

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**Західноукраїнський національний університет**  
Факультет фінансів та обліку  
Кафедра фінансів ім. С.І. Юрія

**РУДЧИК Вадим Юрійович**

**Проблеми та напрямки удосконалення митних  
формальностей при переміщенні легкових митних  
засобів /**  
**Problems and Directions for Improvement of Customs  
Formalities when Moving Humanitarian Aid**

спеціальність: 072 - Фінанси, банківська справа, страхування та фондовий ринок  
освітньо-професійна програма – Митна справа

Кваліфікаційна робота

Виконав студент групи ФМСм-21  
В. Ю. Рудчик

---

Науковий керівник:  
к.е.н., доцент, В. І. Дмитрів

---

Кваліфікаційну роботу допущено до захисту:

" \_\_\_ " \_\_\_\_\_ 2025 р.

Завідувач кафедри  
\_\_\_\_\_ А. І. Крисоватий

**ТЕРНОПІЛЬ - 2025**

## Зміст

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ МИТНОГО КОНТРОЛЮ ТА ОФОРМЛЕННЯ АВТОМОБІЛІВ .....	6
1.1. Нормативно-правове регулювання та особливості класифікації транспортних засобів в умовах сьогодення .....	6
1.2. Порядок здійснення митних формальностей при ввезенні легкових автомобілів на митну територію України.....	11
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ПРАКТИКИ ТА ПРОБЛЕМАТИКИ МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ.....	18
2.1. Аналіз динаміки імпорту легкових автомобілів та вплив воєнного стану на митні процедури .....	18
2.2. Проблемні аспекти визначення митної вартості та корупційні ризики при митному оформленні автотранспортних засобів.....	26
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ТА ЦИФРОВІЗАЦІЇ МИТНИХ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ ПРИ ПЕРЕМІЩЕННІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ .....	33
ВИСНОВКИ .....	38
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ.....	42

## ВСТУП

**Актуальність теми дослідження.** В умовах сучасних глобалізаційних процесів та інтенсифікації міжнародних економічних відносин переміщення транспортних засобів через митний кордон є однією з найбільш масових та соціально значущих зовнішньоекономічних операцій. Для України, яка перебуває в стані повномасштабної війни, питання забезпечення мобільності населення та Збройних Сил набуло не лише економічного, а й стратегічного, екзистенційного значення. Втрата значної частини автопарку внаслідок бойових дій спричинила критичну потребу в оперативному імпорті вживаних автомобілів з країн Європейського Союзу, США та Азії.

Однак аналіз практики свідчить, що існуюча система митних формальностей при переміщенні легкових транспортних засобів залишається надмірно забюрократизованою, складною для пересічного громадянина та містить високі корупційні ризики. Найбільш гострою проблемою є дискреційні повноваження інспекторів та суб'єктивізм при визначенні митної вартості автомобіля, що часто призводить до конфліктів між декларантами та митними органами, маніпуляцій з інвойсами та застосування непрозорих схем оцінки. Крім того, процедури оформлення гуманітарного транспорту для потреб оборони виявили низку нормативних колізій, які потребують нагального врегулювання.

У контексті євроінтеграційного курсу України та проголошеної стратегії побудови «цифрової держави», реформування цього сектору є вкрай актуальним. Впровадження автоматизованих систем розмитнення (зокрема, через державний портал «Дія»), перехід до автоматичного обміну даними з митницями суміжних країн та гармонізація екологічних стандартів з нормами ЄС вимагають глибокого наукового аналізу та розробки практичних рекомендацій. Усе вищезазначене зумовлює вибір теми магістерської роботи, її теоретичну та прикладну значущість.

**Мета і завдання дослідження.** Метою роботи є розробка теоретико-методичних засад та обґрунтування практичних рекомендацій щодо удосконалення митних формальностей при переміщенні легкових транспортних засобів через митний кордон України на основі цифровізації бізнес-процесів та мінімізації впливу людського фактора.

Для досягнення поставленої мети вирішено такі завдання:

- дослідити нормативно-правове регулювання та особливості класифікації транспортних засобів згідно з УКТЗЕД в умовах сьогодення;
- проаналізувати порядок здійснення митних формальностей при ввезенні автомобілів у різні митні режими (імпорт, тимчасове ввезення, транзит);
- здійснити аналіз динаміки імпорту легкових авто під час воєнного стану та виявити специфіку оформлення гуманітарних вантажів;
- ідентифікувати ключові проблеми при визначенні митної вартості транспортних засобів та контролі правильності нарахування митних платежів;
- обґрунтувати доцільність та механізми запровадження автоматизованої системи розмитнення легкових автомобілів через застосунок «Дія»;
- розробити пропозиції щодо гармонізації вітчизняних процедур контролю з європейськими стандартами.

**Об'єктом дослідження** є процес переміщення та митного оформлення легкових транспортних засобів через митний кордон України.

**Предметом дослідження** є сукупність правових, організаційних та економічних механізмів, що регулюють здійснення митних формальностей щодо транспортних засобів.

**Методи дослідження.** Методологічну основу роботи становить комплекс загальнонаукових та спеціальних методів пізнання: системно-структурний аналіз (для вивчення нормативної бази), статистичний метод (для аналізу динаміки імпорту авто), порівняльно-правовий метод (для зіставлення українського та європейського законодавства), метод моделювання (при розробці алгоритму цифрового розмитнення).

**Інформаційною базою дослідження** є кодифіковане законодавство, а саме Податковий кодекс України, укази Президента України, постанови уряду, а саме Кабінету Міністрів України, статистичні матеріали Державної служби статистики України, звіти Державної податкової служби України та Державної митної служби України, аналітичні дані Міністерства фінансів України та звіти Національного банку України. В процесі виконання кваліфікаційної роботи використовувались монографічні видання та статті зарубіжних і вітчизняних економістів.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає у вирішенні важливого науково-прикладного завдання щодо трансформації митних формальностей при імпорті авто, рекомендації щодо спрощення процедур ввезення транспортних засобів, що постачаються як гуманітарна допомога для потреб оборони.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає в можливості використання розроблених пропозицій органами державної влади при підготовці змін до Митного та Податкового кодексів України в частині цифровізації адміністративних послуг.

**Апробація результатів дослідження.** Основні результати та висновки, отримані в ході проведеного дослідження були апробовані у вигляді тез доповідей на Всеукраїнських науково-практичних конференціях студентів та молодих вчених: 1) «Актуальні питання фінансової теорії та практики» (Тернопіль, 2024 р.); 2) Фінанси та облік в умовах глобальної невизначеності та безпекових ризиків (Тернопіль, 2025 р.).

**Структура роботи.** Робота складається зі вступу, трьох розділів, загальних висновків, списку використаних джерел.

# РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ МИТНОГО КОНТРОЛЮ ТА ОФОРМЛЕННЯ АВТОМОБІЛІВ

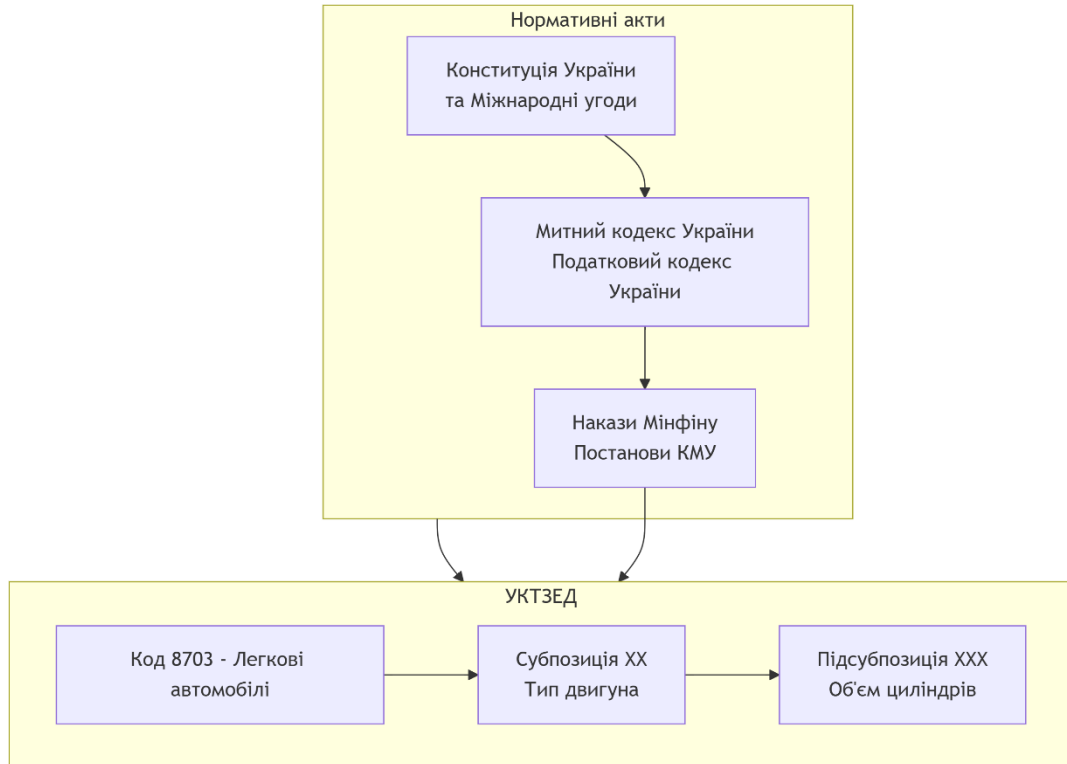
## 1.1. Нормативно-правове регулювання та особливості класифікації транспортних засобів в умовах сьогодення

Митне регулювання транскордонного переміщення транспортних засобів у сучасних умовах є складним, багаторівневим інституційним механізмом, що характеризується високою динамічністю та дуалістичною природою об'єкта регулювання. Специфіка полягає в тому, що в митній справі автомобіль одночасно виступає у двох юридичних статусах: як «товар» (об'єкт оподаткування при імпорті для вільного обігу) та як «транспортний засіб» (інструмент міжнародних перевезень). Ця термінологічна дихотомія вимагає чіткої законодавчої регламентації для уникнення правових колізій та забезпечення балансу між фіскальними інтересами держави та правами громадян.

Архітектура нормативно-правового забезпечення митних формальностей в Україні побудована за ієрархічним принципом, де норми національного законодавства імплементують положення міжнародних угод.

Фундаментом виступають Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (Кіотська конвенція) та Конвенція про тимчасове ввезення (Стамбульська конвенція). Ці акти встановлюють базові стандарти спрощення процедур, зокрема щодо тимчасового ввезення авто без сплати податків.

Однак визначальним вектором розвитку на сьогодні є Угода про асоціацію між Україною та ЄС. Зокрема, Розділ IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» та Додаток XV зобов'язують Україну гармонізувати митне законодавство з ЄС. Це стосується не лише процедур оформлення, а й імплементатії жорстких екологічних стандартів (Євро-5, Євро-6) та технічних регламентів безпеки [2].



**Рис. 1.1. Ієрархічна структура нормативно-правового регулювання імпорту транспортних засобів [1]**

## 2. Національний законодавчий рівень.

Кодифікованим ядром регулювання виступає Митний кодекс України (МКУ), який визначає порядок переміщення авто, митні режими та форми контролю. Фіскальна складова (ставки акцизного податку, ввізного мита, ПДВ) регламентується Податковим кодексом України (ПКУ).

Варто акцентувати увагу на тому, що в умовах воєнного стану правове поле зазнало суттєвих ситуативних трансформацій. Законодавство набуло рис «мобілізаційного характеру»: були прийняті спеціальні закони (наприклад, щодо визнання автомобілів гуманітарною допомогою для потреб ЗСУ), які спростили процедури, але водночас створили нові виклики для адміністрування та контролю цільового використання таких авто.

### Особливості класифікації згідно з УКТЗЕД

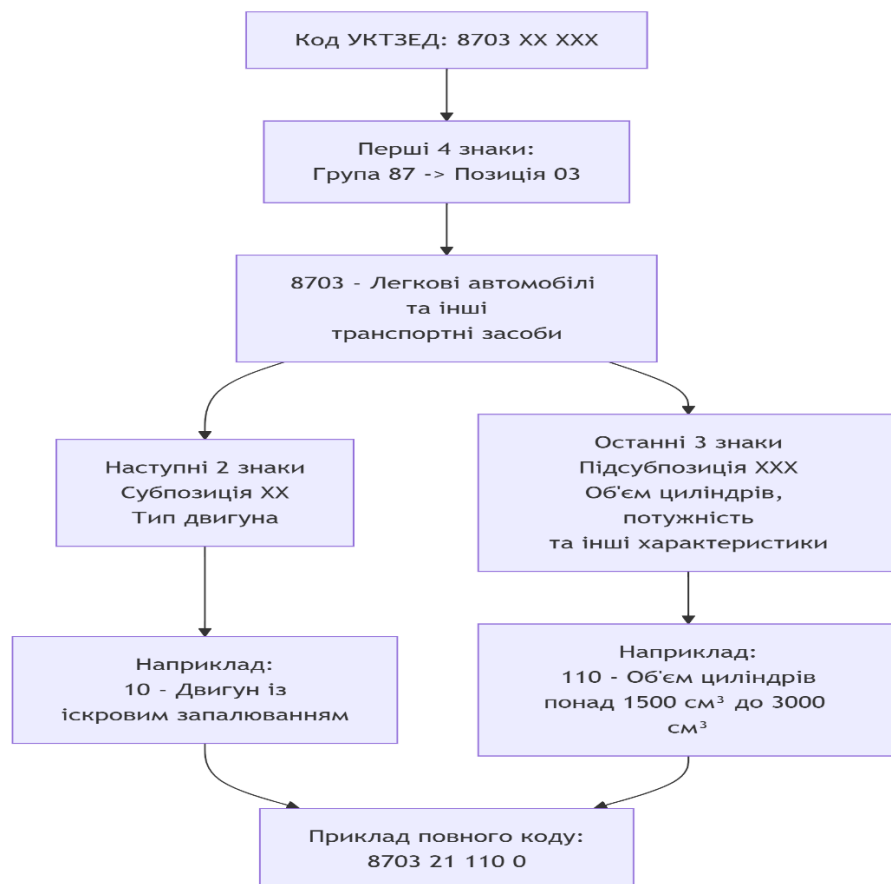
Ключовим техніко-юридичним етапом митного оформлення є класифікація транспортного засобу. Згідно зі статтею 69 МКУ, товари при їх

декларуванні підлягають класифікації за Українською класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТЗЕД), яка базується на Гармонізованій системі опису та кодування товарів (HS Code 2022) [4].

Визначення правильного 10-значного коду товару є критично важливим, оскільки від цього безпосередньо залежать:

- Ставка ввізного мита (від 0% до 10%).
- Розмір акцизного податку (залежить від типу та об'єму двигуна).
- Заходи нетарифного регулювання (сертифікація, екологічні обмеження).

Легкові автомобілі класифікуються у товарній позиції 8703. Структурно-логічну схему формування коду наведено на рис. 1.2.



**Рис. 1.2. Структура коду УКТЗЕД товарної позиції 8703 (Легкові автомобілі) [5]**

В умовах сьогодення класифікація ускладнилася через стрімкий розвиток автомобільних технологій. Найбільш дискусійним аспектом є розмежування

автомобілів за типом силової установки, що має вирішальне значення для оподаткування:

1. Традиційні ДВЗ (Коди 8703 21 – 8703 33): Класифікуються за робочим об'ємом циліндрів (бензин/дизель).
2. Електромобілі (Код 8703 80): Транспортні засоби, що приводяться в рух виключно електричним двигуном. Для них діє пільговий режим (нульове мито, відсутність ПДВ, мінімальний акциз).
3. Гібридні автомобілі (HEV та PHEV): Це найбільш проблемна категорія. Митні органи часто стикаються зі складнощами при класифікації так званих "м'яких гібридів" (Mild Hybrid) та плагін-гібридів (Plug-in Hybrid). Віднесення авто до коду 8703 40 (гібриди) або до традиційних авто з ДВЗ може суттєво змінити суму платежів.

Для систематизації підходів до класифікації доцільно навести порівняльну таблицю (Табл. 1.1).

**Таблиця 1.1**

**Особливості класифікації легкових транспортних засобів за УКТЗЕД**

[7]

Категорія авто	Код УКТЗЕД	Критерій класифікації	Особливості оподаткування (станом на 2024 р.)
Бензинові	8703 21 – 8703 24	Об'єм двигуна (см <sup>3</sup> )	Повна ставка мита, акциз, ПДВ.
Дизельні	8703 31 – 8703 33	Об'єм двигуна (см <sup>3</sup> )	Повна ставка мита, акциз, ПДВ.
Електромобілі (BEV)	<b>8703 80</b> 10 / 90	Тільки електродвигун	<b>Мито 0%, ПДВ 0%, Акциз 1</b> євро за 1 кВт·год.
Гібриди (HEV, PHEV)	8703 40 – 8703 70	ДВЗ + Електродвигун	Знижений акциз (100 євро за шт.), Мито 10%, ПДВ 20%.

Окремим проблемним аспектом є контроль правильності класифікації. На практиці непоодинокими є випадки маніпуляцій, коли декларанти намагаються

класифікувати вантажопасажирські фургони (код 8704, вищий акциз для старих авто) як легкові автомобілі (код 8703) або навпаки, залежно від того, де менші платежі. Для вирішення спірних питань митні органи застосовують процедуру прийняття Попередніх рішень про класифікацію товару, що відповідає європейській практиці (Binding Tariff Information — ВТІ).

Таким чином, нормативно-правове регулювання у досліджуваній сфері характеризується складністю та необхідністю постійної адаптації до технічного прогресу (електрифікація транспорту) та безпекових викликів. Ключовим завданням є не лише фіскальний контроль, а й забезпечення однозначності класифікації згідно з УКТЗЕД для мінімізації корупційних ризиків та судових спорів.

## **1.2. Порядок здійснення митних формальностей при ввезенні легкових автомобілів на митну територію України**

Митне оформлення транспортних засобів, що ввозяться громадянами для вільного обігу (режим імпорту, ІМ-40), являє собою суворо регламентований адміністративно-процесуальний механізм. Його специфіка полягає в розмежуванні етапів контролю: частина формальностей здійснюється до перетину кордону, частина — безпосередньо у пункті пропуску, а завершальний етап — у внутрішньому митному органі. Така архітектура процесу зумовлена необхідністю забезпечення фіскальних інтересів держави та гарантування сплати митних платежів ще до моменту випуску товару у вільний обіг.

Згідно зі статтею 365 Митного кодексу України, декларування транспортних засобів здійснюється виключно з використанням електронних митних декларацій. Процедурний алгоритм можна структурувати у три послідовні етапи: попередній (гарантійний), пропускний (прикордонний) та завершальний (фіскальний).

Для систематизації дій суб'єктів митних правовідносин на кожному з етапів розроблено Таблицю 1.2.

Деталізація етапів митного контролю:

### **1. Попереднє декларування та фінансове гарантування.**

Фундаментальною відмінністю оформлення авто від інших товарів є імперативна вимога щодо сплати податків авансом. Громадянин або його представник (митний брокер) подає попередню митну декларацію типу «ЕЕ» (або ІМ40ЕЕ). На цьому етапі відбувається резервування коштів на казначейському рахунку Держмитслужби. Це унеможлиблює ситуацію, коли автомобіль ввозиться на територію України та "зникає" (розбирається на запчастини) без сплати податків. Після реєстрації декларації їй присвоюється номер, який діє протягом 3 місяців.

### **2. Процедури в пункті пропуску через державний кордон.**

Ключовою дією на цьому етапі є первинний митний огляд. Інспектор зобов'язаний звірити VIN-код кузова з даними технічного паспорта (Brief, Certificate of Title). Важливим нюансом є фотофіксація видимих пошкоджень та показників одометра.

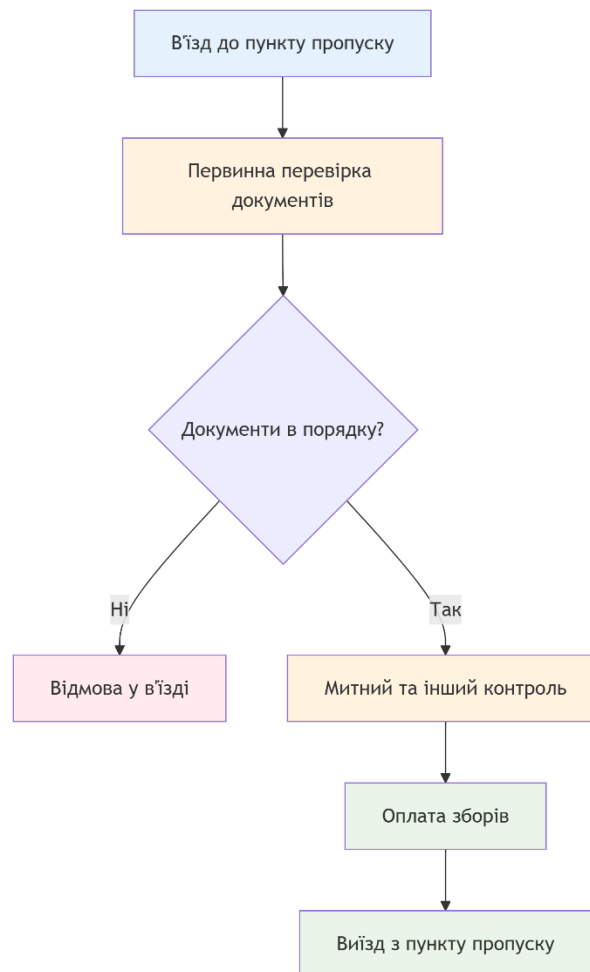
Прибуття транспортного засобу в пункт пропуску активує процедуру контролю доставки. Посадова особа митниці за допомогою АСМО «Інспектор» перевіряє наявність попередньої декларації в базі даних.

Таблиця 1.2

**Алгоритм здійснення митних формальностей при імпорті легкових ТЗ [8]**

Етап процедури	Ключовий документ	Зміст митних формальностей	Нормативна підстава
<b>I. Попередній етап</b> (До перетину кордону)	<b>Попередня декларація (ПД / ЕЕ)</b>	1. Розрахунок очікуваної суми платежів. 2. Внесення коштів на рахунок митниці як фінансової гарантії. 3. Отримання унікального номера ПД в Єдиній автоматизованій інформаційній системі (ЄАІС).	Ст. 365 МКУ, Наказ Мінфіну № 651
<b>II. Пропускний етап</b> (Пункт пропуску на кордоні)	<b>Акт митного огляду</b>	1. Ідентифікація авто (звірка VIN-коду). 2. Радіологічний контроль. 3. Фіксація пробігу та пошкоджень. 4. Встановлення терміну доставки до митниці призначення (10 днів).	Ст. 318, 336 МКУ
<b>III. Завершальний етап</b> (Внутрішній митний пост)	<b>Митна декларація (МД-2 / ДМД)</b>	1. Остаточне визначення коду УКТЗЕД. 2. Перевірка та коригування митної вартості. 3. Доплата податків (за необхідності). 4. Видача Посвідчення	Ст. 257 МКУ, Постанова КМУ № 450

Етап процедури	Ключовий документ	Зміст митних формальностей	Нормативна підстава
		про реєстрацію.	



**Рис. 1.3. Схема проходження контролю в пункті пропуску для автомобільного транспорту [14]**

### 3. Митний пост призначення та випуск у вільний обіг.

Після перетину кордону власнику надається, як правило, 10 днів (згідно зі ст. 95 МКУ) для доставки авто в зону митного контролю внутрішньої митниці (за місцем проживання).

Тут відбувається подання додаткової митної декларації (ДМД/ДЕ). Це найбільш інтелектуально місткий етап, оскільки саме тут приймаються остаточні адміністративні рішення:

- Підтвердження коду товару: перевірка типу двигуна (наприклад, чи це "м'який гібрид" чи звичайне авто).

- Контроль митної вартості: порівняння заявленої ціни з даними цінових каталогів (Schwacke). Якщо реальна вартість виявляється вищою за попередньо розраховану, громадянин отримує Картку відмови та зобов'язаний здійснити доплату різниці митних платежів.

Завершенням процедури є зміна статусу декларації на «Митне оформлення завершено» (ASA — Automated System of Analysis) та формування електронного Посвідчення про реєстрацію транспортного засобу. З 2023 року обмін цими даними з Сервісними центрами МВС відбувається автоматично, що мінімізує ризик підробки паперових документів.

Особливості застосування заходів нетарифного регулювання та технічних бар'єрів

Невід'ємною складовою завершального етапу митних формальностей є контроль за дотриманням технічних регламентів та екологічних норм. Згідно із Законом України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів», митне оформлення з метою вільного обігу можливе лише за умови відповідності автомобіля екологічним нормам не нижче рівня «Євро-2» (для вживаних легкових авто) та «Євро-5» (для нових авто, а також вантажівок і автобусів).

На практиці це означає, що декларант зобов'язаний надати митному органу Сертифікат відповідності (Certificate of Conformity), виданий уповноваженим органом із сертифікації. Цей документ підтверджує, що автомобіль відповідає українським стандартам безпеки та екології. Відсутність сертифіката або невідповідність еко-стандарту (наприклад, спроба ввезти авто стандарту «Євро-0» з 90-х років) є юридичною підставою для відмови у митному оформленні та випуску авто у вільний обіг.

Специфіка оформлення транспортних засобів в умовах воєнного стану (Гуманітарна допомога)

Окремого наукового аналізу потребує спрощений порядок митного контролю транспортних засобів, що ввозяться як гуманітарна допомога для потреб Збройних Сил України та інших військових формувань. У цьому

сегменті діє спеціальний правовий режим, запроваджений Постановою КМУ № 174.

Ключові відмінності процедури оформлення гуманітарних авто від комерційного імпорту:

1. Форма декларування: Замість складної електронної декларації МД-2 використовується спрощена паперова або електронна Декларація про перелік товарів, що визнаються гуманітарною допомогою.

2. Фіскальний режим: Такі автомобілі повністю звільняються від сплати ввізного мита, акцизного податку та ПДВ.

3. Суб'єктний склад: Отримувачем може бути лише благодійний фонд, громадська організація або військова частина (на підставі листа-запиту).

4. Відсутність сертифікації: На період воєнного стану для військових авто тимчасово скасовано вимогу щодо відповідності екологічним нормам.

Цей механізм дозволив спростити логістику забезпечення фронту, однак створив певні ризики нецільового використання транспорту, коли під виглядом допомоги армії ввозяться авто преміум-класу для приватного користування.

#### Обмеження щодо країни походження

Імперативною вимогою при здійсненні митних формальностей є перевірка країни походження транспортного засобу. У зв'язку з військовою агресією, Постановою КМУ № 426 встановлено повне ембарго (заборону) на ввезення товарів, що походять з Російської Федерації. Це означає, що митний орган зобов'язаний перевірити VIN-код та документи на авто, щоб переконатися, що воно не було вироблене або зібране на території країни-агресора. У разі виявлення такого факту, відмова у митному оформленні є безумовною.

Аналіз порядку здійснення митних формальностей свідчить про наявність чіткої, але складної багаторівневої системи контролю. Її сильною стороною є гарантованість наповнення бюджету через механізм попередніх гарантій. Слабкою стороною є розрив у часі та просторі між фізичним перетином

кордону та остаточним оформленням, що створює додаткове логістичне та фінансове навантаження на громадян.

Узагальнення теоретико-правових засад митного регулювання переміщення транспортних засобів дозволяє констатувати, що вітчизняна система митних формальностей являє собою складний, ієрархічно побудований інституційний механізм, який перебуває у стані перманентної трансформації. Доведено, що правове поле у цій сфері формується під впливом двох домінуючих векторів: зовнішнього, зумовленого необхідністю імплементації євроінтеграційних зобов'язань в рамках Угоди про асоціацію з ЄС, та внутрішнього, продиктованого потребами наповнення державного бюджету та реагуванням на виклики воєнного стану. Специфіка об'єкта регулювання полягає у дуалістичній правовій природі автомобіля, який одночасно виступає і як засіб переміщення, і як високоліквідний товар, що вимагає застосування особливих процедур контролю.

Встановлено, що фундаментом фіскального адміністрування виступає процедура класифікації транспортних засобів згідно з УКТЗЕД. Однак аналіз чинної методології виявив її певну невідповідність темпам світового технічного прогресу. Зокрема, існуюча система кодування створює правові колізії при ідентифікації новітніх видів транспорту — електромобілів та гібридних установок, що ускладнює адміністрування та створює підґрунтя для маніпуляцій з товарними кодами задля мінімізації податкового навантаження.

Разом з тим, найбільш вразливим елементом існуючої системи ідентифіковано критичну залежність від «людського фактора». Наявність широких дискреційних повноважень у посадових осіб митниці на етапах перевірки документів та визначення митної вартості породжує системні корупційні ризики. Це дозволяє стверджувати, що подальше удосконалення митних формальностей неможливе без кардинальної зміни підходів до адміністрування в напрямку мінімізації фізичного контакту між декларантом та інспектором, детальний аналіз чого буде здійснено у практичній частині роботи.



## **РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ПРАКТИКИ ТА ПРОБЛЕМАТИКИ МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

### **2.1. Аналіз динаміки імпорту легкових автомобілів та вплив воєнного стану на митні процедури**

Імпорт транспортних засобів в Україну є чутливим індикатором економічного стану держави та купівельної спроможності населення. В умовах повномасштабної збройної агресії РФ, яка призвела до фізичного знищення сотень тисяч приватних автомобілів, структура та динаміка імпорту зазнали кардинальних трансформацій. Аналіз статистичних даних за 2021–2024 роки дозволяє виокремити кілька етапів розвитку ринку, кожен з яких характеризувався специфічним регуляторним режимом.

Етап 1. Довоєнний період (2021 р.). Характеризувався стабільним зростанням імпорту вживаних авто (переважно зі США та ЄС) на фоні помірного попиту на нові автомобілі.

Етап 2. Період «нульового розмитнення» (квітень–червень 2022 р.). Унікальний в історії України період дії Закону № 2142-IX, який повністю скасував митні платежі. Це спричинило ажіотажний попит: за три місяці було ввезено понад 200 тис. авто, що призвело до колапсу на пунктах пропуску.

Етап 3. Відновлення оподаткування (з липня 2022 р. по теперішній час). Повернення до класичної моделі оподаткування при збереженні пільг для електромобілів.

Для наочності порівняння фіскального навантаження на імпортерів у різні періоди розроблено Таблицю 2.1.

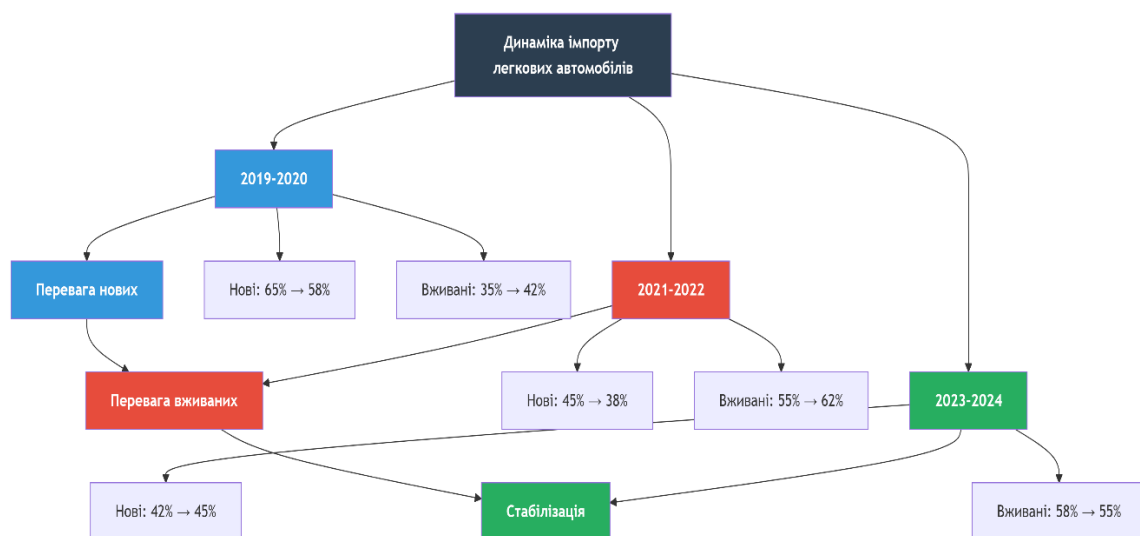
Аналіз структури імпорту свідчить про домінування вживаних автомобілів (*secondary market*), частка яких становить понад 80%. Це пояснюється низькою платоспроможністю населення та значною різницею в ціні між новим авто в салоні та вживаним аналогом з Європи.

Таблиця 2.1

**Порівняльна характеристика режимів оподаткування імпорту  
легкових авто в умовах воєнного стану [20]**

Елемент податку	Стандартний режим (Діє зараз)	Пільговий режим «Нульове розмитнення» (04.2022 – 06.2022)	Режим для електромобілів (BEV) (Чинний)
Ввізне мито	10% від митної вартості	0%	0%
Акцизний податок	За формулою: Об'єм × Ставка × Вік авто	0 євро	1 євро за 1 кВт·год ємності батареї
ПДВ	20% від суми (Вартість + Мито + Акциз)	0%	0%
Пенсійний збір	3–5% (при першій реєстрації)	3–5%	0%
Митне оформлення	Повна процедура (МД-2)	Спрощена процедура	Повна процедура

Окремим феноменом став стрімкий ріст сегмента електромобілів. Завдяки чинним податковим преференціям (відсутність мита і ПДВ), Україна входить до топ-10 країн Європи за темпами приросту парку EV.



## **Рис. 2.1. Динаміка співвідношення імпорту нових та вживаних легкових автомобілів [21]**

Це створює нові виклики для митниці: необхідність перевірки ємності батареї (від якої залежить акциз) та ідентифікації типу двигуна (чи не є авто гібридом, на який пільги не поширюються).

Однак, головною проблемою залишається логістика. Блокування морських портів переорієнтувало 100% потоку автотранспорту на сухопутний кордон з ЄС, що призвело до критичного навантаження на пункти пропуску «Ягодин», «Краківець» та «Шегині».

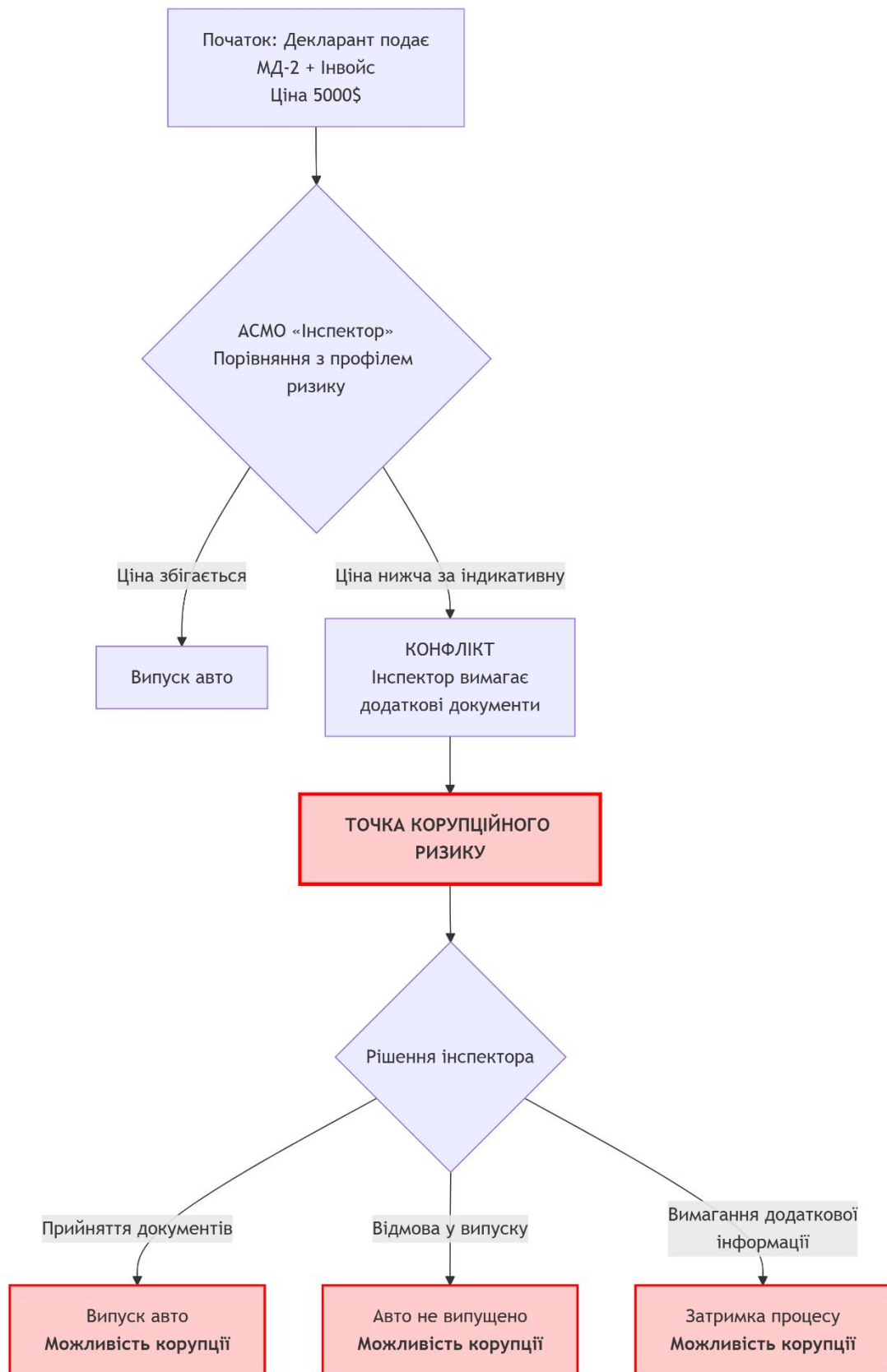
Найбільш гострою проблемою практичної площини залишається визначення митної вартості транспортних засобів. Саме цей показник є базою оподаткування (для мита і ПДВ), і саме тут виникає найбільше спорів між декларантами та митними органами.

### **Сутність конфлікту методологій**

Законодавство (ст. 57 МКУ) визначає пріоритетним Метод 1 (за ціною договору). Однак на практиці митні органи масово застосовують Метод 6 (резервний), посилаючись на "обґрунтовані сумніви" щодо достовірності інвойсу.

Проблема полягає в тому, що інспектори використовують довідкові каталоги (Schwacke, SuperSchwacke), які відображають середньоринкову ціну автомобіля в ідеальному стані в країні експорту (Німеччині). Натомість реальні авто, що імпортуються в Україну, часто мають дефекти, значний пробіг або пошкодження після ДТП (особливо авто зі США), що об'єктивно знижує їхню вартість нижче каталожної.

Для візуалізації алгоритму прийняття рішення інспектором та виникнення корупційного ризику розроблено блок-схему.



**Рис.2.2. Алгоритм контролю митної вартості та точки виникнення корупційних ризиків [25]**

1. Корупційна "вилка": На етапі "сумніву" інспектор має дискреційне право або прийняти пояснення водія, або відмовити і нарахувати податки по каталогу (Ціна 8000\$). Саме тут виникає спокуса "домовитися".

Специфіка автомобілів зі США (Аукціони Copart/IAAI)

Окремим пластом проблем є оформлення так званих "битків". Ціна на аукціоні формується прозоро, але часто є аномально низькою через пошкодження (наприклад, затоплення або "total lost").

- Проблема: Митниця часто не визнає інвойси з аукціонів, аргументуючи це тим, що в них не вказано умови поставки або страхування.
- Наслідок: Застосування індикативних цін на непошкоджені аналоги.
- Судова практика: Аналіз Єдиного реєстру судових рішень показує, що у 90% випадків суди скасовують такі рішення митниці (РКМВ), якщо декларант надає банківську виписку про переказ коштів (SWIFT). Але судовий процес триває 6-12 місяців, що робить його не вигідним.

Загальний час проведення митного контролю осіб, транспортних засобів і товарів не повинен перевищувати час стоянки транспорту в пунктах пропуску, передбаченого наявним розкладом або графіком руху (див рис. 2.3).



Рис. 2.3. Часові нормативи митного контролю осіб, транспортних засобів і товарів [41].

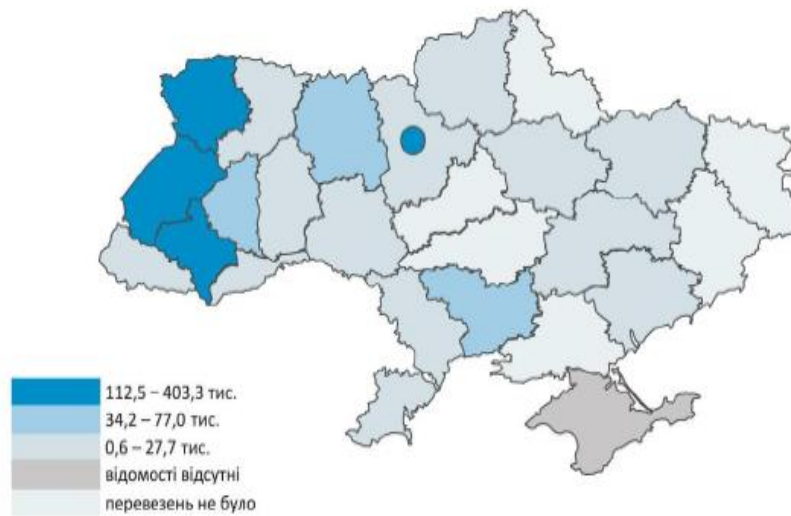
Окрім того, нормативи стосуються й митного контролю товару, який не потребує подання митної декларації. Не дотримуватися часових нормативів працівник митниці може, тільки якщо в нього наявні достатні підстави вважати, що особи, транспортні засоби і товари переміщуються через кордон із порушенням українського законодавства або загрожують безпеці авіації, а також у разі затримання цих осіб, транспортних засобів і товарів внаслідок порушень митних правил.

Захист митних інтересів держави, зокрема ефективність проведення процедур митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів під час перетину митного кордону України є актуальним завданням митних органів на сучасному етапі. З кожним роком в Україні проводяться заходи для підвищення дієвості митного контролю при скороченні митних формальностей. Тому подальший системний аналіз ефективності митного контролю в Україні та пошук шляхів його в комплексі з раціоналізацією митного оформлення транспортних засобів потребують ґрунтовніших наукових досліджень.

Митний контроль є одним з основних видів державного контролю, оскільки постійне зростання зовнішньої торгівлі та міжнародних відносин вимагає посилення контролю на кордоні держави. Система митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності спрямована на забезпечення дотримання митнотарифних і нетарифних заходів, які держава застосовує для захисту життя і здоров'я населення, навколишнього середовища, а також для захисту своїх економічних інтересів. Водночас, методи митного регулювання можуть самостійно стимулювати розвиток торговельного співробітництва держави і впливати на розвиток її економіки.

Митний контроль є різновидом державного контролю, тому його слід здійснювати на принципах, характерних для всіх різновидів державної контрольної діяльності, таких як законність, систематичність, ефективність, гласність. Суб'єктами митного контролю є система митних органів, посадові особи, які виконують функції органів влади у відносинах з учасниками ЗЕД,

пов'язані з переміщенням через митний кордон товарів і послуг, а також транспортних засобів, з іншими особами, які перетинають митний кордон.



**Рис. 2.4. Перевезення пасажирів автомобільним транспортом (автобусами) у міжнародному сполученні за регіонами у 2024 році [41]**

При ввезенні ТЗ на митну територію України власник або уповноважена особа дає уповноваженій особі митного органу, в зоні якого немає частини пропуску через державний кордон України, ТЗ для митного огляду. При ввезенні на митну територію України ТЗ для вільного обігу громадянин має можливість оформити попередню декларацію в митниці за місцем проживання. Тобто перераховувати кошти на відповідний рахунок митниці для забезпечення сплати митних та інших платежів. Оформлення попередньої декларації можлива за умови надання митниці повної інформації про ТЗ, а саме: тип, модель і марку, колір, рік виготовлення та дату першої реєстрації, ідентифікаційний номер, номери кузова, шасі (рама), двигуна, обсяг двигуна.

Крім того, слід зазначити, що ТЗ, які знаходяться під митним контролем, не переміщуються через митний кордон без відповідних товаросупровідних документів, визначених міжнародними угодами та конвенціями, і підтверджують законність переміщення ТЗ як об'єкта зовнішньоекономічної

операції. Таким чином, наступним логічним об'єктом контролю та джерелом потенційних ризиків є товаросупровідні документи.

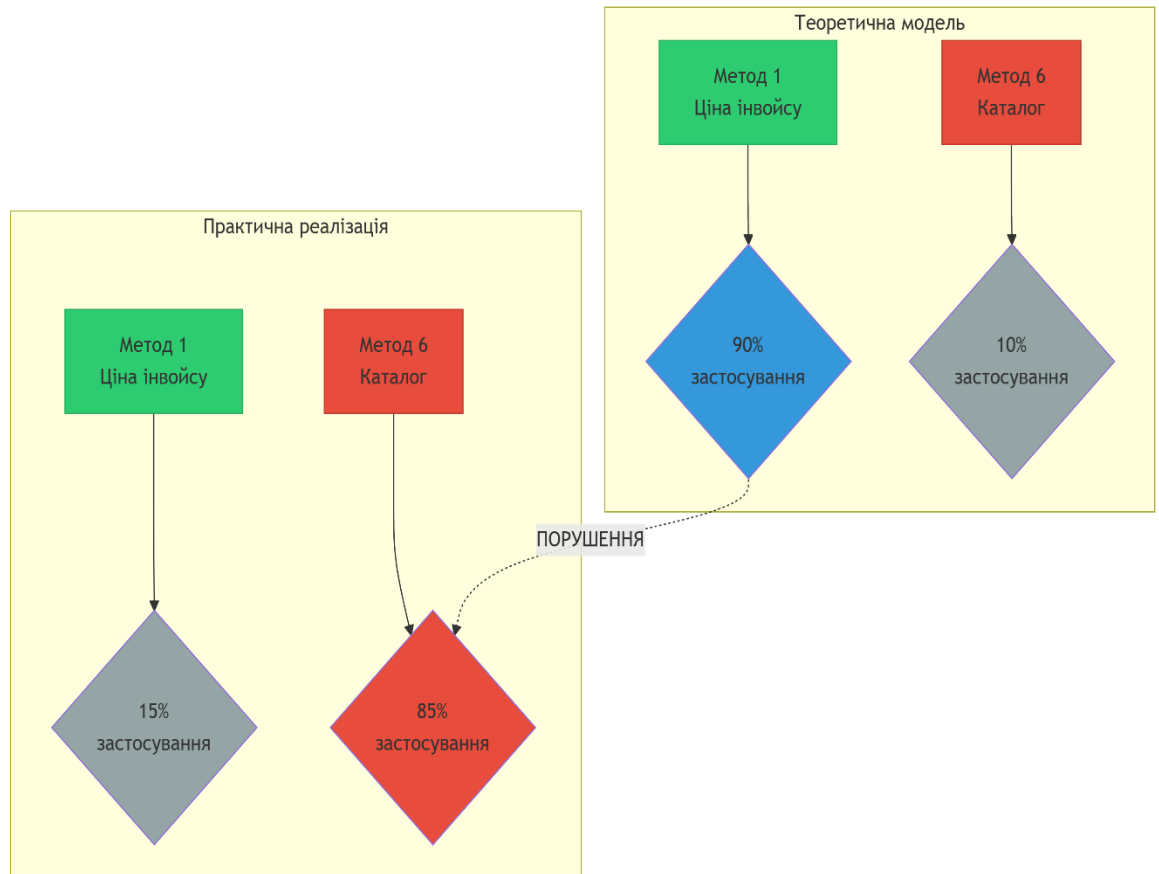
Однак рух товарів, наприклад, між продавцем і покупцем, здійснюється за рахунок використання ТЗ. Особливості транспортування тим чи іншим видом транспорту регулюються міжнародними угодами, які, крім процедур переміщення, визначають основні транспортні документи, що підтверджують укладення угоди про таке перевезення.

## 2.2. Проблемні аспекти визначення митної вартості та корупційні ризики при митному оформленні автотранспортних засобів.

Визначення митної вартості транспортних засобів залишається найбільш конфліктогенною сферою митних правовідносин в Україні. Економічна сутність цієї проблеми полягає в діаметральному протиріччі інтересів: декларант зацікавлений у мінімізації бази оподаткування для зниження фінансового навантаження, тоді як держава в особі митних органів прагне максимізувати надходження до бюджету, часто ігноруючи реальні ринкові умови. В умовах воєнного стану, коли імпорт вживаних автомобілів став масовим явищем, недосконалість методології оцінки створює підґрунтя для системних зловживань та корупційних ризиків.

Згідно зі статтею 57 Митного кодексу України, основним методом визначення митної вартості є метод за ціною договору (Метод 1). Тобто, податки мають нараховуватися на суму, фактично сплачену за автомобіль, що підтверджується інвойсом, рахунком-фактурою або договором купівлі-продажу (*Kaufvertrag*). Однак, аналіз адміністративної та судової практики свідчить про те, що митні органи у понад 60% випадків відмовляють у визнанні першого методу, застосовуючи так званий резервний метод (Метод 6).

Суть проблеми полягає в дискреційних повноваженнях інспектора. Стаття 54 МКУ надає митному органу право витребувати додаткові документи, якщо заявлена ціна викликає «обґрунтовані сумніви». На практиці це перетворюється на механізм автоматичного підвищення вартості. Якщо інспектор вважає, що ціна в інвойсі (наприклад, 5000 євро за Volkswagen Passat) є заниженою, він звертається до спеціалізованих цінових довідників та каталогів, таких як «Schwacke» (Німеччина), «SuperSchwacke», «EurotaxGlass's» або «Kelley Blue Book» (США).



**Рис. 2.5. Співвідношення застосування методів визначення митної вартості при імпорті авто [26]**

Візуальна інтерпретація діаграми демонструє глибокий системний дисонанс у процедурі митної оцінки авто. За допомогою візуальних контрастів – де світлі блоки позначають основний Метод 1 (за інвойсом), а темні резервний Метод 6 (каталоговий) – яскраво виявляється фундаментальне протиріччя. Розмір стрілок, що відповідає частці застосування, візуалізує ключову аномалію: концептуальний розрив між законодавчою моделлю, яка передбачає домінування Методу 1, та практичною реалізацією, де домінує Метод 6. Це свідчить не лише про статистичне відхилення, але й про інверсію пріоритетів, коли резервний механізм де-факто став основним. Пунктирна стрілка, що зв'язує теоретичну модель з практикою, символізує пряме порушення законодавчої логіки, що вказує на системне викривлення самих принципів митного регулювання та формування серйозних правових ризиків у сфері митної оцінки.

Проблематика визначення вартості має свою специфіку залежно від регіону походження авто:

1. Автомобілі зі США (Аукціони). Левова частка імпорту припадає на пошкоджені автомобілі з аукціонів Copart та IAAI. Специфіка цих авто полягає в тому, що їхня реальна вартість формується в ході відкритих торгів і залежить від ступеня пошкоджень. Часто авто преміум-класу після ДТП може коштувати копійки.

- Проблема: Митні органи часто ігнорують офіційні інвойси аукціонів та банківські виписки про оплату, мотивуючи це відсутністю повної інформації. Замість цього вони використовують індикативні ціни на непошкоджені аналоги, що штучно завищує базу оподаткування в рази.

- Корупційний ризик: Інспектор може «погодитися» прийняти ціну аукціону або «знайти» підставу для її підвищення, створюючи умови для отримання неправомірної вигоди.

2. Автомобілі з Європи. Тут поширена практика маніпуляцій з боку самих імпортерів (так звані «підроблені купчі»). Декларант може надати фіктивний договір, написаний "на коліні", де ціна занижена.

- Проблема: Митники використовують довідник Schwacke, який показує середньоринкову ціну в Німеччині. Проте цей довідник не враховує індивідуальний технічний стан конкретного авто (пробіг, приховані дефекти двигуна, подряпини), які суттєво знижують реальну ціну.

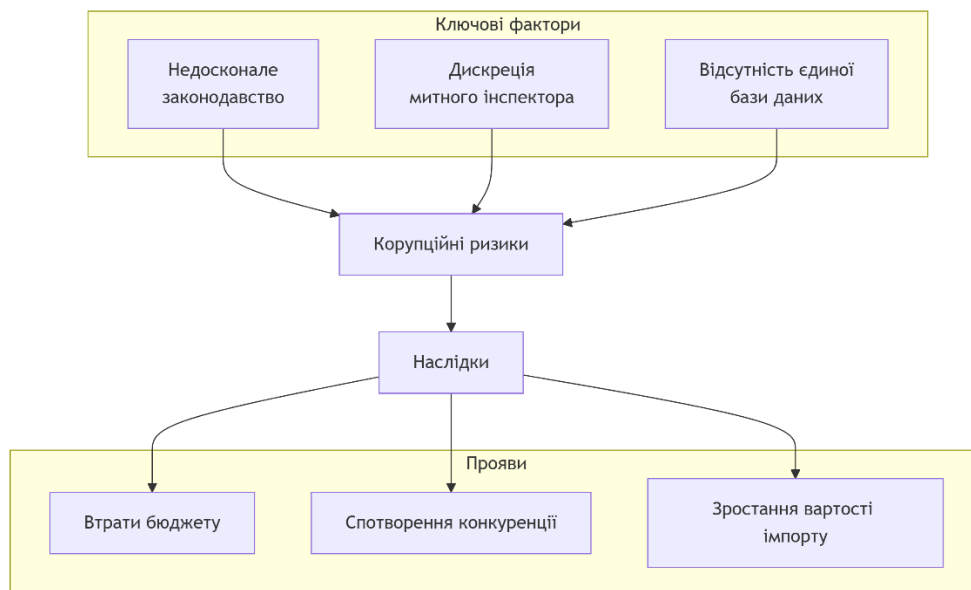
- Науковий аспект: Відбувається підміна понять: замість митної вартості (ціни угоди) оподатковується середньостатистична вартість, що суперечить принципам ГАТТ/СОТ.

Фундаментальною причиною корупції при митному оформленні авто є наявність так званої «цінової вилки» та суб'єктивізм прийняття рішень. Відсутність єдиної, загальнодоступної та юридично обов'язкової бази даних митної вартості призводить до ситуації, коли ідентичні автомобілі на різних

митницях (наприклад, Львівській та Волинській) можуть бути оцінені з різницею у 20–30%.

Основні корупційні схеми:

- «Торг біля віконця»: Неформальна домовленість з інспектором про прийняття компромісної ціни (вище за інвойс, але нижче за каталог) за винагороду.
- Маніпуляції з комплектацією: Зниження вартості шляхом декларування біднішої комплектації авто, ніж є насправді (наприклад, оформлення шкіряного салону як текстильного, або приховування наявності дорогих опцій).
- Ігри з пошкодженнями: Штучне збільшення переліку пошкоджень в Акті митного огляду для обґрунтування зниження оціночної вартості.



**Рис. 2.6. Детермінанти корупційних ризиків при визначенні митної вартості [26]**

Важливим індикатором системності проблем є судова статистика. Аналіз рішень адміністративних судів за 2023–2024 роки свідчить, що у 80–90% справ суди стають на бік декларантів, скасовуючи Рішення про коригування митної вартості (РКМВ). Суди послідовно вказують, що наявність розбіжностей у довідниках не є доказом недостовірності ціни контракту, якщо декларант надав

повний пакет документів та банківську платіжку. Однак, тривалість судових процесів та витрати на правову допомогу роблять цей шлях захисту прав непривабливим для пересічного громадянина, який змушений погоджуватися на умови митниці («плати або чекай»).

Проблематика визначення митної вартості автотранспортних засобів носить системний характер і зумовлена домінуванням фіскальної логіки над правовою. Існуюча методологія, що базується на широкому застосуванні резервного методу та паперових каталогів, є архаїчною та корупціогенною. Вирішення цієї проблеми неможливе в рамках поточної парадигми і потребує повної автоматизації процесу оцінки, що виключає контакт декларанта з посадовою особою.

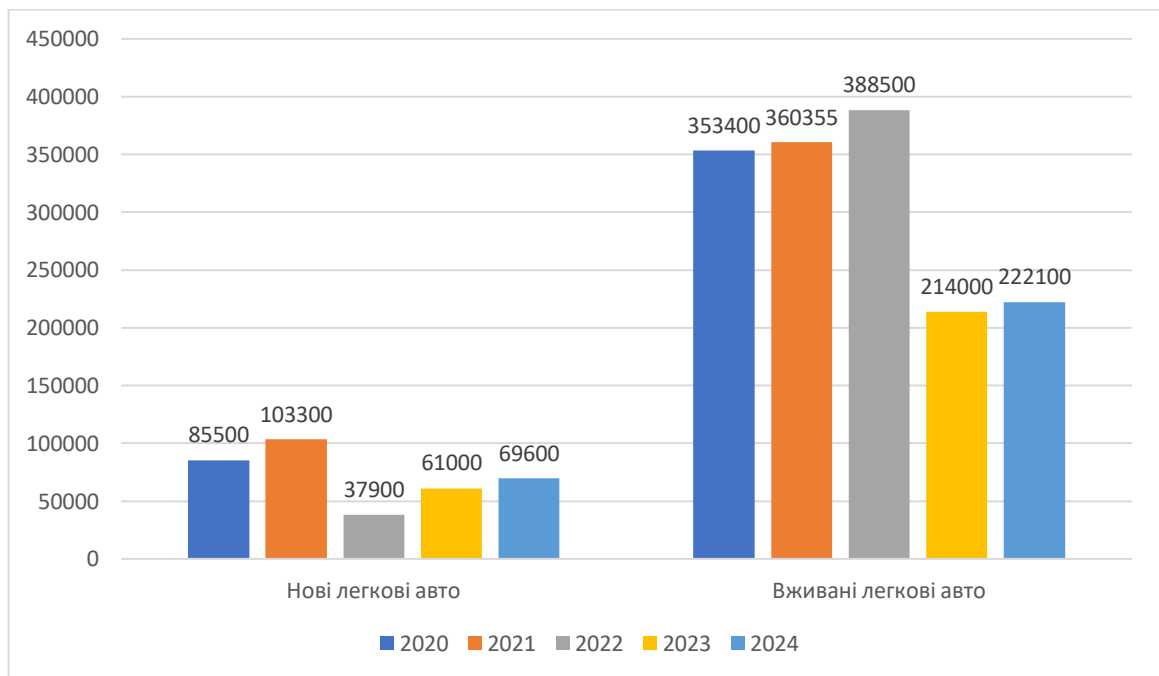
Здійснений у другому розділі аналіз практики митного оформлення транспортних засобів свідчить про наявність глибокої інституційної дисфункції в системі адміністрування, що характеризується критичним домінуванням фіскальної логіки над принципами законності та сервісності. Встановлено, що в умовах воєнного стану, коли імпорту автомобілів набув стратегічного значення для забезпечення мобільності суспільства та потреб оборони, чинна процедура залишається архаїчною та надмірно забюрократизованою, створюючи штучні бар'єри для громадян.

Ключовою проблемою ідентифіковано недосконалість механізму визначення митної вартості. Доведено, що митні органи систематично нівелюють законодавчо закріплений пріоритет першого методу оцінки (за ціною договору), безпідставно застосовуючи резервні методи на основі іноземних довідкових каталогів. Така практика призводить до необґрунтованого завищення бази оподаткування, оскільки каталожні ціни відображають вартість ідеальних авто, ігноруючи реальний технічний стан, пробіг та приховані пошкодження вживаних транспортних засобів, що масово імпортуються в Україну.

Виявлено, що головним генератором корупційних ризиків виступають широкі дискреційні повноваження інспекторів. В умовах відсутності єдиної

державної бази даних вартості, посадова особа отримує можливість суб'єктивно маніпулювати вартістю розмитнення, створюючи корупційну «цінову вилку». Аналіз судової практики підтверджує протиправність дій митних органів у більшості спорів, однак тривалість та вартість судового оскарження роблять цей інструмент захисту неефективним для масового імпортера. Узагальнюючи, ситуація вимагає не точкових змін, а повної цифровізації процесів та усунення людського фактора, механізми чого будуть запропоновані в наступному розділі.

Важливо також володіти інформацією щодо кількості імпортованих в Україну нових та вживаних автомобілів (див. рис. 2.7.).



**Рис. 2.7. Динаміка імпорту нових та вживаних легкових транспортних засобів в Україну протягом 2020 – 2024 років, шт. [44]**

Як видно з даних рисунка війна суттєво вплинула на імпорт нових автомобілів до України. У меншій мірі постраждав імпорт вживаних авто до України. Через введення пільгового оподаткування на авто, можна пояснити чому кількість ввезених вживаних авто у рік повномасштабного вторгнення демонструє позитивну динаміку. У подальшому видно, що дія пільги щодо розмитнення закінчилась у видно різке падіння імпорту вживаних авто протягом 2023 – 2024 років.



### РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ТА ЦИФРОВІЗАЦІЇ МИТНИХ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ ПРИ ПЕРЕМІЩЕННІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Результати аналізу проблематики митного оформлення транспортних засобів, здійсненого у попередніх розділах, переконливо доводять, що існуюча модель адміністрування, яка базується на фізичному контакті декларанта з посадовою особою та суб'єктивному визначенні митної вартості, вичерпала свій ресурс. В умовах воєнного стану, дефіциту державного бюджету та євроінтеграційного курсу України, еволюційний шлях «точкових» змін (видання нових інструкцій чи посилення нагляду) є неефективним. Стратегічним вектором розвитку має стати повна цифрова трансформація процедур та зміна самої філософії оподаткування імпорту авто.

Ключовим напрямом удосконалення є перехід до концепції «Митниця у смартфоні», що передбачає повну автоматизацію процесів декларування, розрахунку платежів та випуску транспортних засобів у вільний обіг без участі митного інспектора. Технологічною платформою для реалізації цієї моделі має стати Єдиний державний вебпортал електронних послуг «Дія».

Фундаментальною проблемою, яку необхідно вирішити для запуску автоматизації, є зміна бази оподаткування. Як було встановлено, категорія «митна вартість» є джерелом постійних маніпуляцій та корупційних ризиків. Тому пропонується законодавче закріплення переходу до формульного розрахунку митних платежів, який базуватиметься виключно на об'єктивних, сталих технічних характеристиках автомобіля, які неможливо підробити або трактувати двозначно.

Запропонована формула розрахунку суми платежів ( $P$ ) має виглядати наступним чином:

$$P = (V \times K_{\text{type}} \times K_{\text{age}}) + A_{\text{base}}$$

де:

$V$  — об'єм двигуна (куб. см) або ємність акумулятора (кВт·год);

$K_{type}$  — коефіцієнт типу двигуна (диференційований для дизеля, бензину та електро);

$K_{age}$  — коефіцієнт віку авто (ставки знижуються для новіших авто, стимулюючи оновлення автопарку);

$A_{base}$  — базова ставка (еквівалент ПДВ на ввезення).

Такий підхід дозволить перетворити складну процедуру оцінки (яка зараз займає години або дні) на миттєву математичну операцію, що виконується алгоритмом за лічені секунди.

Для систематизації переваг пропонованої моделі трансформації доцільно порівняти її з існуючою практикою (Табл. 3.1).

**Таблиця 3.1**

**Порівняльна характеристика традиційної та пропонованої цифрової моделі митного оформлення [30]**

<b>Критерій порівняння</b>	<b>Традиційна модель (As Is)</b>	<b>Цифрова модель «Дія» (To Be)</b>
<b>Суб'єкт прийняття рішення</b>	Митний інспектор (людина)	Програмний алгоритм (Штучний інтелект)
<b>База оподаткування</b>	Митна вартість (суб'єктивна оцінка інвойсу/каталогу)	Технічні параметри (об'єм, тип двигуна, рік)
<b>Необхідні документи</b>	Паперові: купча, експертний висновок, сертифікат	Електронні дані: VIN-код, BankID
<b>Тривалість процедури</b>	Від 4 годин до 10 діб	5–15 хвилин
<b>Корупційний ризик</b>	Високий (можливість «домовитися» про ціну)	Відсутній (неможливість втручання в код)
<b>Місце оформлення</b>	Внутрішній митний термінал	Будь-яке місце (через смартфон)

Практична імплементація цієї моделі вимагає створення інтегрованої цифрової екосистеми, яка об'єднає бази даних Державної митної служби, Головного сервісного центру МВС та банківського сектору. Алгоритм дій громадянина в такій системі виглядатиме наступним чином:

**Авторизація та введення даних:** Користувач входить у застосунок «Дія» та вводить VIN-код автомобіля.

**Верифікація:** Система автоматично запитує дані з міжнародних реєстрів виробників для підтвердження технічних характеристик, що унеможливорює маніпуляції з роком випуску чи стандартом «Євро».

**Розрахунок та сплата:** Калькулятор генерує фінальну суму, яку користувач сплачує онлайн (блокуються кошти на карті).

**Пропуск через кордон:** Після оплати генерується унікальний QR-код, який сканується на кордоні. Митник здійснює лише візуальну звірку VIN-коду.

**Реєстрація:** Дані автоматично передаються до МВС, що дозволяє отримати електронний техпаспорт та замовити номерні знаки поштою без відвідування Сервісного центру (принцип «Єдиного вікна»).

Окрім цифровізації, нагальним напрямом удосконалення є гармонізація процедур нетарифного регулювання. Чинна вимога щодо обов'язкової сертифікації кожного вживаного автомобіля в Україні є атавізмом, що створює додаткове фінансове навантаження на громадян (3–5 тис. грн) та годують корупційні схеми приватних лабораторій. Пропонується запровадити механізм взаємного визнання результатів технічного огляду. Якщо транспортний засіб має дійсний документ про проходження техогляду в країні ЄС (наприклад, TUV у Німеччині) або реєстраційний документ, де чітко вказано екологічний стандарт (Euro 5/6), Україна повинна визнавати ці документи автоматично.

Реалізація запропонованого комплексу заходів дозволить досягти потрійного ефекту: економічного (зниження витрат імпортерів та держави на адміністрування), антикорупційного (ліквідація схем на митній вартості) та

соціального (спрощення доступу громадян до доступних автомобілів). Це стане реальним кроком до інтеграції українського митного простору в єдиний цифровий ринок Європи.

За результатами дослідження перспектив удосконалення митних формальностей при переміщенні легкових транспортних засобів, у роботі обґрунтовано необхідність кардинальної зміни парадигми державного регулювання у цій сфері: від контрольної-фіскальної до сервісно-автоматизованої. Доведено, що в умовах цифровізації економіки безальтернативним вектором реформування є перехід до моделі автоматизованого митного оформлення через екосистему державних послуг «Дія», що дозволить трансформувати складну бюрократичну процедуру в просту транзакційну послугу, скоротивши час її надання з кількох діб до 15 хвилин та повністю нівелювавши корупційні ризики, пов'язані з фізичним контактом декларанта та інспектора.

Ключовим елементом запропонованої реформи визначено зміну методології оподаткування. Обґрунтовано доцільність законодавчої відмови від дискреційної та корупціогенної категорії «митна вартість» на користь формульного розрахунку митних платежів. Використання виключно об'єктивних технічних параметрів автомобіля (об'єм двигуна, тип пального, вік) як єдиної бази оподаткування дозволить ліквідувати інституційне підґрунтя для маніпуляцій з інвойсами та довідковими каталогами, забезпечивши прозорість нарахувань.

Поряд з цим, розроблено механізм поглиблення міжвідомчої інтеграції шляхом створення єдиного цифрового контуру між Держмитслужбою та Головним сервісним центром МВС. Реалізація принципу «Єдиного вікна» забезпечить автоматичну передачу даних про розмитнене авто до реєстрів МВС, що дозволить власнику отримати електронний техпаспорт та замовити номерні знаки дистанційно, без необхідності фізичного відвідування державних установ. Реалізація запропонованого комплексу заходів сприятиме детінізації

ринку імпортованих автомобілів та перетворенню митниці на високотехнологічну сервісну службу європейського зразка.

В умовах адаптації митного законодавства України до міжнародних стандартів, враховуючи дуже слабкі позиції митного обслуговування у міжнародних рейтингах, виникає гостра необхідність в проведенні змін у регулюванні такої діяльності. Важливого значення в сучасних умовах набуває осмислення процесу становлення системи митного оформлення з позицій усвідомлення світового досвіду в розвинутих країнах.

Сьогоднішня ситуація щодо принципу «єдиного вікна» в місцях митного оформлення товарів, транспортних засобів комерційного призначення на митній території та митному кордоні України потребує негайного реагування. Каменем спотикання є також і цілком затягнута та заплутана реорганізація митниць ДМС, яка більше нагадує не їх реструктуризацію, а навпаки - оптимізацію, яка помножена на безкрайній ротаційний процес, що поволі спричиняє тотальну розгубленість та деморалізацію особового складу, який, до речі, стає все більш «мотивованим матеріальним характером».

Митна брокерська діяльність в сучасних умовах впроваджується під адміністративним тиском з боку фіскальних органів та органів прикордонної служби України. Узагальнення міжнародного досвіду регулювання митної брокерської діяльності може стати передумовою удосконалення механізму регулювання митної брокерської діяльності.

## ВИСНОВКИ

У кваліфікаційній роботі здійснено комплексне вирішення важливого науково-прикладного завдання, що полягає в розробці нової моделі митного оформлення легкових транспортних засобів в умовах цифровізації економіки.

За результатами проведеного аналізу теоретичних засад та практичного стану митних формальностей встановлено, що існуюча система митного регулювання імпорту авто характеризується домінуванням фіскальної логіки над сервісною. Нормативно-правова база є надмірно складною, а методологія класифікації транспортних засобів за УКТЗЕД не відповідає темпам розвитку ринку, створюючи колізії при оформленні новітніх видів транспорту (гібридів та електромобілів).

Доведено, що ключовим генератором корупції є механізм визначення митної вартості. Митні органи системно ігнорують пріоритетний метод оцінки (за ціною договору), масово застосовуючи резервні методи на основі іноземних каталогів (Schwacke). Це призводить до штучного завищення бази оподаткування, оскільки не враховується реальний технічний стан вживаних автомобілів (особливо пошкоджених авто зі США).

Ідентифіковано, що головною вадою системи є «людський фактор». Наявність широких дискреційних повноважень у митного інспектора дозволяє йому на власний розсуд приймати або відхиляти заявлену вартість, створюючи корупційну «цінову вилку».

З метою подолання виявлених проблем та адаптації національної системи до європейських стандартів, пропонується реалізувати наступний комплекс заходів:

Законодавчо скасувати використання категорії «митна вартість» для вживаних легкових автомобілів. Замість цього запровадити прозору формулу розрахунку платежів, що базується виключно на об'єктивних технічних параметрах, які неможливо фальсифікувати:

$$\text{Платіж} = (\text{Об'єм двигуна} \times \text{Тип *двигуна} \times \text{Вік авто}) + \text{Базова ставка}$$

Це перетворить процедуру нарахування податків на автоматичну математичну операцію, усунувши будь-які маніпуляції з інвойсами.

Імплементувати сервіс розмитнення на базі екосистеми «Дія». Процес має відбуватися за алгоритмом:

- Введення VIN-коду в додатку ->
- Автоматичний підтяг даних про авто з міжнародних реєстрів ->
- Миттєвий розрахунок суми ->
- Сплата податків онлайн ->
- Генерація електронного митного посвідчення.
- Очікуваний ефект: Скорочення часу оформлення з 2–3 днів до 15 хвилин.

Ліквідувати штучний розрив між митним оформленням та державною реєстрацією. Забезпечити автоматичну передачу даних від Держмитслужби до Головного сервісного центру МВС. Це дозволить реалізувати концепцію, за якої розмитнення авто автоматично запускає процес його реєстрації, надаючи громадянину можливість замовити номерні знаки та техпаспорт поштою (без фізичного візиту до сервісного центру).

Запровадити принцип взаємного визнання документів. Україна повинна автоматично визнавати сертифікати відповідності та протоколи технічного огляду (TUV), видані в країнах ЄС. Це звільнить громадян від необхідності проходити повторну дорогу сертифікацію в Україні для авто, які вже допущені до руху в Європі.

Підсумовуючи було запропоновано модель «Цифрової митниці» яка дозволить досягти потрібного ефекту: антикорупційного, а саме повне усунення фізичного контакту «громадянин – чиновник», економічного зниження адміністративних витрат та детінізація ринку, забезпечення громадян доступними транспортними засобами, що є критично важливим для відновлення мобільності країни в умовах воєнного стану.

Український бізнес сьогодні відчуває, що існує проблема в контексті конкуренції «білого» та «сірого» імпорту, але офіційних даних у вільному

доступі щодо масштабів цієї проблеми немає. Саме тому виникає необхідність у проведенні дослідження, що має оцінити ці масштаби.

Тим не менше, основним чинником має стати встановлення чіткої законодавчої процедури забезпечення відстеження ланцюгів поставок товарів від імпортера (виробника) до кінцевого споживача, що унеможливить продаж нелегально ввезених товарів або товарів, ввезених для власного користування.

Теоретична сутність та призначення митного контролю в Україні визначається тим, що основи його здійснення розглядаються у цілій низці нормативно-правових документів, серед яких слід виділити Митний кодекс України, Постанови та Інструкції державної митної служби України, технологічні схеми пропуску через митний кордон товарів, транспортних засобів та вантажів.

Проте, враховуючи існуючу законодавчу базу, є деякі відкриті питання, пов'язані з українською залізницею. Тобто процес передачі та обробки інформації в дорозі автоматизований слабо, а взаємодія підрозділів станції відсутня. Визнання інновацій державними адміністраціями та учасниками транспортного процесу.

З розвитком нових інформаційних технологій, засобів зв'язку, обчислювальної техніки нового покоління в умовах сучасного розвитку економіки застосування та вдосконалення електронного документообігу на залізничному транспорті стало гострою потребою. Рада Міністрів України розглядає програму заходів щодо впровадження електронного документообігу в організації вантажних перевезень залізничним транспортом, електронного документообігу та електронного цифрового підпису. Це максимально скорочує потік паперових документів, прискорює процес обміну інформацією, підвищує надійність, ефективність та результативність залізничного транспорту та компаній, які користуються його послугами.

Аналізуючи організацію митного адміністрування та митного оформлення, можна сказати, що це досить складний і багатогранний процес, який залежить від багатьох факторів і потребує постійного перегляду та вдосконалення відповідно до вимог часу.

Пропонується перенести основний тягар перевірки з поточної адміністративної стадії на адміністративну з метою прискорення та спрощення процедур митного оформлення та водночас забезпечення ефективності заходів державного контролю зовнішньоекономічної діяльності продукту.

У зв'язку з євроінтеграцією України необхідно адаптувати митні процедури до європейських стандартів. Тому вважаємо за доцільне запровадити в Україні форму митної декларації, яка використовується в європейських країнах, і повністю адаптувати процедури декларування до європейських країн.

Українські митні декларації в основному відповідають європейським вимогам, але правила їх заповнення дещо відрізняються. Для європейських декларацій достатньо назви продукту. У нашій країні митники вимагають багато додаткової інформації зі сканованих документів, тому ця процедура є непрозорою та є підставою для неправомірних дій.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Андрушко, І. П. Митне регулювання в Україні: сучасні тенденції та проблеми. Київ: Наука, 2020.
2. Бауер, М. Митні процедури ЄС: Практичний довідник. Брюссель: EU Press, 2018.
3. Бачило, І. О. Митні формальності при переміщенні транспортних засобів: теорія і практика. Львів: ЛНУ, 2021.
4. Бондар, С. В. Особливості митного контролю транспортних засобів. Митна справа, №4, 2022.
5. Вдовиченко, Л. С. Розвиток митної інфраструктури України. Харків: Право, 2020.
6. Гайдук, В. В. Проблеми митного регулювання імпорту авто. Економіка і держава, №2, 2021.
7. Державна митна служба України. Офіційні дані та аналітичні матеріали. Київ, 2019–2024. URL: <https://customs.gov.ua/statistika-ta-reiestri>
8. Дмитрів В.І. Податкові аспекти функціонування ринку електрокарів в Україні. URL: <https://www.econa.org.ua/index.php/econa>
9. Митний кодекс України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 44-45, № 46-47, № 48, ст.552). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text>
10. Зварич, І. П. Автомобільні перевезення та митні формальності. Тернопіль: ТНЕУ, 2020.
11. Інвестиційний клімат та імпорт авто в Україну. Аналітичний центр CASE, 2023.
12. Коваленко, Р. М. Електронні сервіси в митних процедурах: міжнародний досвід. Київ: Deloitte, 2021.
13. Козак, Ю. Митний кодекс ЄС: порівняльний аналіз. Варшава: WU Press, 2018.

14. Котляр, О. О. Теоретичні аспекти митного регулювання транспортних засобів. Київ: НДФІ, 2022.
15. Кравець, С. П. Митні процедури в Україні: проблеми імплементації. Львів: Світ, 2020.
16. Литвин, А. І. Митний контроль транспортних засобів: європейські стандарти. Вісник ТНЕУ, №3, 2021.
17. Звіт про виконання плану роботи ДПС за 2024 р. URL: <http://sfs.gov.ua/data/files/131201.pdf>.
18. Міжнародна конвенція про гармонізацію митних процедур (Кіотська конвенція). WCO, 1999. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_643#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_643#Text)
19. Неведров, Д. С. Електронні системи контролю авто на кордоні. Modern Technologies, №1, 2022.
20. Організація економічного співробітництва та розвитку. Митна статистика 2020–2023. URL: <https://data-explorer.oecd.org/vis?tenant=archive&df>
21. Офіційний портал Європейської Комісії з митних питань. EU Customs Data, 2024. URL: [https://commission.europa.eu/index\\_en](https://commission.europa.eu/index_en)
22. Павлюк, Т. І. Автоматизація митних процедур: переваги та ризики. Київ: Академвидав, 2019.
23. Палкін, П. Ю. Митні ризики під час ввезення авто. Ризики і безпека, №2, 2022.
24. Порог, О. Д. Особливості митного оформлення легкових авто в Україні. Бізнес Інформ, №6, 2020.
25. Проект TWINNING: інтеграція митних процедур України та ЄС. Брюссель, 2021.
26. Рахункова палата України. Звіт про ефективність митного контролю, 2023. URL: <https://rp.gov.ua/FinControl/FinReports/?id=1493>
27. Світовий банк. Огляд транспортної політики у світі. Washington, 2022.
28. Слободян, М. М. Удосконалення митного адміністрування. Харків: ХНЕУ, 2021.

29. Тарасюк, І. В. Проблеми імпорту авто в Україну. Фінанси України, №11, 2022.
30. Тимошук, О. М. Митні інновації в ЄС: цифровізація та автоматизація. Брюссель, 2020.
31. Турчин, Н. С. Транспортні засоби і митні процедури: правовий аналіз. Київ: Юрінком Інтер, 2019.
32. Угода про асоціацію Україна–ЄС. Брюссель, 2014. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text)
33. Український інститут майбутнього. Аналітичний звіт про ринок авто, 2023. URL: <https://eauto.org.ua/news/480-ukrajinskiy-rinok-legkovih-avto-z-probigom-pidsumki-2023-roku>
34. Федоров, О. М. Модернізація роботи митниці. Державне управління, №9, 2021.
35. Цепко, О. П. Митний контроль авто в умовах воєнного стану. 2023.
36. Швець, І. Ю. Європейський досвід митного оформлення авто. Вісник Митниці, №5, 2022.
37. Шиманська, Л. С. Митні процедури в умовах глобалізації. Луцьк: ЛНТУ, 2020.
38. Ярош, Д. В. Проблеми затримок при митному оформленні авто. Журнал Економіст, №10, 2023.
39. World Customs Organization. Annual Review 2022. URL: [https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/about-us/annual-reports/annual-report-2022\\_2023.pdf](https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/about-us/annual-reports/annual-report-2022_2023.pdf)
40. WTO. Customs Valuation Agreement. Geneva, 2021. URL: [https://www.wto.org/english/news\\_e/archive\\_e/val\\_arc\\_e.htm](https://www.wto.org/english/news_e/archive_e/val_arc_e.htm)
41. OECD Customs Guidelines 2023. URL: [https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2023/07/interactions-between-goods-and-services-in-international-trade\\_a206c350/e4c86fdd-en.pdf](https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2023/07/interactions-between-goods-and-services-in-international-trade_a206c350/e4c86fdd-en.pdf)
42. European Automobile Manufacturers Association (ACEA). Automotive Trade Report 2023. URL: <https://connectedcars.io/?term=vehicle%20data%20import>

43. International Transport Forum. Global Transport Trends 2022. URL:  
<https://www.itf-oecd.org/key-transport-statistics-2023-2022-data>

44. Eurostat. Road Transport and Vehicle Statistics 2023. URL:  
<https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/publications>

45. UNCTAD. Customs and Trade Facilitation Report 2022. URL:  
<https://unctad.org/tdr2022>