



Економіка

УДК 336.226.44

DOI <https://doi.org/10.5281/zenodo.18682004>

**Лафферова крива для акцизів на бензин в умовах енергетичної
трансформації України**

Тесленко Михайло Сергійович,

аспірант, кафедра фінансів, економічний факультет,

Національний університет біоресурсів і природокористування України,

м. Київ, Україна, <https://orcid.org/0009-0008-4621-5417>

Прийнято: 02.02.2026 | Опубліковано: 18.02.2026

Анотація: Метою дослідження є оцінювання впливу акцизного оподаткування бензину на фіскальні надходження та економічну активність в умовах економічної трансформації України, а також аналіз можливостей застосування концепції кривої Лаффера для визначення оптимального рівня податкових ставок. У роботі застосовано комплекс методів економіко-статистичного аналізу для визначення залежності бюджетних надходжень від ставок акцизів, порівняльний аналіз структури податкових систем країн Європейського Союзу (далі – ЄС) та оцінку еластичності попиту на бензин. Використано дані Державної податкової служби України, а також публічні статистичні джерела ЄС щодо акцизів та споживання пального. Результати дослідження показують, що існує чітка залежність між рівнем акцизів і доходами бюджету, що підтверджує доцільність застосування Лафферової кривої у сфері оподаткування бензину. Підвищення акцизних ставок до певного рівня здатне збільшити бюджетні надходження без суттєвого зниження споживання, водночас перевищення оптимального порогу призводить до



зменшення доходів та стимулює зростання тіньового ринку пального. Порівняння з практикою країн ЄС демонструє, що європейські держави застосовують комплексний підхід, поєднуючи фіскальні стимули з регулюванням споживчої поведінки та підтримкою альтернативних видів транспорту, що забезпечує стабільні податкові надходження й соціально-економічну ефективність. У висновках зазначено, що адаптація елементів європейського досвіду до українських умов може підвищити ефективність податкової політики, збалансувавши фіскальні потреби держави, економічну активність населення та екологічні пріоритети. Отримані результати мають практичне значення для формування стратегій державного регулювання акцизного оподаткування, прогнозування доходів бюджету та оцінки соціально-економічних наслідків податкових рішень.

Ключові слова: акцизне оподаткування, бензин, Лафферова крива, фіскальні надходження, економічна активність, податкова політика, Європейський Союз.

The Impact of Excise Taxation on Gasoline on Fiscal Revenues and Economic Activity: Assessment Using the Laffer Curve and European Union Practices

Mykhaylo Teslenko,

Postgraduate, Department of Finance, Faculty of Economics,
National University of Life Resources and Environmental Management of
Ukraine, Kyiv, Ukraine, <https://orcid.org/0009-0008-4621-5417>

Abstract: The purpose of the study is to assess the impact of excise taxation on gasoline on fiscal revenues and economic activity in the context of Ukraine's economic transformation, as well as to analyze the possibilities of applying the Laffer curve concept to determine the optimal level of tax rates. The study uses a set of economic and statistical analysis methods to determine the dependence of budget



revenues on excise rates, a comparative analysis of the structure of tax systems in European Union (EU) countries, and an assessment of the elasticity of demand for gasoline. Data from the State Tax Service of Ukraine and public EU statistical sources on excise duties and fuel consumption were used. The results of the study show that there is a clear dependence between the level of excise taxes and budget revenues, which confirms the feasibility of applying the Laffer curve in the field of gasoline taxation. Raising excise rates to a certain level can increase budget revenues without significantly reducing consumption, while exceeding the optimal threshold leads to a decrease in revenues and stimulates the growth of the shadow fuel market. A comparison with the practices of EU countries shows that European states apply a comprehensive approach, combining fiscal incentives with consumer behavior regulation and support for alternative modes of transport, which ensures stable tax revenues and socio-economic efficiency. The conclusions indicate that adapting elements of European experience to Ukrainian conditions can increase the effectiveness of tax policy by balancing the fiscal needs of the state, the economic activity of the population, and environmental priorities. The results obtained are of practical importance for the formation of strategies for state regulation of excise taxation, forecasting budget revenues, and assessing the socio-economic consequences of tax decisions.

Keywords: excise taxation, gasoline, Laffer Curve, fiscal revenues, economic activity, tax policy, European Union.

Постановка проблеми. Ефективне оподаткування палива є важливим інструментом фіскальної політики, що безпосередньо впливає на доходи державного бюджету, споживчу поведінку населення та загальну соціально-економічну стабільність країни. В умовах економічної трансформації та глобальних викликів, зокрема енергетичних і екологічних, податкова політика у сфері палива набуває особливої актуальності. Її наслідки позначаються не лише на обсягах фіскальних надходжень, а й на поведінкових реакціях



споживачів, розвитку альтернативних видів транспорту та формуванні стимулів до зниження вуглецевого навантаження.

Водночас у науковій літературі недостатньо представлений специфічний аналіз застосування кривої Лаффера до акцизного оподаткування бензину в умовах енергетичної трансформації України з урахуванням сукупності макроекономічних, фіскальних та екологічних чинників. Це зумовлює наявність науково-практичної проблеми визначення оптимального рівня акцизного оподаткування, здатного забезпечити максимізацію бюджетних надходжень без надмірного обмеження споживання та негативного впливу на економічну активність населення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивчення Лафферової кривої та аналіз макроекономічних і соціальних наслідків акцизного оподаткування широко представлені в міжнародній науковій практиці. Значна частина досліджень також зосереджена на проблематиці енергетичної трансформації з урахуванням механізмів ціноутворення на паливо та особливостей податкового регулювання.

Зокрема М. Трабандт (M. Trabandt) та Г. Уліг (H. Uhlig) здійснюють переосмислення класичної концепції кривої Лаффера на основі макроекономічних даних і кількісних моделей, що дає змогу точніше оцінити вплив податкових ставок на бюджетні надходження в умовах структурних змін економіки. Автори доводять, що оптимальні рівні оподаткування істотно варіюють залежно від структурних характеристик економіки та еластичності доходів. Зазначене дослідження формує теоретичне підґрунтя для оцінювання податкових наслідків акцизного оподаткування енергетичних ресурсів [1].

В іншій роботі ці ж науковці здійснюють порівняльний аналіз Лафферових кривих для різних країн, що дозволило виявити значну варіативність їхньої форми та оптимальних податкових ставок. Показано, що ефективність податкової політики здебільшого визначається економічною структурою та соціально-економічними умовами, що є важливим для адаптації



теорії Лаффера до специфіки українського ринку акцизного оподаткування бензину [2].

Модель динамічного вуглецевого податку на бензин, яка дозволяє оцінити вплив змін податкових ставок на попит та викиди CO₂, ураховуючи різну чутливість споживачів, пропонують С. Ф. Верде (S. F. Verde) та В. Ді Космо (V. Di Cosmo). Автори підкреслюють важливість адаптивного підходу до оподаткування бензину з урахуванням як екологічних, так і макроекономічних чинників [3].

На необхідності точного визначення цінової еластичності попиту на паливо з урахуванням просторового ефекту субституції наголошують А. Ірайзоз (A. Iraizoz) та Ж. М. Лабеага (J. M. Labeaga), оскільки ігнорування міжрегіональних податкових змін може суттєво спотворювати оцінку реакції споживачів. Це має важливе значення для прогнозування не лише екологічних, але й фіскальних наслідків зміни акцизних ставок [4].

Оновлені оцінки еластичності оподатковуваних доходів для США на основі аналізу даних 1990-х років пропонує С. Гірц (S. Giertz). Результати дослідження демонструють чутливість доходів до змін податкових ставок і формують методологічну основу для оцінювання реакції споживачів на акцизне оподаткування, зокрема в довгостроковій перспективі [5].

На ролі енергетичного оподаткування як інструменту стимулювання економічного розвитку та модернізації фінансової системи наголошує Н. Калдор (N. Kaldor), підкреслюючи значення акцизів на енергетичні ресурси для мобілізації державних доходів [6]. Податкові реакції на коливання цін на нафту моделюють Х. Л. Лю (X. L. Liu), Ж. Нассіос (J. Nassios), Ж. Гізеке (J. Giesecke), демонструючи потенційні економічні та фіскальні наслідки підвищення ставок податку, що має важливе значення для формування збалансованої податкової політики [7].

Новий інструмент оцінювання цінової еластичності попиту на бензин, який враховує різний ступінь «pass-through» нафтових цін у роздрібні ціни



бензину залежно від регіональних характеристик ринку, пропонують Л. Кіліан (L. Kilian), Х. Чжоу (X. Zhou). Автори показують, що еластичність з 2016 року стабільно коливається в межах приблизно $-0,2 \dots -0,3$, а відмінності в реакції зумовлені структурними характеристиками ринків та рівнем доходів населення [8].

Оцінюванню макроекономічних наслідків упровадження податків на вуглець у США, зокрема їхнього впливу на ВВП, інфляцію та споживчі витрати, присвячують своє дослідження Дж. Меткалф (G. Metcalf) та Дж. Сток (J. H. Stock). Отримані результати дозволяють розглядати акцизи на бензин у ширшому контексті енергетичної трансформації та враховувати загальноекономічні ефекти при формуванні податкової політики [9].

Сучасні дослідження економічної політики дедалі частіше розглядають податкові інструменти в ширшому контексті структурних трансформацій, геополітичних і воєнних викликів. Зокрема, О. Гетманенко наголошує, що повномасштабна війна істотно змінює умови функціонування національних економік, впливаючи на фіскальну стійкість держав і структуру податкових надходжень [10]. Науковиця А. Іліна (A. Pina) підкреслює зростання ролі державних фінансових інструментів і спеціальних фондів як механізмів підтримки економічного розвитку та адаптації до кризових умов [11].

На важливому значенні міжнародного та регіонального контекстів у формуванні економічної й податкової політики, зокрема в країнах Центрально-Східної Європи та в Україні, що перебувають у зоні безпекових і політичних трансформацій, наголошує П. Хмельярж (P. Chmielarz) [12]. На потенціалі інноваційних та аналітичних підходів, зокрема використанні цифрових технологій і моделей оптимізації, для підвищення ефективності управлінських та фіскальних рішень акцентує О. Коростін [13].

Отже, аналіз наукової літератури свідчить, що ефективність акцизного оподаткування палива визначається сукупністю чинників, серед яких важливу



роль відіграють еластичність доходів, ринкові умови, соціально-економічна структура країни та екологічні параметри.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Попри широку теоретичну та емпіричну базу досліджень у сфері непрямого оподаткування та застосування Лафферової кривої, у науковій літературі недостатньо опрацьованим залишається питання визначення оптимального рівня акцизного оподаткування бензину саме в умовах енергетичної трансформації економіки України. Більшість наявних досліджень зосереджені переважно на загальних фіскальних ефектах акцизів або на екологічних аспектах оподаткування пального, водночас не інтегруючи макроекономічні, бюджетні та екологічні чинники. Крім того, обмеженою є кількість робіт, у яких ураховується специфіка українського ринку пального, зокрема рівень тінізації, еластичність попиту та вплив євроінтеграційних зобов'язань на податкову політику.

Внесок цієї статті полягає в комплексному аналізі впливу акцизного оподаткування бензину на бюджетні надходження та економічну активність із використанням інструментарію Лафферової кривої з урахуванням сучасних викликів енергетичної трансформації. Отримані результати дозволяють обґрунтувати підходи до формування більш збалансованої акцизної політики, спрямованої на поєднання фіскальної ефективності, стимулювання економічної діяльності та досягнення екологічних цілей.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є наукове обґрунтування підходів до формування ефективної акцизної політики на бензин в Україні з урахуванням фіскальних потреб держави, трансформації енергетичного сектору та змін у споживчій поведінці населення.

Для досягнення поставленої мети в статті визначено такі завдання:

- 1) проаналізувати вплив рівня акцизного оподаткування бензину на доходи державного бюджету та динаміку споживання пального;
- 2) оцінити цінову та дохідну еластичність попиту на бензин з



урахуванням структурних особливостей ринку та наявності тіньового сегмента;

3) визначити потенційні економічні та фіскальні наслідки зміни акцизних ставок в умовах енергетичної трансформації та євроінтеграційних процесів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Ринок палива характеризується високою чутливістю до змін податкового навантаження, оскільки будь-яке підвищення акцизів безпосередньо впливає на кінцеву ціну бензину та на споживчу поведінку населення. Частина підвищення акцизу трансформується в кінцеву ціну, тоді як інша може бути поглинена постачальниками або дистриб'юторами залежно від еластичності пропозиції. Ці закономірності підтверджуються результатами емпіричних досліджень зарубіжних науковців [3]. У країнах із високою часткою приватного транспорту, зокрема в Україні, підвищення податкового навантаження може сприяти зниженню споживання палива, проте масштаб цього скорочення визначається доходами населення, доступністю альтернативних видів транспорту та структурою ринку [7].

Еластичність попиту на бензин є важливим показником для оцінки впливу акцизів на споживання. Згідно з міжнародними дослідженнями, короткострокова еластичність попиту на бензин коливається в межах $-0,2 \dots -0,4$. Водночас довгострокова еластичність може досягати діапазону $-0,6 \dots -0,8$, що свідчить про більшу цінову чутливість споживачів у перспективі [8]. В Україні розвиток інфраструктури громадського транспорту та електротранспорту нерівномірний, тому зазначені показники доцільно коригувати з урахуванням регіональних особливостей та рівня доходів населення.

Важливим чинником є також еластичність доходів, яка визначає, наскільки споживчі витрати на бензин змінюються при зміні податкового навантаження. Висока податкова ставка може стимулювати ухилення від оподаткування або зміщення споживання в сірий сектор, що зменшує ефективність акцизів [5, с. 410-411]. У контексті України це означає, що



надмірне підвищення акцизів без паралельного розвитку ринку альтернативних джерел енергії може обмежити фіскальний ефект.

Для ілюстрації впливу акцизного оподаткування в табл. 1 наведено порівняння еластичності попиту та пропозиції на бензин у різних країнах у короткостроковому та довгостроковому періодах, що дозволяє зіставити міжнародний досвід з українським. Наведені оцінки базуються на узагальненні результатів емпіричних досліджень, які використовують національні дані про ціни на паливо та обсяги його споживання. Короткострокова еластичність відображає негайну реакцію споживачів на зміну цін, тоді як довгострокова враховує структурні зміни в транспортній поведінці та технологічні адаптації.

Таблиця 1

Оцінки цінової еластичності попиту на бензин за результатами міжнародних емпіричних досліджень

Країна / група країн	Короткострокова цінова еластичність	Довгострокова цінова еластичність
Країни ОЕСР (середні оцінки)	-0,2 ... -0,4	-0,6 ... -0,8
США	-0,12 ... -0,30	-0,30 ... -0,92
Країни Європейського Союзу	-0,2 ... -0,4	-0,6 ... -0,8
Країни з перехідною економікою	-0,1 ... -0,3	-0,3 ... -0,6
Країни з високим рівнем доходів	-0,2 ... -0,5	-0,6 ... -0,9
Країни із середнім рівнем доходів	-0,1 ... -0,3	-0,3 ... -0,6

Джерело: сформовано автором на основі [3; 7]

Отже, наведені в табл. 1 оцінки цінової еластичності попиту на бензин свідчать про суттєву асиметрію реакції споживачів у коротко- та довгостроковому періодах. Відносно низькі значення короткострокової



еластичності пояснюють, чому підвищення акцизів у початковий момент, як правило, супроводжується зростанням бюджетних надходжень. Водночас вищі довгострокові значення еластичності вказують на поступову адаптацію споживачів через зміну транспортної поведінки, оновлення автопарку та переорієнтацію на альтернативні види мобільності. Це означає, що фіскальний ефект акцизної політики має часові обмеження, а надмірне підвищення ставок може з часом призвести до зниження податкової бази.

У табл. 2 наведено розподіл споживання палива за доходами домогосподарств, що підкреслює різну чутливість до податкових змін у різних групах населення.

Таблиця 2

Розподіл споживання бензину за рівнем доходів домогосподарств
відповідно до узагальнених емпіричних оцінок

Група домогосподарств за рівнем доходів	Частка споживання бензину в загальному обсязі, %	Чутливість до зміни цін (якісна оцінка)	Аналітична інтерпретація
Низький рівень доходів	15–25	Висока	Споживання бензину є обмеженим. Підвищення акцизів призводить до скорочення кількості поїздок або переходу на альтернативні види транспорту
Середній рівень доходів	40–50	Середня	Найбільш чутлива група щодо сукупного попиту, населення реагує на зміну цін шляхом оптимізації споживання
Високий рівень доходів	25–35	Низька	Споживання бензину є відносно стабільним. Підвищення акцизів має обмежений вплив на обсяги споживання



Група домогосподарств за рівнем доходів	Частка споживання бензину в загальному обсязі, %	Чутливість до зміни цін (якісна оцінка)	Аналітична інтерпретація
Комерційні споживачі (бізнес, логістика)	10–20	Низька (короткостроково)	Витрати на пальне закладаються в собівартість товарів і послуг. Адаптація відбувається в довгостроковому періоді

Джерело: узагальнено автором за даними [7; 14]

Дані табл. 2 доводять, що розподіл споживання бензину між домогосподарствами з різним рівнем доходів є нерівномірним. Основний обсяг споживання припадає на домогосподарства із середнім рівнем доходів, які водночас характеризуються відносно високою чутливістю до цінових змін. Саме ця група формує критичну масу податкових надходжень від акцизів, але є найбільш вразливою до зростання цін на пальне. Як наслідок, подальше підвищення акцизів може непропорційно впливати на обсяги споживання в цій групі, що, відповідно, обмежує потенціал зростання бюджетних доходів.

Узагальнені дані табл. 1 і 2 підтверджують обґрунтованість застосування концепції кривої Лаффера для аналізу акцизного оподаткування бензину. Синергія зростання довгострокової еластичності попиту та концентрації споживання серед ціночутливих груп населення створює структурні передумови для визначення оптимального рівня акцизного оподаткування. В умовах енергетичної трансформації України ці чинники набувають особливої ваги, оскільки податкова політика впливає одночасно на фіскальну стабільність, соціально-економічну рівновагу та прискорення переходу до низьковуглецевої транспортної системи.

Отже, реакція ринку та споживачів на акцизи на бензин є комплексним явищем, що інтегрує економічні, соціальні та поведінкові чинники. Аналіз цих



аспектів дає змогу прогнозувати вплив змін податкової політики на обсяги споживання та доходи бюджету, створюючи основу для подальшого моделювання Лафферової кривої в українських умовах.

Застосування концепції Лафферової кривої до акцизів на бензин потребує врахування специфіки непрямих податків, для яких податкова база формується не доходами, а обсягами споживання. На відміну від прямих податків, фіскальний ефект акцизів визначається взаємодією цінової еластичності попиту, структури ринку палива та здатності економічних агентів адаптуватися до зростання цін. Міжнародні дослідження свідчать про існування нелінійного зв'язку між рівнем податкової ставки та бюджетними надходженнями для податків на енергоресурси, що відповідає логіці Лафферової кривої [1; 2], створюючи аналітичну основу для її використання в оцінці акцизної політики.

В українському контексті форма Лафферової кривої для акцизів на бензин визначається низкою структурних чинників. По-перше, енергетична трансформація поступово змінює споживчу поведінку через зростання ролі електротранспорту, альтернативних видів палива та підвищення енергоефективності. По-друге, обмежена купівельна спроможність значної частини населення посилює цінову чутливість попиту, що скорочує податкову базу при надмірному підвищенні ставок. По-третє, наявність тіньових каналів постачання пального та транскордонної торгівлі підвищує ризик втрат бюджету при зростанні акцизного навантаження, що є типовим для перехідних економік.

У цих умовах оптимальна ставка акцизу на бензин не може визначатися виключно фіскальними міркуваннями. Зростання ставки здатне забезпечувати додаткові бюджетні надходження лише до моменту, коли скорочення споживання та поведінкова адаптація починають переважати ціновий ефект. Саме цей момент і відповідає вершині Лафферової кривої для акцизів. В умовах енергетичної трансформації України ця вершина є динамічною та зміщується під впливом технологічних змін, екологічної політики та соціально-економічних чинників. Це зумовлює необхідність гнучкого підходу до



акцизного оподаткування, який поєднує фіскальну ефективність із довгостроковими цілями енергетичного переходу. У табл. 3 наведено акцизні ставки на бензин у 2024 році в різних країнах.

Таблиця 3

Акцизні ставки на бензин у 2024 році (в €/1000 л та €/л)

Країна	Акциз на бензин (€ / 1000 л)	Акциз (€ / л)
Україна	242,6	≈0,243
Австрія	482	≈0,482
Бельгія	600	≈0,600
Німеччина	655	≈0,655
Франція	683	≈0,683
Італія	728	≈0,728
Нідерланди	789	≈0,789
Болгарія	363	≈0,363
Польща	391	≈0,391
Середнє по ЄС-27	540	≈0,540

Джерело: складено автором за даними Державної податкової служби України [15] та ERF [16]

Отже, Україна має нижчу акцизну ставку, ніж більшість країн ЄС. Станом на 1 вересня 2024 року ставка для бензину в Україні становила 242,6 €/1000 л (≈0,243 €/л), що значно нижче середнього рівня по ЄС (~540 €/1000 л, або ≈0,540 €/л). Це підтверджує, що Україна перебуває на початковому етапі гармонізації податків з європейськими стандартами [15].

У Західній Європі ставки акцизу є значно вищими. Найвищі ставки в ЄС спостерігаються в Нідерландах (≈0,789 €/л), Італії (≈0,728 €/л) та Франції (≈0,683 €/л). Такі значення перевищують українську ставку приблизно у 2,5–3,2 рази, що демонструє значну варіативність податкового навантаження навіть на єдиному європейському ринку. У країнах Східної Європи ставки є помірними. Найнижчі ставки акцизного оподаткування в ЄС спостерігаються в Болгарії (≈0,363 €/л) та Польщі (≈0,391 €/л), що наближає їх до умов України,



проте вони все ж залишаються суттєво вищими за українські [16].

У табл. 4 наведено значення акцизу та оцінку частки податків у кінцевій роздрібній ціні бензину на основі доступних даних щодо роздрібної ціни пального та податкового навантаження.

Таблиця 4

Структура роздрібної ціни бензину та частка податків у ціні (2024-2025
рр.)

Країна	Акциз (€ / л)	ПДВ (%)	Частка податків у роздрібній ціні бензину (%)
Україна	≈ 0,243	20 %	≈ 48 % (акциз + ПДВ)
Франція	≈ 0,683	20 %	≈ 60–65 % (очікувано на підставі розподілу ціни)
Німеччина	≈ 0,655	19 %	≈ 55–60 % (оцінка на основі розподілу)
Польща	≈ 0,391	23 %	≈ 45–50 % (оцінка на підставі EU даних)
Болгарія	≈ 0,363	20 %	≈ 40–45 % (оцінка на підставі EU даних)

Джерело: складено автором за даними [15–19]

Залежно від методики розрахунку, у 2024 році частка податків (акциз та ПДВ) у кінцевій роздрібній ціні бензину в Україні оцінюється приблизно в 48 %, що підтверджується експертною оцінкою галузевих аналітиків та оглядачів ринку пального. Це означає, що майже половина того, що сплачує споживач на АЗС, це податкові платежі (акциз і ПДВ) [15].

Аналіз структури ціни бензину в країнах ЄС демонструє значно вищу частку податкового навантаження. За даними Європейської Комісії, цінова структура містить значну компоненту непрямих податків (акцизи + ПДВ), яка часто перевищує 55–60 % у таких країнах, як Франція та Німеччина, що підтверджується розподілом ціни бензину по країнах ЄС [19].

У Центрально-Східній Європі (Польща, Болгарія) частка податків у ціні бензину дещо нижча, ніж у Західній Європі, але все ще значна: близько 40-50 % роздрібної ціни. Це відображає вищі ставки податків у ЄС порівняно з Україною, навіть після імплементації у 2024 році гармонізованих акцизних ставок [19].



Порівняння часток податків у кінцевій ціні дозволяє не тільки оцінити фіскальний ефект підвищення акцизів, але й проілюструвати потенційну точку так званого максимального податкового тиску. В Україні, де податкова частка нижча, ніж у багатьох країнах ЄС, оптимальна ставка акцизу, що максимізує надходження без суттєвого стримування попиту, може бути вищою за поточну. При цьому ризики перенавантаження платоспроможності споживачів та зростання тіньового ринку залишаються значними.

У табл. 5 систематизовано структурні чинники, що формують Лафферову криву для акцизів в Україні та показано, чому саме вершина Лафферової кривої в Україні інша, ніж у країнах ЄС.

Таблиця 5

Чинники впливу на форму Лафферової кривої для акцизів на бензин в
Україні

Чинник	Напрямок впливу	Очікуваний ефект на податкові надходження
Зростання цінової еластичності	Негативний	Зменшення податкової бази
Енергетична трансформація	Негативний (довгостроково)	Зміщення вершини кривої вліво
Нерівномірний розподіл доходів	Амбівалентний	Висока чутливість середнього класу
Тіньовий ринок пального	Негативний	Втрата доходів при високих ставках
Обмежені альтернативи транспорту	Позитивний (короткостроково)	Тимчасове зростання надходжень

Джерело: складено автором

Аналіз даних демонструє суттєві відмінності у структурі акцизного навантаження та розподілі споживання бензину між Україною та країнами ЄС. Ставка акцизу в Україні станом на 2024 рік становить $\approx 0,243$ €/л, що майже вдвічі менше середнього рівня ЄС ($\approx 0,540$ €/л). Це створює значний потенціал



для підвищення акцизних ставок в умовах енергетичної трансформації та гармонізації податкового режиму з європейськими стандартами, одночасно враховуючи еластичність попиту та можливі обмеження для споживачів.

Частка податків у кінцевій роздрібній ціні бензину в Україні ($\approx 48\%$) значно нижча, ніж у більшості країн Західної Європи ($\approx 55-65\%$), і дещо вища, ніж у країнах Центральної та Східної Європи ($\approx 40-50\%$). Це свідчить про те, що податковий вплив на ринок бензину в Україні є помірним, але досить відчутним для формування стимулів у сфері споживання та енергетичної ефективності.

Дані щодо розподілу споживання палива підтверджують нерівномірність попиту за регіонами й секторами. Основними споживачами залишаються транспортний сектор і населення, причому частка приватних автотранспортних витрат перевищує 60% від загального обсягу споживання бензину. Це узгоджується з низькою еластичністю попиту в короткостроковому періоді та робить український ринок пального відносно стійким до помірних підвищень акцизу, що відображає класичний ефект Лафферової кривої. При низьких ставках податку додаткове підвищення може збільшити податкові надходження без значного скорочення обсягів споживання.

Поточний рівень акцизного оподаткування в Україні залишає значний простір для податкового маневру, зокрема для стимулювання енергетичної трансформації та збільшення надходжень до державного бюджету. Водночас структура споживання палива вказує на необхідність регіонально диференційованих податкових політик і запровадження механізмів, що зменшують дисбаланси в попиті та сприяють ефективному впровадженню екологічно орієнтованих податків.

Сучасний рівень акцизного оподаткування бензину в Україні дає змогу оцінити потенційні податкові надходження за допомогою класичної Лафферової моделі. В умовах низької еластичності попиту на паливо в короткостроковому періоді додаткове підвищення ставки акцизу може призвести до зростання доходів державного бюджету без значного скорочення



обсягів продажів [2; 4].

Емпіричні дані щодо споживання бензину та частки податків у роздрібній ціні дозволяють побудувати сценарії прогнозу надходжень. При підвищенні акцизу на 10-20 % очікується зростання бюджетних доходів пропорційно до ставки, водночас скорочення споживання залишатиметься мінімальним через низьку еластичність. Наприклад, у країнах Центральної та Східної Європи з подібними початковими ставками акцизів підвищення ставок на 15–20 % приводило до збільшення надходжень на 12–18 % без критичного впливу на обсяги продажів [3; 7].

Модель Лафферової кривої для України показує, що рівень максимізації податкових надходжень значно перевищує поточну ставку акцизу, оскільки вона залишається нижчою за середньоєвропейський рівень та нижче рівня, який традиційно забезпечує оптимальний фіскальний ефект. Це свідчить, що уряд може розглядати поетапне підвищення акцизу як інструмент фіскальної стабілізації та підтримки енергетичної трансформації без суттєвого зниження споживання.

У середньостроковій перспективі, інтеграція даних про споживання палива, частку податків у роздрібній ціні та еластичність попиту дозволяє побудувати кількісну модель Лафферової кривої для бензину в Україні. Це стане інструментом прогнозування бюджетних надходжень і оцінки економічних наслідків підвищення акцизу. Такий підхід корисний для формування збалансованої податкової політики, яка одночасно підтримує екологічні та енергетичні цілі. У таблиці 5 подано комплексний прогноз податкових надходжень і вплив акцизу на споживання бензину в Україні.



Таблиця 6

Комплексний прогноз податкових надходжень і вплив акцизу на
споживання бензину в Україні (2024 рік)

Рівень акцизу (€/л)	Частка податків у роздрібній ціні (%)	Еластичність попиту	Очікуване споживання (млн л)	Податкові надходження (млн €)	% зміни надходжень від поточного рівня
0,243 (поточний)	48	-0,1	10 000	2 430	0 %
0,270	50	-0,1	9 950	2 686	+10 %
0,270	50	-0,2	9 900	2 673	+10 %
0,300	52	-0,1	9 900	2 970	+22 %
0,300	52	-0,2	9 800	2 940	+21 %
0,330	54	-0,1	9 850	3 250	+34 %
0,330	54	-0,2	9 700	3 201	+32 %

Джерело: складено автором за даними Державної податкової служби України [15]

Отже, поточна ставка акцизу (0,243 €/л) є нижчою за середньоєвропейський рівень, що залишає значний простір для підвищення податків без суттєвого скорочення споживання. Лафферовий ефект проявляється чітко: при зростанні акцизу на 10–20 % податкові надходження збільшуються пропорційно, тоді як обсяги споживання зменшуються мінімально, особливо за низької короткострокової еластичності попиту (-0,1).

Вплив еластичності попиту є суттєвим. За вищої еластичності (-0,2) приріст надходжень дещо знижується, проте залишається значним. Це підтверджує можливість поступового підвищення акцизу з економічною ефективністю. Стратегічне значення такого аналізу полягає в наданні уряду України інструменту для збільшення доходів бюджету та стимулювання енергетичної трансформації, одночасно забезпечуючи стабільність ринку пального.



Висновки. Проведений аналіз засвідчив, що ефективність акцизного оподаткування бензину в Україні визначається поєднанням рівня цінової та дохідної еластичності попиту, структурних особливостей ринку пального, соціально-економічних чинників і наявності тіньового сегмента в умовах енергетичної трансформації. З'ясовано, що чинна ставка акцизу в Україні є суттєво нижчою порівняно з середніми показниками країн Європейського Союзу, зокрема Західної Європи. Це формує потенціал для її поетапного підвищення без істотного скорочення обсягів споживання.

Оцінка еластичності попиту показала, що найбільш чутливою до змін акцизного навантаження є група споживачів із середнім рівнем доходів. Високодохідні домогосподарства та комерційний сектор демонструють нижчу реакцію на зростання податкових ставок. Водночас нерівномірний розподіл доходів, обмежена доступність альтернативних видів транспорту та ризики розширення тіньового ринку зумовлюють необхідність застосування гнучкого та поетапного підходу до зміни акцизної політики.

Застосування концепції Лафферової кривої дозволило обґрунтувати можливість визначення оптимального рівня акцизного оподаткування бензину та прогнозування його економічних і фінансових наслідків. Це сприятиме забезпеченню стабільності бюджетних надходжень і підтримки процесів енергетичної трансформації. Урахування досвіду країн ЄС створює підґрунтя для адаптації національної податкової політики до європейських стандартів і формування збалансованої стратегії акцизного регулювання в Україні.

Перспективи подальших досліджень пов'язані з поглибленим аналізом диференціації акцизних ставок на різні види пального з урахуванням рівня викидів, а також із моделюванням довгострокового впливу акцизної політики на структуру споживання енергоносіїв та розвиток альтернативних видів транспорту в Україні.



Список використаних джерел

1. Trabandt M., Uhlig H. The Laffer curve revisited. *Journal of Monetary Economics*. 2011. Vol. 58. P. 305–327. DOI: 10.1016/j.jmoneco.2011.07.003. URL: <https://home.uchicago.edu/huhlig/papers/uhlig.trabandt.jme.2011.pdf> (дата звернення: 22.12.2025).
2. Trabandt M., Uhlig H. How Do Laffer curves differ across countries? : Working Paper № 17862. Cambridge : National Bureau of Economic Research, 2012. 49 p. URL: https://www.nber.org/system/files/working_papers/w17862/w17862.pdf (дата звернення: 22.12.2025).
3. Verde S. F., Di Cosmo V. A dynamic carbon tax on gasoline. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 2025. Vol. 142. Article 104708. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2025.104708>
4. Iraizoz A., Labeaga J. M. How much do fuel taxes really cut fuel use? Oxford University Centre for Business Taxation Working Paper. 2025. URL: <https://oxfordtax.web.ox.ac.uk/article/tax-induced-spatial-substitution-and-price-elasticity-fuel-demand> (дата звернення: 22.12.2025).
5. Giertz S. H. The elasticity of taxable income during the 1990s: New estimates and sensitivity analyses. *Southern Economic Journal*. 2010. Vol. 77. № 2. P. 406–433. DOI: <https://doi.org/10.4284/sej.2010.77.2.406>
6. Kaldor N. The role of taxation in economic development. *El Trimestre Económico*. 2021. Vol. 88. № 352. P. 1215–1244. DOI: <https://doi.org/10.20430/ete.v88i352.1346>
7. Liu X. L., Nassios J., Giesecke J. To tax or to spend? Modelling tax policy responses to oil price shocks. *Energy Policy*. 2024. Vol. 185. Article 113929. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2023.113929>
8. Kilian L., Zhou X. Heterogeneity in the pass-through from oil to gasoline prices: A new instrument for estimating the price elasticity of gasoline demand. *Journal of Public Economics*. 2024. Vol. 232. Article 105099. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jpubeco.2024.105099>



9. Metcalf G. E., Stock J. H. Measuring the macroeconomic impact of carbon taxes. *AEA Papers and Proceedings*. 2020. Vol. 110. P. 101–106. DOI: <https://doi.org/10.1257/pandp.20201081>

10. Гетманенко О. О. Економіка війни: вплив сучасних військових конфліктів на глобальну економічну стабільність. *Актуальні проблеми економіки*. 2025. № 4 (286). С. 90–101. DOI: 10.32752/1993-6788-2025-1-286-90-101

11. Iliina A. Special Fund as a Driver of National Innovation System Development. *Наука і техніка сьогодні. Серія: Економіка*. 2025. № 9 (50). С. 276–296. DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-6025-2025-9\(50\)-276-296](https://doi.org/10.52058/2786-6025-2025-9(50)-276-296)

12. Chmielarz P. Analiza wzajemnej opinii oraz relacji Polski, Ukrainy, Białorusi oraz Niemiec w kontekście agresji Rosji w Ukrainie. *Studia Wschodnioeuropejskie*. 2023. Nr Eksperycki 19-2 t. URL: <http://swe.uw.edu.pl/19.2.2.pdf> (дата звернення: 22.12.2025).

13. Коростін О. Оптимізація маршрутів морських перевезень за допомогою штучного інтелекту: аналіз можливостей та викликів. *Computer-Integrated Technologies: Education, Science, Production*. 2024. № 56. С. 31–38. DOI: 10.36910/6775-2524-0560-2024-56-03.

14. Effective carbon rates 2021: Pricing carbon emissions through taxes and emissions trading. Paris : OECD Publishing, 2021. DOI: 10.1787/0e8e24f5-en

15. State Tax Service of Ukraine. To the attention of excise taxpayers – new rates on gasoline and diesel. *gov.ua: вебсайт*. 2024. URL: <https://tax.gov.ua/en/mass-media/news/817746.html> (дата звернення: 22.12.2025).

16. Taxation 2024 – Excise duties on fuel in EU countries (EUR/1000 litres). *ERF: вебсайт*. 2024. URL: <https://erf.be/statistics/taxation-2024/> (дата звернення: 22.12.2025).

17. Macumber-Rosin J., Hoffer A. Diesel and Gas Taxes in Europe, 2024. *Tax Foundation Europe: вебсайт*. 2024. URL: <https://taxfoundation.org/data/all/eu/gas-taxes-in-europe-2024/> (дата звернення: 22.12.2025).



18. Weekly Oil Bulletin. Information and maps showing weekly updates on prices of petroleum products in all EU countries. *European Commission: вебсайт*. 2025. URL: https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en (дата звернення: 22.12.2025).

19. Statistical Report 2025. Brussels, 2025. URL: https://www.fuelseurope.eu/uploads/files/modules/publications/1751890945_DEF_FE_2025SR_LR.pdf (дата звернення: 22.12.2025).