

**Роман ЗВАРИЧ**

доктор економічних наук, професор, Західноукраїнський національний університет,  
Тернопіль, Україна, romazvarych@yahoo.com  
ORCID ID: 0000-0003-3741-2642

**Дем'ян ФАРІОН**

аспірант, Західноукраїнський національний університет,  
Тернопіль, Україна, Demianfaryon@gmail.com  
ORCID ID: 0009-0004-1360-6033

## **ВПЛИВ ТРАНСФОРМАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО РИНКУ НА МАКРОЕКОНОМІЧНУ СТАБІЛЬНІСТЬ НАЦІОНАЛЬНИХ ЕКОНОМІК**

---

**Вступ.** У сучасних умовах автомобільний ринок зазнає системної трансформації під впливом електрифікації транспорту, цифровізації виробництва, посилення екологічних вимог та змін у споживчих моделях. Ці процеси мають вплив не тільки на автомобільну галузь, а й на макроекономічну стабільність національних економік окремих країн. Наслідками такої трансформації є перерозподіл інвестицій, структурні зміни на ринку праці, реформування податкової системи та зміна зовнішньоекономічних орієнтирів.

**Мета** – обґрунтувати вплив трансформації автомобільного ринку на параметри макроекономічної стабільності національних економік, визначити основні виклики і ризики, що пов'язані зі зміною технологічної, фіскальної та виробничої структури галузі, а також узагальнити міжнародний досвід для визначення основних векторів державної політики, спрямованої на забезпечення макроекономічної стабільності в умовах структурної перебудови транспортного сектору.

**Результати.** Розкрито вплив структурної трансформації автомобільного ринку на ключові макроекономічні параметри: інфляцію, зайнятість, державні фінанси, зовнішньоекономічну рівновагу, валютну стабільність, інвестиційну активність, а також соціальну й екологічну безпеку. Проаналізовано коротко- та довгострокові ефекти трансформації. Розглянуто досвід Норвегії, Німеччини, Китаю, США, Великої Британії, які демонструють різні підходи до фіскального стимулювання та регуляторної адаптації автомобільної промисловості в умовах трансформації. Встановлено, що найуспішніші моделі передбачають поєднання короткострокових стимулів для споживачів та виробників із довгостроковими структурними реформами у сфері оподаткування, підтримки зайнятості, розвитку внутрішнього виробництва та інфраструктури.

**Висновки.** Узагальнюючи результати дослідження, сформульовано комплекс рекомендацій щодо державної політики, спрямованої на забезпечення макроекономічної стабільності в умовах трансформації автомобільного ринку. До ключових напрямів такої політики віднесено: модернізацію фіскальної системи; стимулювання перекваліфікації працівників; локалізацію виробництва електротранспорту та його компонентів; створення сприятливих умов для довгострокових інвестицій; підтримку валютної та зовнішньоекономічної рівноваги; забезпечення справедливого доступу до нових транспортних технологій.

**Ключові слова:** автомобільний ринок, макроекономічна стабільність, структурна трансформація, електромобільність, державне регулювання.

**Табл.: 1, бібл.: 11.**

---

### **Roman ZVARYCH**

Dr. Sc. (Economic), Prof., West Ukrainian National University, Ternopil, Ukraine,  
romazvarych@yahoo.com

ORCID ID: 0000-0003-3741-2642

### **Demian FARION**

Postgraduate student, West Ukrainian National University, Ternopil, Ukraine,

Demianfaryon@gmail.com

ORCID ID: 0009-0004-1360-6033

## **THE IMPACT OF AUTOMOTIVE MARKET TRANSFORMATION ON THE MACROECONOMIC STABILITY OF NATIONAL ECONOMIES**

**Introduction.** The automotive industry is undergoing a transformation driven by technological progress, environmental demands, and shifting economic conditions. These changes have significant macroeconomic implications, affecting employment, inflation, fiscal systems, trade balance, and investment.

**The purpose** of the article is to analyze the influence of automotive market transformation on parameters of macroeconomic stability of national economies, to identify the main challenges and risks associated with changing the technological, fiscal and production structure of the industry, and to summarize the international experience to develop directions of public policy aimed at ensuring macroeconomic stability in the context of structural restructuring of the transport sector.

**Results.** The research shows that the structural shift in the automotive sector requires a rethinking of fiscal, monetary, investment, and social policies. It identifies short-term risks such as inflationary pressure, unemployment, and fiscal losses, alongside long-term opportunities including innovation-driven growth, energy security, and improved environmental outcomes. The experience of leading foreign automotive market leaders illustrates diverse but effective combinations of consumer incentives and long-term reforms.

**Conclusions.** The study concludes that macroeconomic stability amid automotive transformation depends on a balanced short-term of policy responses and long-term development strategies, supported by proactive and adaptive state governance.

**Keywords:** automotive market, macroeconomic stability, structural transformation, electromobility, state regulation.

**JEL Classification:** F20, L62, L90, O33.

**Постановка проблеми.** У сучасних умовах глобальної енергетичної трансформації, технологічних інновацій та зростаючого екологічного тиску автомобільний ринок зазнає системних змін, пов'язаних із перерозподілом інвестиційних потоків, трансформацією ринку праці, зміною податкової бази, зовнішньоторговельних орієнтирів та загостренням екологічних і соціальних викликів. Водночас ці процеси виходять далеко за межі автомобільної галузі, створюючи значні макроекономічні наслідки для національних економік. Тому відсутність своєчасної державної реакції на такі процеси може призвести до посилення макроекономічної нестабільності, зростання фіскального навантаження, дисбалансів на валютному ринку тощо.

Особливої актуальності проблема набуває для країн, економіка яких суттєво залежить від традиційного автомобілебудування або імпорту енергоносіїв, а також тих, що мають обмежені можливості для швидкої адаптації до нових технологій. В умовах такої багатовимірної трансформації зростає потреба в переосмисленні засад державної макроекономічної політики, формуванні ефективних інструментів реагування на нові виклики та запобігання дестабілізації економіки.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблематика впливу трансформації автомобільного ринку на економічні процеси дедалі частіше стає предметом наукових досліджень. Зокрема, увагу науковців привертають питання структурної перебудови автомобільної промисловості внаслідок впливу технологій [1]. Дослідники Г. Мирошниченко, А. Марина та О. Чернишов розглядають глобальні тенденції розвитку автомобільного ринку, акцентуючи увагу на зміні структури споживання та попиту [2]; М. Шуба, О. Шуба [3], А. Малюта, Г. Небаба, А. Колісник [4] досліджують тенденції сегмента ринку легкових автомобілів.

Питання впливу державної політики на темпи адаптації електромобілів піднімають Х. Zhao та Х. Li [5], які аналізують ефективність поєднання податкових, інфраструктурних та квотних стимулів у Китаї. Крім того, окремі аспекти фіскальної адаптації та впровадження податкових механізмів підтримки електротранспорту в конкретних країнах ґрунтовно розкриті в аналітичних оглядах ADAC (Німеччина) [6], Elbil.no (Норвегія) [7], Electrive (Китай, ЄС) [8], GOV.UK (Велика Британія)[9].

Незважаючи на наявність досліджень щодо розвитку автомобільного ринку в сучасних умовах, питання системного впливу його трансформації на параметри макроекономічної стабільності залишаються недостатньо розробленими, особливо в контексті інтеграції фіскальної, монетарної, інвестиційної та соціальної політики.

**Метою** статті є обґрунтування впливу трансформації автомобільного ринку на параметри макроекономічної стабільності національних економік, визначення основних викликів і ризиків, що пов'язані зі зміною технологічної, фіскальної та виробничої структури галузі, а також узагальнення міжнародного досвіду для визначення основних векторів державної політики, спрямованої на забезпечення макроекономічної стабільності в умовах структурної перебудови транспортного сектору.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** У ХХІ ст. глобальний автомобільний ринок перебуває в стані глибокої структурної трансформації, що спричинена розвитком електротранспорту, цифровізацією виробництва й експлуатації автомобілів, впровадженням автоматизованих систем управління, переходом до сталої енергетики і політики декарбонізації, а також зміною споживчих моделей. Ці зміни мають багатовимірний вплив на національні економіки, виходячи за межі автомобіль-

ного сектору та формуючи нові виклики для макроекономічної політики, зумовлюючи перегляд традиційних моделей зайнятості, податкової системи, платіжного балансу, інвестиційної та екологічної політики.

Зміна парадигми автомобільної промисловості від двигунів внутрішнього згорання (ДВЗ) до електричних силових установок супроводжується перерозподілом інвестицій, зміною вимог до кваліфікації працівників та переформатуванням глобальних ланцюгів постачання, що істотно впливає на ключові макроекономічні показники як розвинених, так і країн, що розвиваються.

Загалом трансформація автомобільного ринку спричинює суттєвий вплив на параметри макроекономічної стабільності. Ці зміни є системними, багатовекторними й охоплюють основні макроекономічні категорії, як то інфляцію, зайнятість, державні фінанси, зовнішньоекономічну рівновагу, інвестиційну привабливість, валютну стабільність, екологічну та соціальну безпеку (табл. 1).

Передусім трансформація автомобільного ринку має вплив на інфляційні

процеси. У короткостроковій перспективі спостерігається зростання цін на електромобілі, комплектуючі, зарядну інфраструктуру та логістику, що пов'язано з високими стартовими інвестиціями. Це може спричинити підвищення споживчих цін у відповідному секторі. Однак у середньо- та довгостроковій перспективі очікується здевелювання експлуатації таких авто за рахунок зниження витрат на паливо, технічне обслуговування та амортизацію, що, своєю чергою, матиме дезінфляційний ефект. Таким чином, ринок транспорту поступово стає чинником стабілізації цін. Такий вплив може стати особливо відчутним у країнах, де транспортні витрати становлять значну частку в індексі споживчих цін.

Водночас радикальних змін зазнає ринок праці. Зменшення попиту на професії у традиційному автомобільному виробництві та суміжних галузях (зокрема, у сферах виробництва двигунів, паливної логістики, техобслуговування двигунів внутрішнього згорання) поєднується зі зростанням попиту на нових висококваліфікованих фахів-

Таблиця 1

**Вплив трансформації автомобільного ринку на параметри макроекономічної стабільності\***

Параметр макроекономічної стабільності	Потенційні зміни	Короткостроковий ефект	Довгостроковий ефект
Інфляція	Зміна структури споживчих витрат	Підвищення цін на авто та інфраструктуру	Зниження витрат на експлуатацію транспорту
Безробіття	Структурна трансформація ринку праці	Зростання безробіття в традиційному автопромі	Зростання зайнятості в IT, R&D, «зелених» технологіях
Державні фінанси	Зміна податкової бази	Втрата доходів від акцизів на пальне	Необхідність нових джерел наповнення бюджету
Зовнішньоекономічна рівновага	Перенесення залежностей	Зниження імпорту нафти, зростання імпорту технологій	Покращення енергетичного балансу, ризику залежності від сировини
Інвестиційна стабільність	Перерозподіл капіталу	Високі ризики та волатильність	Стимулювання інноваційного зростання
Валютна стабільність	Зміна структури валютного попиту	Тиск через імпорт технологій	Зменшення попиту на валюту для нафти
Екологічна та соціальна стабільність	Зміна екологічного й соціального балансу	Зниження викидів, нерівний доступ до інновацій	Покращення якості довкілля, інклюзія через політику

\* Складено авторами.

ців у галузях електроніки, програмування, мехатроніки, акумуляторних технологій та інженерії. Цей процес є класичним прикладом структурних змін на ринку праці, що потребує активної державної участі у формуванні програм перекваліфікації, розвитку STEM-освіти і підвищення мобільності робочої сили.

Фіскальна система також зазнає трансформаційного тиску. У багатьох країнах значна частка надходжень до бюджету забезпечується через акцизи на вивантаження палива, мита на імпорт автомобілів із ДВЗ та податки на викиди. Зі зростанням частки електромобілів ці джерела поступово втрачають фіскальну ефективність, що загрожує зростанням дефіциту бюджету. Тому держави змушені переглядати податкову систему, впроваджуючи нові екологічні податки, збори за використання доріг, плати за викиди вуглецю, збори за реєстрацію електромобілів, податки на електроенергію для зарядки тощо. Це формує новий фіскальний ландшафт, у якому ключовим викликом є забезпечення бюджетної нейтральності та соціальної справедливості.

Наприклад, Норвегія тривалий час була лідером у використанні електромобілів завдяки значним податковим пільгам, включаючи звільнення від ПДВ та реєстраційних зборів. Проте значне зростання частки електромобілів призвело до втрати надходжень до бюджету, що змусило уряд з 2023 р. змінити податкову модель – запровадити ПДВ на дорогі електрокари, а також податок на їхню вагу [7].

Аналогічно, у Німеччині державна підтримка електромобілів поступово скорочується, щоб зменшити фіскальний тиск і забезпечити податкову рівновагу. Німецький уряд протягом 2016–2023 рр. надавав субсидії (екологічний бонус) на придбання електромобілів через програму “Umweltbonus”, яка передбачала до

6750 євро субсидій для покупців електромобілів вартістю до 65000 євро. Однак у грудні 2023 р. уряд оголосив про дострокове припинення цієї програми, що свідчить про зміну фіскальних пріоритетів та перехід до більш ринкових механізмів стимулювання електромобільності [6]. Такі дії з боку урядів призводять до втрати довіри серед споживачів до виробників, тому багато автомобільних брендів для пом'якшення втрат, внаслідок скасування підтримки від держави, вдаються до зниження цін за власний рахунок на свою продукцію.

У сфері зовнішньоекономічної рівноваги трансформація ринку транспорту створює як позитивні, так і негативні наслідки. Позитивним наслідком трансформації є зменшення залежності від імпорту нафти та нафтопродуктів, що може покращити сальдо поточного рахунку платіжного балансу. Водночас може збільшуватися імпорт інших стратегічних ресурсів (літію, кобальту, нікелю, рідкоземельних металів), акумуляторів і високотехнологічного обладнання, що створює нові виклики для зовнішньоторговельної політики, оскільки може створити нову залежність від обмеженого кола постачальників. Для зменшення ризиків необхідна підтримка локалізації виробництва та формування національних ланцюгів доданої вартості, тому країни можуть реалізовувати політику імпортозаміщення, зокрема через розвиток власного виробництва компонентів для електротранспорту та створення технологічних альянсів.

Електромобілі сприяють зниженню попиту на імпортовані нафтопродукти, що позитивно впливає на платіжний баланс і зміцнення національної валюти. Прикладом цього є політика Китаю, який водночас зменшує енергетичну залежність і стимулює внутрішнє виробництво. Зокрема, китайський уряд запровадив економічні стимули у вигляді субсидій на купівлю

транспортних засобів, щоб пом'якшити економічне навантаження на приватних покупців, спричинене економічними недоліками електромобілів, тим самим стимулюючи ринковий попит на них. Національна політика субсидування у Китаї відіграла значну роль у розвитку індустрії електромобілів. З 2009 р. по 2022 р. продажі електромобілів у Китаї зросли з 5294 до 6887 млн одиниць [5]. Крім того, Китай застосовує квотну систему для транспорту на нових джерелах енергії NEV (New Energy Vehicle), за якою автовиробники зобов'язані досягати мінімального обсягу виробництва електромобілів, що стимулює технологічну перебудову. Ще з 2011 р. Пекін почав обмежувати реєстрацію нових автомобілів для боротьби із заторами, однак у 2024 р. було збільшено квоту на продаж нових легкових автомобілів на нових джерелах енергії (NEV) на 20000 одиниць [8].

США через закон Inflation Reduction Act (IRA) стимулює попит і локалізацію виробництва, що дає змогу зменшити імпорتنу залежність і підтримати зайнятість у промисловості. Цей закон 2022 р. передбачає федеральну податкову пільгу для електромобілів у розмірі 7500 дол. США та до 40000 дол. США для комерційних електричних транспортних засобів, але тільки зібраних в Північній Америці. Такі заходи спрямовані на стимулювання внутрішнього виробництва та зменшення залежності від імпорту [10]. З моменту ухвалення цього закону у США відбулося значне зростання в галузі екологічно чистих автомобілів. Водночас споживачі економлять як при купівлі нового електромобіля, так і з часом, заощаджуючи до 1750 дол. на паливі та технічному обслуговуванні щороку та 21000 дол. протягом терміну служби транспортного засобу [11].

З позиції інвестиційної стабільності, трансформація автомобільного ринку сти-

мулює перерозподіл капіталу та спричинює високий рівень волатильності на ринку капіталу. Зокрема, втрачають конкурентоспроможність і привабливість акції компаній, що орієнтувалися виключно на виробництво авто з ДВЗ, натомість зростає зацікавлення до стартапів (особливо у сфері електромобілів, штучного інтелекту, автономного керування та "зеленої" енергетики). Водночас на ринку капіталу зростають ризики спекулятивного перегріву, які можуть підірвати фінансову стійкість, якщо не будуть вчасно врегульовані державним регулятором. Тому з боку держав необхідна наявність регуляторного середовища, яке забезпечує прозорість, інноваційність і довгострокову орієнтацію капіталу.

Валютна стабільність також зазнає впливу. Зниження імпорту нафтопродуктів зменшує потребу у валютних ресурсах, що потенційно зміцнює національну валюту. Проте імпортна залежність від технологічного обладнання та елементної бази може спричинити зворотний ефект, особливо у країнах, які не мають розвиненого виробництва високотехнологічної продукції. У такому контексті важливо забезпечити зважену і збалансовану валютно-курсову політику, що зберігатиме конкурентоспроможність національної економіки, стимулюватиме розвиток національних високотехнологічних секторів й водночас підтримуватиме стабільність валютного ринку.

На окрему увагу заслуговує екологічна та соціальна стабільність. Масовий перехід на електротранспорт сприяє зменшенню викидів парникових газів, покращенню якості повітря у містах, зниженню шумового забруднення тощо. Це сприяє зниженню витрат на систему охорони здоров'я та покращує загальний рівень життя населення. Водночас у перехідний період існує ризик соціальної нерівності, оскільки інноваційні продукти тривалий час залишаються до-



ступними переважно для заможних верств. Для збереження соціальної стабільності держава має реалізовувати інклюзивну політику доступу до нових транспортних засобів, зокрема через систему субсидій, пільгового кредитування, інвестицій у громадський електротранспорт. Крім того, для зменшення екологічного навантаження на міста необхідно впроваджувати екологічні стандарти та стимулювати виробництво екологічно чистого транспорту (електромобілів, безшумного транспорту тощо). Зокрема, Велика Британія до 2035 р. планує повний перехід на нульові викиди у нових автівках і фургонах, із чіткими законодавчими зобов'язаннями та фінансуванням інфраструктури, що забезпечує довгострокову прогнозованість для інвесторів та виробників. У 2024 р. Велика Британія законодавчо закріпила цілі щодо переходу на нульові викиди: 80% нових автомобілів і 70% нових фургонів мають бути з нульовими викидами до 2030 р., з повним переходом до 2035 р. Для підтримки цього переходу уряд інвестував понад 2 млрд фунтів в розвиток зарядної інфраструктури та стимулювання виробництва електромобілів [9].

Світовий досвід демонструє, що державна політика, спрямована на збереження макроекономічної стабільності в умовах трансформації автомобільного ринку, має бути багатовекторною та поєднувати короткострокову підтримку з довгостроковими структурними реформами, забезпечувати податкову справедливість через гнучкі механізми оподаткування, підтримку національного виробника та зайнятості. Саме збалансоване поєднання цих факторів дає змогу країнам зберігати макроекономічну стабільність та забезпечувати економічне зростання в умовах глобальних структурних змін.

**Висновки.** У результаті проведеного дослідження встановлено, що трансформація автомобільного ринку, зумовлена переходом до виробництва та експлуатації

електромобілів, цифровізацією транспортної галузі та посиленням екологічних вимог, формує нову архітектуру економічного розвитку, що має комплексний і багатовекторний вплив на макроекономічну стабільність національних економік. Встановлено, що ключовими сферами впливу є інфляція, ринок праці, стан державних фінансів, зовнішньоекономічна рівновага, інвестиційна активність, валютна стабільність, а також екологічна й соціальна безпека.

У процесі трансформації автомобільного ринку змінюються не лише галузеві пріоритети, а й макроекономічні пропорції – від структури зайнятості й податкової системи до платіжного балансу та екологічного профілю економіки.

Обґрунтовано, що трансформація автомобільного сектору супроводжується зміною структури податкових надходжень, перерозподілом капіталу, зміщенням зовнішньоекономічних орієнтирів та зростанням попиту на висококваліфіковану робочу силу, а це вимагає системної державної політики. Досвід розвинених країн демонструє, що своєчасне впровадження збалансованої державної політики дає змогу пом'якшити шоки та закласти основу для довгострокової стійкості, адже у короткостроковій перспективі трансформація автомобільного сектору супроводжується інфляційними та соціальними ризиками, тоді як у довгостроковому періоді може стати чинником інноваційного зростання, покращення платіжного балансу та екологічної модернізації економіки.

Забезпечення макроекономічної стабільності в умовах трансформації вимагає оновлення фіскальної архітектури, адаптації ринку праці, стимулювання внутрішнього виробництва, підтримки інновацій, розвитку екологічної інфраструктури та впровадження справедливих механізмів доступу до нових технологій. Успішна адаптація до викликів автомобільної трансформації

має базуватися на синергії короткострокових антикризових заходів і довгострокових стратегій сталого розвитку.

Отже, трансформація автомобільного ринку несе не лише ризики, а й відкриває нові можливості для формування сучасної, екологічно відповідальної та конкурентоспроможної економіки. За умови проактивної державної політики вона може стати катализатором якісних структурних змін і драйвером макроекономічної стійкості в XXI ст.

Враховуючи масштабність і багаторівневий характер структурної трансформації автомобільного ринку, подальші наукові дослідження будуть зосереджені на конкретних економічних, соціальних, технологічних та екологічних вимірах трансформації транспортного сектору.

#### Список використаних джерел

1. Гончаров О. Трансформація світового автомобільного ринку в контексті технологічних змін: фокус на електромобільність. *Економічний простір*. 2025. № 200. С. 266–276. <https://doi.org/10.30838/EP.200.266-276>.
2. Мирошниченко Г., Марина А., Чернишов О. Тенденції розвитку глобального автомобільного ринку. *Економіка та суспільство*. 2024. № 59. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-59-149>.
3. Шуба М., Шуба О. Світовий ринок легкових автомобілів: особливості та тенденції розвитку. *Acta Academiae Berekgsiensis. Economics*. 2023. № 4. <https://doi.org/10.58423/2786-6742/2023-4-178-187>.
4. Малюта А. І., Небаба Г. О., Колісник А. Е. Світовий автомобільний ринок: сучасний стан і тенденції розвитку. *Агросвіт*. 2020. № 7. С. 111–116. URL : <http://www.agrosvit.info/index.php?op=1&z=3151&i=15>.
5. Zhao X., Li X. etc. Policy incentives and electric vehicle adoption in China: From a perspective of policy mixes. *Transportation Research*. 2024. Vol. 190. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104235>.

6. Förderung fürs E-Auto: Das ist der aktuelle Stand. ADAC. 2025. URL : [https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/elektroauto/foerderung-elektroautos/?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/elektroauto/foerderung-elektroautos/?utm_source=chatgpt.com).

7. Norwegian EV policy. Norsk elbilforening. URL : [https://elbil.no/english/norwegian-ev-policy/?utm\\_source=chatgpt.com](https://elbil.no/english/norwegian-ev-policy/?utm_source=chatgpt.com).

8. Parikh S. Beijing increases NEV quota for the province. *Electrive*. 2024. URL : [https://www.electrive.com/2024/07/25/beijing-increases-nev-quota-for-the-province/?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.electrive.com/2024/07/25/beijing-increases-nev-quota-for-the-province/?utm_source=chatgpt.com).

9. Pathway for zero emission vehicle transition by 2035 becomes law. 2024. URL : [https://www.gov.uk/government/news/pathway-for-zero-emission-vehicle-transition-by-2035-becomes-law?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.gov.uk/government/news/pathway-for-zero-emission-vehicle-transition-by-2035-becomes-law?utm_source=chatgpt.com).

10. Baldwin S. Inflation reduction act benefits: electric vehicle tax incentives for consumers and U.S. Automakers. *Forbes*. 2022. URL : [https://www.forbes.com/sites/energyinnovation/2022/09/07/inflation-reduction-act-benefits-electric-vehicle-tax-incentives-for-consumers-and-us-automakers/?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.forbes.com/sites/energyinnovation/2022/09/07/inflation-reduction-act-benefits-electric-vehicle-tax-incentives-for-consumers-and-us-automakers/?utm_source=chatgpt.com).

11. U.S. Department of the treasury announces more than \$1 billion in upfront savings for consumers on electric vehicle sales. U.S. Department of the Treasury. 2024. URL : [https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy2403?utm\\_source=chatgpt.com](https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy2403?utm_source=chatgpt.com).

#### References

1. Honcharov, O. (2025). Transformatsiia svitovoho avtomobilnoho rynku v konteksti tehnolohichnykh zmin: fokus na elektromobilnist [Transformation of the global automotive market in the context of technological change: focus on electromobility]. *Ekonomichniy prostir – Economic Scope*, 200, 266–276. <https://doi.org/10.30838/EP.200.266-276>.
2. Myroshnychenko, G., Maryna, A., Chernyshov, O. (2024). Tendentsii rozvytku hlobalnoho avtomobilnoho rynku [Development trends of the global car market]. *Ekonomika ta suspilstvo – Economy and Society*, 59. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-59-149>.



3. Shuba, M., Shuba, O. (2023). Svitovyi ry-nok lehkovykh avtomobiliv: osoblyvosti ta tendentsii rozvytku [The global market of passenger cars: features and development trends]. *Acta Academiae Bergsasiensis. Economics*, 4. <https://doi.org/10.58423/2786-6742/2023-4-178-187>.
4. Maluta, I., Nebaba, N. and Kolisnyk, A. (2020). Svitovyi avtomobilnyi ry-nok: suchasnyi stan i tendentsii rozvytku [World automobile market: current state and development trends]. *Ahrosvit – Agrosvit*, 7, 111–116. Available at: <http://www.agrosvit.info/index.php?op=1&z=3151&i=15>.
5. Zhao, X., Li, X. (2024). Policy incentives and electric vehicle adoption in China: From a perspective of policy mixes. *Transportation Research*, 190. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104235>.
6. Förderung fürs E-Auto: Das ist der aktuelle Stand. (2025). ADAC. Available at: [https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/elektroauto/foerderung-elektroautos/?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/elektroauto/foerderung-elektroautos/?utm_source=chatgpt.com).
7. Norwegian EV policy. Norsk elbilforening. Available at: [https://elbil.no/english/norwegian-ev-policy/?utm\\_source=chatgpt.com](https://elbil.no/english/norwegian-ev-policy/?utm_source=chatgpt.com).
8. Parikh, S. (2024). Beijing increases NEV quota for the province. *Electrive*. Available at: [https://www.electrive.com/2024/07/25/beijing-increases-nev-quota-for-the-province/?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.electrive.com/2024/07/25/beijing-increases-nev-quota-for-the-province/?utm_source=chatgpt.com).
9. Pathway for zero emission vehicle transition by 2035 becomes law. (2024). Available at: [https://www.gov.uk/government/news/pathway-for-zero-emission-vehicle-transition-by-2035-becomes-law?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.gov.uk/government/news/pathway-for-zero-emission-vehicle-transition-by-2035-becomes-law?utm_source=chatgpt.com).
10. Baldwin, S. (2022). Inflation reduction act benefits: electric vehicle tax incentives for consumers and U.S. Automakers. *Forbes*. Available at: [https://www.forbes.com/sites/energyinnovation/2022/09/07/inflation-reduction-act-benefits-electric-vehicle-tax-incentives-for-consumers-and-us-automakers/?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.forbes.com/sites/energyinnovation/2022/09/07/inflation-reduction-act-benefits-electric-vehicle-tax-incentives-for-consumers-and-us-automakers/?utm_source=chatgpt.com).
11. U.S. Department of the treasury announces more than \$1 billion in upfront savings for consumers on electric vehicle sales. (2024). U.S. Department of the Treasury. Available at: [https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy2403?utm\\_source=chatgpt.com](https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy2403?utm_source=chatgpt.com).