування зарядом, сервіс батарей, тестування, ремонт, second-life використання акумуляторів, утилізацію та переробку. Саме ці напрями можуть забезпечити зв'язок між імпортом, інноваційними технологіями й внутрішньою доданою вартістю.

Четвертий напрям – гармонізація з ЄС. Оскільки Україна інтегрується до європейського ринку, важливо враховувати правила ЄС щодо походження, технічної відповідності, батареїного паспорта, безпеки продукції, цифрової простежуваності та майбутніх екологічних вимог до акумуляторів. Водночас Україні не варто автоматично копіювати компенсаційні мита ЄС проти Китаю без власного розслідування і промислового обґрунтування. Доцільніше використовувати європейські стандарти як інструмент якості та безпеки імпорту, а не як простий бар'єр для доступного електротранспорту.

П'ятий напрям – екологічна цілісність. Екологічність електрокарів залежить від джерела електроенергії, строку служби батареї, режиму заряджання, якості утилізації та того, який транспортний засіб він замінює. Тому митно-тарифні пільги мають бути пов'язані з політикою декарбонізації електроенергетики, розвитком зарядної інфраструктури, стандартами battery health і відпо-

відальністю імпортерів за майбутню переробку. Без цього пільговий імпорт може збільшувати кількість електромобілів, але не гарантувати максимального екологічного ефекту.

Висновки. Проведене дослідження дає підстави зробити висновок, що митно-тарифне регулювання імпорту електромобілів у 2024-2026 рр. перетворилося на елемент технологічної та промислової політики. США використовують тарифи як засіб блокування китайської конкуренції та локалізації виробництва; ЄС застосовує компенсаційні мита як вибірккову відповідь на субсидії; Китай спирається на масштаб виробництва, інвестиції, інноваційні технології та експортну експансію.

Світовий ринок електромобілів продовжує зростати: продажі у 2025 р. перевищили 20 млн одиниць, а виробництво наблизилось до 22 млн. Китай зберігає домінування у виробництві та експорті, тоді як ЄС і США використовують тарифні інструменти для захисту своїх індустріальних стратегій. Це означає, що імпортна політика України формується не в нейтральному середовищі, а в умовах структурного переділу глобальних ланцюгів вартості.

Український пільговий режим у 2018-2025 рр. сприяв швидкому зростанню імпорту електромобілів і розширенню доступу до екологічнішого транспорту, проте створив значні фіскальні втрати.

Загальна сума звільнених від ПДВ операцій із ввезення електромобілів за 2022-10 місяців 2025 р. становила 36 млрд грн, а за серпень 2025 р. бюджет отримав лише 31,9 млн грн при митній вартості імпорту майже 8,1 млрд грн. Припинення звільнення від ПДВ з 1 січня 2026 р. відкриває етап переосмислення державної політики.

Для України недоцільним є пряме копіювання високих протекціоністських тарифів США або компенсаційних мит ЄС без власної промислової бази та доказової процедури. Більш ефективною є селективна модель, у якій імпортні стимули надаються тим сегментам, що створюють найбільший екологічний, соціальний або інвестиційний ефект, а фіскальні втрати компенсуються через розширення внутрішньої доданої вартості в зарядній, сервісній, акумуляторній та цифровій інфраструктурі.

Перспективна державна політика має поєднувати прозоре митне адміністрування, контроль митної вартості та походження, розмежування нових і вживаних електромобілів, вимоги до стану батарей, підтримку зарядної інфраструктури, гармонізацію з правилами ЄС і стимули для локальних інвестицій. Лише за такої умови імпорт електромобілів стане не тільки каналом споживчого оновлення автопарку, а й чинником екологічної модернізації, розвитку інноваційних технологій і включення України у нові ланцюги вартості автомобільної промисловості.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. International Energy Agency. Global EV Outlook 2026: Trends in electric cars. Paris : IEA, 2026. URL: <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2026/trends-in-electric-cars>
2. International Energy Agency. Global EV Outlook 2025: Trends in electric car markets. Paris : IEA, 2025. URL: <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025/trends-in-electric-car-markets-2>
3. Coffin D., Walling J. Electrifying the Global BEV Landscape: Top Suppliers and Consumers of BEVs and BEV Batteries // Journal of International Commerce and Economics. 2024. URL: <https://www.usitc.gov/publications/332/journals/jice-electrifying-the-global-bev-landscape.pdf>
4. Coffin D., Crotty P., Walling J., Yuan W. J. The Impact of Changes in Trade Policies on the Electric Vehicle Sector – A CGE Analysis // USITC Economics Working Paper Series. 2024. № 2024-05-A. URL: https://www.usitc.gov/publications/332/working-papers/ev_paper_05072024_ec_working_paper_series.pdf
5. Rísquez Ramos M., Ruiz-Gálvez M. E. The transformation of the automotive industry toward electrification and its impact on global value chains: Inter-plant competition, employment, and supply chains // Journal of Industrial and Business Economics. 2024. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2444883424000020>
6. Busch P., Pares F., Chandra M., Kendall A., Tal G. Future of Global Electric Vehicle Supply Chain: Exploring the Impact of Global Trade on Electric Vehicle Production and Battery Requirements // Transportation Research Record. 2024. Vol. 2678(11). P. 1468–1482. DOI: <https://doi.org/10.1177/03611981241244797>
7. International Monetary Fund. Europe's Shift to EVs Amid Intensifying Global Competition. IMF Working Paper. 2024. URL: <https://www.imf.org/en/publications/wp/issues/2024/10/11/europes-shift-to-evs-amid-intensifying-global-competition-556285>
8. Kiel Institute for the World Economy. Countervailing Duties on Chinese Electric Vehicles: An Opportunity for the EU to Act Openly, Sustainably, and Assertively. 2024. URL: <https://www.kielinstitut.de/publications/news/countervailing-duties-on-chinese-electric-vehicles/>
9. Spisak A. The EU's drive on China: What EV tariffs mean for Europe. Centre for European Reform. 2024. URL: https://www.cer.eu/sites/default/files/insight_AS_EV_China_31.10.24.pdf
10. Energy Strategy Reviews. A perspective on the evolving plug-in electric vehicle landscape amid trade tariffs and strategic responses. 2025. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214629625004086>

11. Бережнюк І. Г., Несторишен І. В. Митно-тарифне регулювання: міжнародний досвід та вітчизняна практика // Митна безпека. 2019. № 3. С. 10–20. DOI: <https://doi.org/10.33244/2617-5959.3.2019.10-20>
12. Гуцул І. А., Крисовата К. В., Титор В. Й. Актуальні тенденції митно-тарифного регулювання зовнішньої торгівлі України // Економіка та суспільство. 2022. № 44. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-44-65>
13. Валько В. Р. Пільгове митне регулювання імпорту електромобілів в Україні: баланс фіскальних та екологічних інтересів // Держава та регіони. 2025. DOI: <https://doi.org/10.32782/1813-338X-2025.3.39>
14. Разінкін Н. С. Перспективи застосування непрямих методів державного регулювання ринку електромобілів // Трансформаційна економіка. 2025. № 4(09). С. 53–59. DOI: <https://doi.org/10.32782/2786-8141/2024-9-9>
15. Мамедова А. Ф., Пархоменко М. М. Екологічний аспект використання електромобілів: аналіз та його правове регулювання в Україні // Юридичний науковий електронний журнал. 2023. № 11. С. 275–278. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-11/64>
16. European Automobile Manufacturers' Association. New car registrations: +1.8% in 2025; battery-electric 17.4% market share. 2026. URL: <https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-1-8-in-2025-battery-electric-17-4-market-share/>
17. Eurostat. Trade and production of hybrid and electric cars. 2025. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/SEPDF/cache/101733.pdf>
18. The State Council of the People's Republic of China. China's NEV output, sales surge in first 10 months of 2025. 2025. URL: https://english.www.gov.cn/archive/statistics/202511/11/content_WS6912f5a5c6d00ca5f9a0777b.html
19. The White House. Fact Sheet: President Biden Takes Action to Protect American Workers and Businesses from China's Unfair Trade Practices. 2024. URL: <https://bidenwhitehouse.archives.gov/briefing-room/statements-releases/2024/05/14/fact-sheet-president-biden-takes-action-to-protect-american-workers-and-businesses-from-chinas-unfair-trade-practices/>
20. European Commission. EU Commission imposes countervailing duties on imports of battery electric vehicles from China. 2024. URL: <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/news/eu-commission-imposes-countervailing-duties-imports-battery-electric-vehicles-bevs-china>
21. China Daily. Tariffs on imported automobiles will fall to 15% on July 1. 2018. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/201805/23/WS5b047032a3103f6866ee9f10.html>
22. Державна митна служба України. Імпорт легкових авто в Україну у першому півріччі 2025 року зріс на 12,5 %, майже третина з них – електромобілі. 2025. URL: <https://customs.gov.ua/news/zagalne-20/post/import-legkovikh-avto-v-ukrayinu-u-pershomu-pivrichchi-2025-roku-zris-na-125-maizhe-tretina-z-nikh-elektromobili-2284>
23. Державна митна служба України. Пільги при імпорті в Україну електромобілів склали 36 млрд грн: головний постачальник – Китай. 2025. URL: <https://customs.gov.ua/news/zagalne-20/post/pilgi-pri-importi-v-ukrayinu-elektromobiliv-sklali-36-mlrd-grn-golovnij-postachalnik-kitai-2511>
24. World Resources Institute. U.S. EV Sales Slow in 2025 as Policy Shifts Reshape the Market. 2026. URL: <https://www.wri.org/insights/us-state-of-electric-vehicles>
25. Державна податкова служба України. Новації податкового законодавства з ПДВ у 2026 році. 2026. URL: <https://dp.tax.gov.ua/media-ark/news-ark/975264.html>
26. Державна митна служба України. Імпорт електромобілів подвоївся: у серпні в Україну ввезено понад 9 тисяч електрокарів. 2025. URL: <https://customs.gov.ua/news/zagalne-20/post/import-elektromobiliv-podvoyivsya-u-serpni-v-ukrayinu-vvezeno-ponad-9-tisiach-elektrokariv-2418>
27. United Nations. UN Comtrade Database. URL: <https://comtradeplus.un.org/>
28. World Trade Organization. WTO Tariff & Trade Data: China member profile. URL: <https://ttd.wto.org/en/profiles/china>

Стаття надійшла до редакції 05.03.2026

Стаття рекомендована до друку 26.04.2026

Статтю опубліковано 30.05.2026

При підготовці даної статті інструменти штучного інтелекту авторами не використовувалися.

Tetiana Mirosnychenko, PhD in Economics, Associate Professor, Department of International Economic Relations and Logistics, V. N. Karazin Kharkiv National University, 4 Svobody Square, Kharkiv, Ukraine, 61022, e-mail: tatiana.miroschnichenko@karazin.ua, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6114-4866>

CUSTOMS AND TARIFF REGULATION OF ELECTRIC VEHICLE IMPORTS UNDER INTENSIFYING TECHNOLOGICAL RIVALRY

The article examines the customs and tariff regulation of electric vehicle imports in the context of the intensifying technological rivalry among China, the United States, and the European Union. It is argued that electric vehicles have evolved from being merely environmentally friendly products into strategic instruments of industrial, trade, and innovation policy. In this regard, customs duties, tax incentives, and other regulatory measures are increasingly used not only to generate public revenues but also to influence global value chains, strengthen domestic industries, and enhance technological competitiveness. The study is based on statistical and analytical data provided by the International Energy Agency (IEA), the European Automobile Manufacturers' Association (ACEA), Eurostat, the World Trade Organization (WTO), UN Comtrade, the State Customs Service of Ukraine, and the State Tax Service of Ukraine. Particular attention is paid to the current trends in the global electric vehicle market, the growing export potential of China, the import policies of the European Union and the United States, and the specific features of Ukraine's preferential customs and tax regime for electric vehicles. The findings demonstrate that the absence of large-scale domestic electric vehicle production limits the effectiveness of strict protectionist measures in Ukraine. At the same time, maintaining universal tax and customs exemptions without differentiation contributes to fiscal losses and increases dependence on imported products. The paper emphasizes the necessity of developing a balanced regulatory framework aimed at promoting sustainable market development while safeguarding national economic interests.

Keywords: *global electric vehicle market, global competition, automotive industry, export, environmental friendliness, investments, innovative technologies, customs and tariff regulation, import, electric vehicles.*

REFERENCES

1. International Energy Agency. (2026). *Global EV outlook 2026: Trends in electric cars*. Paris, France: IEA. <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2026/trends-in-electric-cars>
2. International Energy Agency. (2025). *Global EV outlook 2025: Trends in electric car markets*. Paris, France: IEA. <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025/trends-in-electric-car-markets-2>
3. Coffin, D., & Walling, J. (2024). Electrifying the global BEV landscape: Top suppliers and consumers of BEVs and BEV batteries. *Journal of International Commerce and Economics*. https://www.usitc.gov/publications/332/journals/jice_electrifying_the_global_bev_landscape.pdf
4. Coffin, D., Crotty, P., Walling, J., & Yuan, W. J. (2024). The impact of changes in trade policies on the electric vehicle sector – A CGE analysis. *USITC Economics Working Paper Series, 2024-05-A*. https://www.usitc.gov/publications/332/working_papers/ev_paper_05072024_ec_working_paper_series.pdf
5. Rísquez Ramos, M., & Ruiz-Gálvez, M. E. (2024). The transformation of the automotive industry toward electrification and its impact on global value chains: Inter-plant competition, employment, and supply chains. *Journal of Industrial and Business Economics*. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2444883424000020>
6. Busch, P., Pares, F., Chandra, M., Kendall, A., & Tal, G. (2024). Future of global electric vehicle supply chain: Exploring the impact of global trade on electric vehicle production and battery requirements. *Transportation Research Record, 2678*(11), 1468–1482. <https://doi.org/10.1177/03611981241244797>
7. International Monetary Fund. (2024). *Europe's shift to EVs amid intensifying global competition*. IMF Working Paper. <https://www.imf.org/en/publications/wp/issues/2024/10/11/europes-shift-to-evs-amid-intensifying-global-competition-556285>
8. Kiel Institute for the World Economy. (2024). *Countervailing duties on Chinese electric vehicles: An opportunity for the EU to act openly, sustainably, and assertively*. <https://www.kielinstitut.de/publications/news/countervailing-duties-on-chinese-electric-vehicles/>
9. Spisak, A. (2024). *The EU's drive on China: What EV tariffs mean for Europe*. Centre for European Reform. https://www.cer.eu/sites/default/files/insight_AS_EV_China_31.10.24.pdf
10. Energy Strategy Reviews. (2025). A perspective on the evolving plug-in electric vehicle landscape amid trade tariffs and strategic responses. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214629625004086>
11. Berezniuk, I. H., & Nestorishen, I. V. (2019). Mytno-taryfne rehulivannia: mizhnarodnyi dosvid ta vitchyzniana praktyka [Customs and tariff regulation: International experience and domestic practice]. *Mytna bezpeka*, 3, 10–20. <https://doi.org/10.33244/2617-5959.3.2019.10-20> (in Ukrainian)

12. Hutsul, I. A., Krysovata, K. V., & Tytor, V. Y. (2022). Aktualni tendentsii mytno-taryfnoho rehuliuвання zovnishnoi torhivli Ukrainy [Current trends in customs and tariff regulation of Ukraine's foreign trade]. *Ekonomika ta suspilstvo*, 44. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-44-65> (in Ukrainian)
13. Valko, V. R. (2025). Pilhove mytne rehuliuвання importu elektromobiliv v Ukraini: balans fiskalnykh ta ekolohichnykh interesiv [Preferential customs regulation of electric vehicle imports in Ukraine: Balancing fiscal and environmental interests]. *Derzhava ta rehiony*. <https://doi.org/10.32782/1813-338X-2025.3.39> (in Ukrainian)
14. Razinkin, N. S. (2025). Perspektyvy zastosuvannya nepriamykh metodiv derzhavnoho rehuliuвання rynku elektromobiliv [Prospects for applying indirect methods of state regulation of the electric vehicle market]. *Transformatsiina ekonomika*, 4(09), 53–59. <https://doi.org/10.32782/2786-8141/2024-9-9> (in Ukrainian)
15. Mamedova, A. F., & Parkhomenko, M. M. (2023). Ekolohichniy aspekt vykorystannia elektromobiliv: analiz ta yoho pravove rehuliuвання v Ukraini [Environmental aspect of electric vehicle use: Analysis and its legal regulation in Ukraine]. *Yurydychnyi naukovyi elektronnyi zhurnal*, 11, 275–278. <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-11/64> (in Ukrainian)
16. European Automobile Manufacturers' Association. (2026). *New car registrations: +1.8% in 2025; battery-electric 17.4% market share*. <https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-1-8-in-2025-battery-electric-17-4-market-share/>
17. Eurostat. (2025). *Trade and production of hybrid and electric cars*. <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/SEPDF/cache/101733.pdf>
18. The State Council of the People's Republic of China. (2025). *China's NEV output, sales surge in first 10 months of 2025*. https://english.www.gov.cn/archive/statistics/202511/11/content_WS6912f5a5c6d00ca5f9a0777b.html
19. The White House. (2024). *Fact sheet: President Biden takes action to protect American workers and businesses from China's unfair trade practices*. <https://bidenwhitehouse.archives.gov/briefing-room/statements-releases/2024/05/14/fact-sheet-president-biden-takes-action-to-protect-american-workers-and-businesses-from-chinas-unfair-trade-practices/>
20. European Commission. (2024). *EU Commission imposes countervailing duties on imports of battery electric vehicles from China*. <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/news/eu-commission-imposes-countervailing-duties-imports-battery-electric-vehicles-bevs-china>
21. China Daily. (2018). *Tariffs on imported automobiles will fall to 15% on July 1*. <https://www.chinadaily.com.cn/a/201805/23/WS5b047032a3103f6866ee9f10.html>
22. Derzhavna mytna sluzhba Ukrainy. (2025). Import lehkovykh avto v Ukrainu u pershomu pivrichchi 2025 roku zris na 12,5 %, maizhe tretyna z nykh – elektromobili [Imports of passenger cars to Ukraine in the first half of 2025 increased by 12.5%, nearly one-third are electric vehicles]. <https://customs.gov.ua/news/zagalne-20/post/import-legkovikh-avto-v-ukrayinu-u-pershomu-pivrichchi-2025-roku-zris-na-125-maizhe-tretina-z-nikh-elektromobili-2284> (in Ukrainian)
23. Derzhavna mytna sluzhba Ukrainy. (2025). Pilhy pry importi v Ukrainu elektromobiliv sklalsia 36 mlrd hrn: holovnyi postachalnyk – Kytai [EV import benefits amounted to UAH 36 billion: Main supplier – China]. <https://customs.gov.ua/news/zagalne-20/post/pilgi-pri-importi-v-ukrayinu-elektromobiliv-sklali-36-mlrd-grn-golovnij-postachalnik-kitai-2511> (in Ukrainian)
24. World Resources Institute. (2026). *U.S. EV sales slow in 2025 as policy shifts reshape the market*. <https://www.wri.org/insights/us-state-of-electric-vehicles>
25. Derzhavna podatkova sluzhba Ukrainy. (2026). Novatsii podatkovoho zakonodavstva z PDV u 2026 rotsi [VAT tax law innovations in 2026]. <https://dp.tax.gov.ua/media-ark/news-ark/975264.html> (in Ukrainian)
26. Derzhavna mytna sluzhba Ukrainy. (2025). Import elektromobiliv podvoivsia: u serpni v Ukrainu vvezeno ponad 9 tysiach elektrokariv [Electric vehicle imports doubled: Over 9,000 EVs imported in August]. <https://customs.gov.ua/news/zagalne-20/post/import-elektromobiliv-podvoivsia-u-serpni-v-ukrayinu-vvezeno-ponad-9-tysiach-elektrokariv-2418> (in Ukrainian)
27. United Nations. (n.d.). *UN Comtrade database*. <https://comtradeplus.un.org/>
28. World Trade Organization. (n.d.). *WTO tariff and trade data: China member profile*. <https://ttd.wto.org/en/profiles/china>

The article was received by the editors 05.03.2026

The article is recommended for printing 26.04.2026

The article was published 30.05.2026

No artificial intelligence tools were used by the authors during the preparation of this article.