



Облік та оподаткування

УДК 339.543:336.22:629.3(477)

DOI <https://doi.org/10.5281/zenodo.22082888>

**Фіскальний потенціал оподаткованого імпорту транспортних засобів в
Україні: структурні зрушення та ризики митного адміністрування**

Угрин Володимир Володимирович

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів ім. С. І. Юрія

Західноукраїнський національний університет

вул. Львівська, 11, м. Тернопіль, 46009, Україна

<https://orcid.org/0000-0003-3648-7247>

Прийнято: 19.04.2026 | Опубліковано: 30.04.2026

***Анотація.** Мета статті полягає в обґрунтуванні фіскального потенціалу оподаткованого імпорту транспортних засобів в Україні на основі аналізу його структурної динаміки, місця у формуванні бази митного оподаткування та ризиків митного адміністрування. Актуальність дослідження зумовлена тим, що транспортні засоби належать до товарних груп, які одночасно мають значний вартісний обсяг, суттєвий вплив на митні надходження та підвищену ризиковість щодо правильності визначення митної вартості, класифікації за УКТЗЕД і документального підтвердження витрат. Методи дослідження охоплюють структурно-динамічний, порівняльний, статистичний, табличний та логіко-узагальнювальний підходи. Емпіричну основу становлять відкриті*



статистичні набори Державної митної служби України щодо оподаткованого імпорту та статистичного імпорту товарів за кодами УКТЗЕД. Результати дослідження засвідчили нерівномірність динаміки оподаткованого імпорту транспортних засобів: після зростання у 2021 році відбулося різке скорочення у 2022 році, подальше відновлення у 2023 році, стабілізація у 2024 році та істотне збільшення у 2025 році. Встановлено, що домінуючим сегментом є легкові автомобілі, які у 2025 році сформували близько трьох чвертей вартості оподаткованого імпорту аналізованих груп. Обґрунтовано, що фінансовий потенціал цього сегмента залежить не лише від обсягів ввезення, а й від якості митного контролю, єдності практики митних органів, належного підтвердження митної вартості та застосування ризик-орієнтованого підходу. Висновки полягають у необхідності поєднання статистичного аналізу імпорту з оцінкою документальних, вартісних, класифікаційних, технічних і процедурно-комунікаційних ризиків митного адміністрування, оскільки саме цей взаємозв'язок визначає реальну здатність імпорту транспортних засобів трансформуватися у стабільний фінансовий результат.

Ключові слова: митна вартість, бюджетні надходження, товарна структура, УКТЗЕД, зовнішня торгівля, ризик-орієнтований контроль, декларування.

Fiscal potential of taxable imports of vehicles in Ukraine: Structural shifts and risks of customs administration

Volodymyr Uhryn

PhD in Economics,

Associate Professor, Associate Professor of S. I. Yuriy Department of Finance

West Ukrainian National University, 11 Lvivska St., Ternopil, 46009, Ukraine,

<https://orcid.org/0000-0003-3648-7247>



Abstract. *Purpose.* The article aims to substantiate the fiscal potential of taxable imports of vehicles in Ukraine through the analysis of structural dynamics, the role of vehicle imports in forming the customs taxation base, and the main risks of customs administration. The relevance of the study is determined by the fact that vehicles form a significant and sensitive segment of foreign trade: they generate a considerable value base for customs taxation and at the same time require careful verification of customs value, commodity classification, technical characteristics and documentary evidence. *Methods.* The methodological basis of the research includes structural and dynamic analysis, comparison, grouping, statistical generalization and analytical interpretation of official customs data. The empirical basis consists of open datasets of the State Customs Service of Ukraine on taxable imports and statistical imports under the Ukrainian Classification of Goods for Foreign Economic Activity codes. *Results.* The study shows that taxable imports of vehicles developed unevenly during the analyzed period: growth in 2021 was followed by a sharp decline in 2022, significant recovery in 2023, relative stabilization in 2024 and further growth in 2025. Passenger cars remained the dominant group and accounted for almost three quarters of the taxable import value of the analyzed vehicle groups in 2025. The comparison of taxable and statistical imports demonstrates that the taxable component is a more accurate basis for assessing customs fiscal capacity than general foreign trade indicators alone. *Conclusions.* The fiscal potential of vehicle imports should be understood not only as the value of imported goods, but also as the ability of customs administration to ensure correct valuation, proper classification, reliable documentation and predictable risk-based control. The article systematizes documentary, valuation, classification, technical and procedural risks that influence the realization of this potential and substantiates the need to connect statistical analysis with practical customs administration tools.



Keywords: *customs value, budget revenues, commodity composition, HS codes, foreign trade, risk-based control, customs declaration.*

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими чи практичними завданнями

У сучасних умовах функціонування публічних фінансів України митні надходження залишаються одним із ключових джерел формування дохідної частини бюджету, а тому питання ефективного митного адміністрування імпорту не втрачає своєї актуальності впродовж тривалого періоду. Окремого розгляду в цьому контексті потребує імпорт транспортних засобів, який поєднує значний вартісний обсяг, чутливість до зовнішньоекономічної кон'юнктури та підвищену ризиковість з позиції правильності визначення митної вартості, класифікації товарів і документального підтвердження заявлених відомостей. Нормативну основу такої оцінки формують положення митного і податкового законодавства, які визначають порядок переміщення товарів, митного контролю та податкові наслідки імпорتنих операцій [1; 2].

Вважаємо, що імпорт транспортних засобів не доцільно розглядати лише як окремий сегмент зовнішньої торгівлі. У фіскальній площині він формує базу для справляння митних платежів, а в адміністративній площині потребує належної організації контролю за достовірністю заявлених відомостей. Європейська модель митного регулювання виходить із необхідності поєднання контролю, спрощення процедур і управління ризиками [3], тоді як підходи СОТ до митної оцінки орієнтують на справедливість, уніфікованість і нейтральність системи визначення митної вартості [4]. Інструменти Всесвітньої митної організації, своєю чергою, підкреслюють, що управління ризиками має забезпечувати вибірковість і доказовість контролю [5].



З огляду на це наукова та практична значущість проблематики полягає у необхідності послідовного поєднання трьох взаємопов'язаних елементів: структурної динаміки оподаткованого імпорту транспортних засобів, його ролі як фіскальної бази та ризиків митного адміністрування, які можуть посилювати або обмежувати реалізацію такого потенціалу. Саме ця логіка - від статистичної динаміки до фіскального значення і далі до ризиків адміністрування - визначає побудову статті, зміст аналітичних таблиць, авторську систематизацію ризиків та підсумкові висновки.

Водночас практичне значення цієї проблеми полягає не лише у фіксації зростання або скорочення вартісних обсягів імпорту. Для митного адміністрування важливо встановити, які саме товарні позиції формують основну частину оподаткованого імпорту, наскільки стійкою є така структура та які ризики супроводжують її адміністрування. Інакше кажучи, фіскальний потенціал імпорту транспортних засобів має оцінюватися не відокремлено від практики митного оформлення, а у безпосередньому зв'язку з якістю перевірки документів, митної вартості, класифікації та технічних характеристик товару.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблематика митного адміністрування, митної вартості, ризик-орієнтованого контролю та фіскальної ролі імпорту активно розглядається у роботах сучасних українських та європейських науковців. Для цієї статті принциповим є визначення тих наукових підходів, які дозволяють перейти від загальних питань митної політики до оцінки фіскального потенціалу конкретного сегмента імпорту - транспортних засобів.

Перший напрям становлять праці українських науковців, у яких митне адміністрування розглядається в контексті євроінтеграції, фіскальної спроможності держави та модернізації митної справи. Н. Атаманчук акцентує



увагу на потребі гармонізації адміністрування митних платежів із правом Європейського Союзу [6]. П. Пашко, Д. Пашко, Г. Мирошніченко та Ю. Штик пов'язують удосконалення митної політики з інноваційним розвитком митної справи, захистом митних інтересів і рухом України до митного союзу з ЄС [7]. К. Бліщук обґрунтовує європейські вектори вдосконалення митної політики, зокрема через цифровізацію та розвиток «Смарт митниці» [8]. О. Комаров розкриває цифровізацію митної справи як складову європейської інтеграції України і наголошує на потребі сумісності українських митних інформаційних систем із європейськими аналогами [9].

Другий напрям охоплює дослідження митних ризиків і ризик-орієнтованого контролю. Д. Осіпчук підкреслює, що воєнний стан посилює ризики порушень митного законодавства, заниження митної вартості та недонадходжень до бюджету [10]. В. Тищенко та Ю. Кулик розглядають митні ризики як багатоаспектне явище, управління яким має враховувати фіскальні та безпекові завдання митниці [11]. У європейському контексті С. Каркліна-Адміне, А. Цеверс, А. Коваленко та А. Аузіньш узагальнюють сучасні виклики управління митними ризиками і доводять потребу гнучких аналітичних моделей реагування на зміну торговельних потоків [12].

Третій напрям доцільно пов'язати з європейською доктриною поєднання сприяння торгівлі та контролю. М. Лашук і Д. Шрамкова аналізують митне право крізь призму парадигми «facilitation and security», у межах якої митний контроль не протиставляється спрощенню торгівлі, а має забезпечувати баланс між безпекою, фіскальними інтересами та передбачуваністю процедур [13]. Європейська комісія у матеріалах щодо митної реформи також наголошує на потребі сучасної цифрової архітектури, уніфікованого використання даних та посилення аналітичної спроможності митних адміністрацій [14].



Четвертий напрям охоплює питання митної вартості. А. Павлюк і В. Гордєєв звертають увагу на проблеми доказування, оскарження коригувань і правові наслідки формального підходу до оцінки документів [15]. Є. Бондаренко та В. Угрин обґрунтовують сучасні пріоритети розвитку митного контролю і митного оформлення в Україні, серед яких важливе місце займають прозорість процедур, цифровізація, ризик-орієнтований підхід і зменшення конфліктності взаємодії між бізнесом та митницею [16].

Отже, наявні дослідження формують достатню теоретико-прикладну базу щодо митної політики, цифровізації, митної вартості та ризик-орієнтованого контролю. Водночас у них недостатньо поєднано структурно-динамічний аналіз оподаткованого імпорту транспортних засобів із прикладною характеристикою ризиків митного адміністрування. Саме ця прогалина визначає логіку статті: від оцінки динаміки й структури імпорту - до з'ясування його фіскального потенціалу - і далі до систематизації ризиків, які впливають на повноту реалізації такого потенціалу.

Разом з тим для цілей цієї статті важливо не лише констатувати наявність окремих наукових підходів до митної вартості, митного контролю чи цифровізації митних процедур. Більш суттєвим є те, що ці підходи потребують поєднання з аналізом конкретної товарної групи, яка має помітне фіскальне значення та водночас є складною з позиції адміністрування. Саме імпорт транспортних засобів дає можливість простежити, як загальні теоретичні положення щодо митного адміністрування проявляються у практичній площині: через структуру оподаткованого імпорту, концентрацію фіскальної бази навколо окремих кодів УКТЗЕД та ризики підтвердження заявлених характеристик товару.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми



Попри наявність значної кількості досліджень, присвячених митному адмініструванню, фінансальній ролі митних платежів та митній вартості товарів, низка аспектів залишається недостатньо розкритою. Передусім ідеться про необхідність оцінювання фінансального потенціалу не лише через загальні показники імпорту, а через структуру оподаткованого імпорту за конкретними товарними позиціями. Для транспортних засобів це особливо важливо, оскільки різні групи транспортних засобів мають різне економічне призначення, неоднакову динаміку та різний рівень ризиків митного адміністрування.

Недостатньо дослідженим залишається також питання співвідношення між статистичним імпортом та оподаткованим імпортом. Статистичні показники зовнішньої торгівлі дозволяють оцінити загальний вартісний обсяг імпорту, однак саме показники оподаткованого імпорту є більш придатними для фінансального аналізу, оскільки відображають ту частину імпортних операцій, яка безпосередньо формує базу митного оподаткування.

Окремого опрацювання потребує систематизація ризиків митного адміністрування імпорту транспортних засобів. У практичній площині ці ризики не обмежуються лише питанням митної вартості. Вони включають документальні, вартісні, класифікаційні, технічні та процедурно-комунікаційні складові, які впливають на повноту реалізації фінансального потенціалу.

Формулювання цілей статті (постановка завдання)

Метою статті є обґрунтування фінансального потенціалу оподаткованого імпорту транспортних засобів в Україні на основі аналізу його структурної динаміки за основними кодами УКТЗЕД та визначення ризиків митного адміністрування, що впливають на повноту реалізації такого потенціалу.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити такі завдання: узагальнити теоретико-прикладне розуміння фінансального потенціалу



оподаткованого імпорту; проаналізувати динаміку оподаткованого імпорту транспортних засобів за кодами УКТЗЕД впродовж 2020-2025 рр.; визначити структурні зрушення між окремими групами транспортних засобів; порівняти оподаткований і статистичний імпорт; систематизувати ризики митного адміністрування та обґрунтувати напрями підвищення ефективності реалізації фіскального потенціалу.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням здобутих наукових результатів

Для оцінювання фіскального потенціалу оподаткованого імпорту транспортних засобів насамперед необхідно визначити зміст цієї категорії у прикладному вимірі. У широкому розумінні фіскальний потенціал імпорту відображає здатність певного сегмента зовнішньоторговельних операцій формувати базу для справляння митних платежів. Водночас для транспортних засобів така здатність залежить не лише від загальної вартості ввезення, а й від структури імпорту, стабільності відповідних потоків, правильності визначення митної вартості, коректності класифікації за УКТЗЕД, достовірності документів та ефективності митного контролю.

На нашу думку, фіскальний потенціал оподаткованого імпорту транспортних засобів доцільно розглядати як здатність відповідного сегмента імпорту формувати стабільну, контрольовану та економічно обґрунтовану базу для справляння митних платежів за умови належного визначення митної вартості, правильної товарної класифікації, повного документального підтвердження витрат і застосування ризик-орієнтованого митного адміністрування.

Аналітичну базу сформовано за п'ятьма основними товарними позиціями УКТЗЕД: 8701 - трактори та тягачі; 8702 - моторні транспортні засоби для перевезення десяти і більше осіб; 8703 - легкові автомобілі; 8704 - транспортні



засоби для перевезення вантажів; 8716 - причеи та напівпричеи. Джерельною основою розрахунків є відкриті набори Державної митної служби України щодо оподаткованого імпорту та статистичного імпорту товарів [17; 18].

Таблиця 1

**Динаміка оподаткованого імпорту транспортних засобів за кодами
УКТЗЕД впродовж 2020-2025* рр.,**

млн дол. США

Група транспортних засобів/роки	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Трактори / тягачі (8701)	519,1	793,1	759,5	829,4	780,5	839,3
Автобуси (8702)	63,9	53,1	22,7	50,7	53,1	84,5
Легкові автомобілі (8703)	3497,5	4414,7	1936,9	4031,9	4347,1	6138,6
Вантажні автомобілі (8704)	404,8	537,2	286,1	700,2	881,6	964,0
Причеи та напівпричеи (8716)	183,3	218,0	303,5	370,8	248,0	205,0
Разом 5 груп ТЗ	4668,5	6016,1	3308,7	5983,1	6310,4	8231,4

*Джерело: розраховано автором на основі даних Державної митної служби України [17].

Наведені дані дають підстави виокремити кілька етапів у динаміці оподаткованого імпорту транспортних засобів. У 2021 році порівняно з 2020 роком загальна вартість оподаткованого імпорту п'яти аналізованих груп зросла з 4,67 млрд дол. США до 6,02 млрд дол. США. Особливе місце в аналізованій динаміці займає 2022 рік, упродовж якого сукупний обсяг оподаткованого імпорту транспортних засобів скоротився до 3,31 млрд дол. США, або на 45,0% порівняно з 2021 роком. Таке зниження не може розглядатися лише як результат звичайного коливання імпортного попиту, оскільки воно було зумовлене сукупним впливом надзвичайних чинників: початком повномасштабної війни, порушенням логістичних ланцюгів, зміною платоспроможного попиту, переорієнтацією імпортних потоків, а також тимчасовим застосуванням у квітні–червні 2022 року пільгового режиму ввезення транспортних засобів, який у



практичному вимірі отримав назву «нульового розмитнення». Відповідно, показники 2022 року доцільно інтерпретувати не як самостійний ринковий тренд, а як результат поєднання воєнних, регуляторних і логістичних факторів. Подальше зростання у 2023 році, відносна стабілізація у 2024 році та досягнення у 2025 році обсягу оподаткованого імпорту на рівні 8,23 млрд дол. США свідчать про поступове відновлення фіскальної бази цього сегмента після кризового провалу 2022 року.

На окрему увагу в процесі аналізу заслуговує товарна позиція 8703, оскільки саме легкові автомобілі визначають основну вартісну динаміку оподаткованого імпорту транспортних засобів. У 2025 році їх оподаткований імпорт становив 6,14 млрд дол. США, що є максимальним показником у межах досліджуваного періоду. Така динаміка свідчить про посилення фіскального значення цієї групи, однак водночас зумовлює необхідність більш якісного адміністрування пов'язаних із нею ризиків, насамперед щодо визначення митної вартості, підтвердження ціни придбання, транспортних витрат, технічного стану та пошкоджень транспортного засобу.

Таблиця 2

Структура оподаткованого імпорту транспортних засобів у 2020-2025* рр.,

%

Група транспортних засобів/Роки	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Трактори / тягачі (8701)	11,1	13,2	23,0	13,9	12,4	10,2
Автобуси (8702)	1,4	0,9	0,7	0,8	0,8	1,0
Легкові автомобілі (8703)	74,9	73,4	58,5	67,4	68,9	74,6
Вантажні автомобілі (8704)	8,7	8,9	8,6	11,7	14,0	11,7
Причепи та напівпричепи (8716)	3,9	3,6	9,2	6,2	3,9	2,5

*Джерело: розраховано автором на основі даних Державної митної служби України [17].



Структурний аналіз підтверджує високу концентрацію оподаткованого імпорту транспортних засобів навколо коду 8703. У 2020 році частка легкових автомобілів становила 74,9%, у 2021 році - 73,4%, у 2025 році - 74,6%. Отже, попри кризове скорочення у 2022 році, структура фактично повернулася до моделі, за якої три чверті вартісного обсягу формують легкові автомобілі. Саме тому будь-які зміни в цій товарній позиції безпосередньо впливають на фіскальний потенціал усього сегмента. Така концентрація має не лише статистичне, а й управлінське значення. Якщо одна товарна позиція формує понад дві третини вартісного обсягу оподаткованого імпорту транспортних засобів, то саме щодо неї мають бути найбільш чітко відпрацьовані підходи до перевірки митної вартості, документального підтвердження витрат і застосування ризик-профілів. При цьому йдеться не про посилення контролю за всіма операціями без винятку, а про точніше налаштування аналітичних інструментів митниці на ті сегменти, де потенційна фіскальна втрата може бути найбільшою.

Водночас 2022 рік демонструє суттєве структурне відхилення: частка легкових автомобілів скоротилася до 58,5%, натомість частка тракторів і тягачів зросла до 23,0%, а причепів і напівпричепів - до 9,2%. Це підтверджує, що в умовах кризи змінюється не лише загальний обсяг імпорту, а й внутрішня структура сегмента. Для митного адміністрування це означає потребу в гнучкому оновленні ризик-профілів залежно від реальної товарної структури.

Таблиця 3

Співвідношення статистичного та оподаткованого імпорту транспортних засобів у 2020-2025* рр.

Показник	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Статистичний імпорт 5 груп ТЗ, млн дол. США	4691,3	6033,2	4548,1	6045,1	6424,2	8286,3



Оподаткований імпорт 5 груп ТЗ, млн дол. США	4668,5	6016,1	3308,7	5983,1	6310,4	8231,4
Співвідношення оподаткованого до статистичного імпорту, %	99,5	99,7	72,8	99,0	98,2	99,3

*Джерело: розраховано автором на основі даних Державної митної служби України [17, 18].

Порівняння статистичного та оподаткованого імпорту показує, що у більшості років ці показники є близькими. Винятком став 2022 рік, коли співвідношення оподаткованого імпорту до статистичного за п'ятьма групами становило лише 72,8%, що пов'язано з уже зазначеними вище воєнними, регуляторними та логістичними чинниками. Це має важливе методичне значення: при оцінюванні потенціалу митних надходжень потрібно використовувати не лише показники загальної зовнішньої торгівлі, а саме дані щодо оподаткованого імпорту, які точніше відображають фіскальну базу.

Частка досліджуваних транспортних засобів у загальному імпорті України також підтверджує їхню значущість. У 2020 році п'ять аналізованих груп становили 8,64% загального імпорту України, у 2023 році - 9,52%, у 2024 році - 9,09%, а у 2025 році - 9,78%. Відповідно, йдеться не про периферійний сегмент, а про одну з ключових складових імпортової структури держави.

Проведений статистичний аналіз засвідчує, що оподаткований імпорт транспортних засобів є вагомим сегментом митного адміністрування, а його фіскальний потенціал має структурно зумовлений характер. Тому подальший аналіз не може обмежуватися констатацією зростання або скорочення вартісних обсягів. Необхідно з'ясувати, які ризики митного адміністрування здатні впливати на перетворення цієї вартісної бази у фактичний фіскальний результат.

На відміну від багатьох стандартизованих товарів, транспортний засіб є складним об'єктом митного оформлення. Його вартість залежить від марки,



моделі, року випуску, технічного стану, пробігу, комплектації, типу двигуна, виду пального, повної маси, характеру пошкоджень, країни придбання, умов продажу, доставки та страхування. Тому митне адміністрування цієї групи товарів повинно ґрунтуватися не на формальному зіставленні задекларованої ціни з орієнтовним показником, а на комплексному аналізі документів і фактичних характеристик транспортного засобу.

Вважаємо, що у таких випадках ключовим має бути не формальне порівняння заявленої ціни з умовним середнім рівнем вартості, а аналіз доказів, які пояснюють саме індивідуальну ціну конкретного транспортного засобу. Якщо автомобіль придбано на відкритому аукціоні, має підтверджений характер пошкоджень і належне документальне оформлення платежу та доставки, то сама по собі нижча ціна не повинна автоматично сприйматися як заниження митної вартості. Водночас відсутність узгоджених доказів щодо ціни, стану товару або витрат на доставку об'єктивно підвищує ризик для митного адміністрування.

На нашу думку, ризики митного адміністрування імпорту транспортних засобів доцільно систематизувати за п'ятьма основними групами: документальні, вартісні, класифікаційні, технічні та процедурно-комунікаційні. Такий підхід дозволяє не лише описати можливі проблеми митного оформлення, але й показати, як саме вони впливають на фіскальний потенціал оподаткованого імпорту.

Таблиця 4

Класифікація ризиків митного адміністрування імпорту транспортних засобів*

Група ризиків	Основний зміст ризику	Вплив на фіскальний потенціал
Документальні	Неповний пакет документів; розбіжності між інвойсом, аукціонними, платіжними й транспортними документами	Ускладнення підтвердження митної вартості, додаткові запити, затримка оформлення



Вартісні	Заниження заявленої ціни; невключення окремих витрат; складність оцінювання пошкоджених ТЗ	Зменшення бази нарахування митних платежів, ризик недонадходжень і спорів
Класифікаційні	Неправильне визначення коду УКТЗЕД; різне трактування призначення транспортного засобу	Застосування неправильних ставок, викривлення статистики та податкового навантаження
Технічні	Неточності щодо року випуску, об'єму двигуна, типу пального, повної маси, кількості місць, стану ТЗ	Помилки у застосуванні норм законодавства та потреба в додатковій перевірці
Процедурно- комунікаційні	Неоднакова практика митниць; надмірна формалізація запитів; непередбачуваність вимог	Зростання адміністративних витрат бізнесу, конфліктність і зниження довіри

*Джерело: самостійно сформовано автором.

Документальні ризики є одними з найбільш поширених у практиці митного оформлення транспортних засобів. Митна вартість заявляється на підставі певного пакета документів, однак не завжди ці документи є достатніми, узгодженими між собою або такими, що дають змогу простежити всі складові вартості. Водночас не кожна формальна неповнота документів повинна автоматично сприйматися як ознака порушення. Завдання митного адміністрування полягає не в механічному збільшенні кількості документів, а у з'ясуванні того, чи дає поданий пакет змогу об'єктивно ідентифікувати товар, ціну операції та витрати, що підлягають включенню до митної вартості.

Вартісні ризики безпосередньо пов'язані з фіскальним потенціалом, оскільки митна вартість є базою для нарахування значної частини митних платежів. Для транспортних засобів ці ризики мають особливу природу: ціна двох автомобілів однієї марки, моделі й року випуску може істотно відрізнятися залежно від пробігу, комплектації, технічного стану, пошкоджень і умов придбання. Тому використання усереднених орієнтирів без урахування



індивідуальних характеристик може призводити як до недооцінки, так і до необґрунтованого завищення митної вартості.

Класифікаційні та технічні ризики пов'язані з правильним віднесенням транспортного засобу до відповідної товарної позиції УКТЗЕД і точністю визначення його характеристик. Найбільш дискусійними можуть бути випадки відмежування легкових автомобілів від вантажних, спеціальних транспортних засобів або сидельних тягачів. У таких ситуаціях значення мають не лише комерційні документи, а й технічна документація, сертифікати, відомості про кількість місць, повну масу, конструктивні особливості та призначення транспортного засобу.

Процедурно-комунікаційні ризики, на перший погляд, не мають прямого фіскального змісту, однак на практиці істотно впливають на якість адміністрування. Якщо вимоги митного органу до документів є непередбачуваними, а підходи різних митниць суттєво відрізняються, це створює додаткове навантаження на декларантів, імпортерів і митних брокерів. У таких умовах навіть добросовісний суб'єкт може стикатися із затримками, додатковими витратами та невизначеністю щодо результату митного оформлення.

З огляду на зазначене доцільно розмежовувати фіскальну результативність і адміністративну якість митного контролю. Фіскальна результативність передбачає повноту справляння митних платежів. Адміністративна якість полягає у тому, щоб ці платежі справлялися на підставі зрозумілих, передбачуваних і доказових процедур. Якщо контроль орієнтується лише на збільшення бази оподаткування без достатнього обґрунтування, це підвищує конфліктність. Якщо ж контроль є надто формальним або слабким, зростають ризики недонадходжень до бюджету.

Вважаємо, що для підвищення ефективності реалізації фіскального потенціалу необхідно удосконалювати ризик-профілі щодо транспортних



засобів, уніфікувати підходи до перевірки митної вартості, цифровізувати зіставлення інвойсів, аукціонної, транспортної та технічної інформації, уточнити практику підтвердження транспортних витрат і посилити роль митного брокера як професійного учасника митного адміністрування. У цій сфері ефективний контроль має бути не стільки масовим, скільки точним, аргументованим і ризик-орієнтованим.

Таким чином, результати статистичного аналізу та систематизації ризиків дозволяють сформувати єдину логіку оцінювання фіскального потенціалу оподаткованого імпорту транспортних засобів. Його не можна визначати лише через зростання вартісних обсягів імпорту, оскільки фіскальний результат залежить від того, наскільки митна система здатна якісно адмініструвати цей імпорт. Тому структурна динаміка, концентрація навколо легкових автомобілів, документальні ризики, митна вартість і класифікація мають розглядатися як взаємопов'язані елементи одного процесу, а не як окремі проблеми.

Висновки

Проведене дослідження дає підстави стверджувати, що оподаткований імпорт транспортних засобів в Україні є важливою складовою фіскальної бази митного адміністрування. Його фіскальний потенціал не може бути коректно оцінений лише через загальний вартісний обсяг імпорту, оскільки реальна здатність цього сегмента формувати бюджетні надходження залежить від поєднання трьох чинників: динаміки імпорту, його внутрішньої товарної структури та якості адміністрування митних ризиків.

Встановлено, що впродовж 2020-2025 рр. оподаткований імпорт транспортних засобів характеризувався істотною нерівномірністю. Скорочення у 2022 році було зумовлене не лише зміною імпортного попиту, а й впливом повномасштабної війни, порушенням логістичних зв'язків, трансформацією



споживчої та підприємницької активності, а також тимчасовим застосуванням пільгового режиму ввезення транспортних засобів. Подальше відновлення у 2023 році, стабілізація у 2024 році та зростання до 8,23 млрд дол. США у 2025 році свідчать про поступове відновлення фіскальної бази цього сегмента, водночас підтверджуючи її чутливість до безпекових, регуляторних і логістичних факторів.

Доведено, що ключовою структурною ознакою оподаткованого імпорту транспортних засобів є його висока концентрація навколо товарної позиції 8703. У 2025 році легкові автомобілі сформували 74,6% сукупної вартості п'яти досліджуваних груп транспортних засобів. Така концентрація підвищує прогнозованість основної частини фіскальної бази, однак водночас посилює залежність фіскального результату від якості адміністрування саме цієї товарної позиції, зокрема в частині контролю митної вартості, підтвердження ціни придбання, транспортних витрат, технічного стану та пошкоджень транспортного засобу.

Порівняння статистичного й оподаткованого імпорту засвідчило, що для оцінювання фіскального потенціалу доцільно використовувати саме показники оподаткованого імпорту, оскільки вони точніше відображають частину імпортних операцій, яка формує базу митного оподаткування. Особливо показовим є 2022 рік, коли співвідношення оподаткованого імпорту до статистичного за п'ятьма групами транспортних засобів становило лише 72,8%, що підтверджує обмеженість загальних зовнішньоторговельних показників для оцінки реального фіскального ресурсу.

Обґрунтовано, що зростання вартісних обсягів імпорту саме по собі не гарантує пропорційного посилення фіскального результату. Реалізація фіскального потенціалу залежить від належного визначення митної вартості, правильної класифікації товару, достовірності технічних характеристик, повноти



документального підтвердження витрат і послідовності практики митних органів. Тому фіскальний потенціал оподаткованого імпорту транспортних засобів доцільно розглядати як результат взаємодії імпортової динаміки, товарної структури та адміністративної спроможності митної системи.

Систематизація ризиків дала змогу виокремити п'ять основних їх груп: документальні, вартісні, класифікаційні, технічні та процедурно-комунікаційні. Їхній вплив проявляється не лише у можливих недонадходженнях митних платежів, а й у затримках митного оформлення, збільшенні адміністративних витрат бізнесу та виникненні спорів щодо митної вартості. У цьому контексті важливим є не механічне посилення контролю, а його точніше налаштування на операції з найбільш обґрунтованим ризиком фіскальних втрат.

З огляду на отримані результати, доцільним є перехід до більш доказового, ризик-орієнтованого та уніфікованого митного адміністрування імпорту транспортних засобів. Такий підхід має передбачати удосконалення ризик-профілів, єдність практики перевірки митної вартості, цифрове зіставлення інвойсної, аукціонної, транспортної та технічної інформації, а також належне документальне підтвердження витрат без надмірного адміністративного тиску на добросовісних декларантів.

Науково-практичне значення проведеного дослідження полягає в обґрунтуванні підходу, за якого фіскальний потенціал оподаткованого імпорту транспортних засобів розглядається через взаємозв'язок статистичної динаміки, структурної концентрації та ризиків митного адміністрування. Перспективи подальших досліджень доцільно пов'язати з аналізом фактично сплачених митних платежів, практики коригування митної вартості та відмінностей в адмініструванні відповідних операцій за окремими митницями й товарними позиціями УКТЗЕД.



Список використаних джерел

1. Митний кодекс України : Кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/4495-17>
2. Податковий кодекс України : Кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/2755-17>
3. Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code. Official Journal of the European Union. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj/eng>
4. World Trade Organization. Customs valuation gateway. URL: https://www.wto.org/english/tratop_e/cusval_e/cusval_e.htm
5. World Customs Organization. Risk Management Compendium. URL: <https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/risk-management-compendium.aspx>
6. Атаманчук Н.І. Гармонізація законодавства України щодо адміністрування митних платежів з правом Європейського Союзу. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право. 2025. DOI: 10.24144/2307-3322.2025.87.2.40
7. Пашко П., Пашко Д., Мирошніченко Г., Штик Ю. Щодо напрямків удосконалення митної політики та механізмів інноваційного розвитку митної справи. Сталий розвиток економіки. 2024. № 3(50). С. 146-155. DOI: <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2024-50-23>.
8. Бліщук К. Європейські вектори вдосконалення митної політики в Україні. Економіка та суспільство. 2023. № 48. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-48-30>.
9. Комаров О.В. Механізми цифровізації митної справи у контексті європейської інтеграції України. Публічне управління та митне адміністрування. 2024. № 3(42). С. 17-24. DOI: <https://doi.org/10.32782/2310-9653-2024-3.3>.



10. Осіпчук Д.С. Управління ризиками у митній справі в умовах воєнного стану. Економіка, управління та адміністрування. 2024. № 2(108). С. 16-21. DOI: [https://doi.org/10.26642/jen-2024-2\(108\)-16-21](https://doi.org/10.26642/jen-2024-2(108)-16-21).

11. Тищенко В., Кулик Ю. Митні ризики: сутність та управління. Економіка та суспільство. 2023. № 55. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-55-15>.

12. Karklina-Admine S., Cevers A., Kovalenko A., Auzins A. Challenges for Customs Risk Management Today: A Literature Review. Journal of Risk and Financial Management. 2024. Vol. 17(8). Article 321. DOI: <https://doi.org/10.3390/jrfm17080321>

13. Laszuk M., Šramková D. Challenges of Customs Law during the Paradigm of ‘Facility and Security’ in International Trade. Białostockie Studia Prawnicze. 2021. Vol. 26. P. 9-21 <https://doi.org/10.15290/bsp.2021.26.05.01>

14. European Commission. EU Customs Reform. URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs/eu-customs-reform_en

15. Павлюк А.Ю., Гордєєв В.В. Правила визначення митної вартості товарів. Юридичний науковий електронний журнал. 2024. № 4. С. 426-428. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2024-4/101>

16. Bondarenko Y., Uhryn V. The modern priorities for the development of customs control and customs clearance in Ukraine. World of Finance. 2024. № 4(81). P. 89-101. DOI: <https://doi.org/10.35774/sf2024.04.089>

17. Державна митна служба України. Оподаткований імпорт за товарними позиціями УКТЗЕД: відкриті набори `tax_import_4zn_2020_12` - `tax_import_4zn_2025_12`. URL: <https://customs.gov.ua/statistika-ta-reiestri>

18. Державна митна служба України. Статистичний експорт та імпорт товарів за товарними позиціями: відкриті набори `goods_position` за 2020-2025 роки. URL: <https://customs.gov.ua/statistika-ta-reiestri> .