

Луцик А.І.,  
канд. екон. наук, доцент,  
докторант кафедри фінансів ім. С.І. Юрія,  
Сороківський А.Р.,  
аспірант\* кафедри фінансів ім. С.І. Юрія,  
Західноукраїнський національний університет,  
м. Тернопіль

## МИТНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВВЕЗЕННЯ ЛЕГКОВИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНУ

Lutsyk A.I.,  
cand.sc.(econ.), assoc. prof.,  
doctoral candidate at the S.I. Yuriy department of finance,  
Sorokivskiy A.R.,  
postgraduate student at the S.I. Yuriy department of finance,  
West Ukrainian National University, Ternopil

## CUSTOMS REGULATION OF THE IMPORT OF PASSENGER VEHICLES INTO UKRAINE

**Постановка проблеми.** Ввезення легкових транспортних засобів на митну територію України піддається дискусії, обговоренню та реформуванню в усі роки незалежності. Існуючі відмінності між вартістю автомобілів у країнах Європейського Союзу та Україні за рахунок митного оподаткування, а також диспропорції національного законодавства України призвели до появи явища ввезення та використання автомобілів з іноземною реєстрацією на території України. Крім цього, застосування тарифних та нетарифних інструментів може виступати стимулюючим чи дестимулюючим чинником розвитку міжнародної торгівлі в Україні та сприяти збереженню навколишнього природного середовища.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Науково-методологічне підґрунтя даної проблематики висвітлено у працях українських вчених – І. Бережнюка, А. Войцешука, О. Германа, С. Герчаківського, О. Дем'янюк, О. Комарова, А. Крисоватого, П. Пашка. Проте, низка питань митного регулювання ввезення легкових транспортних засобів в Україну вимагає прискіпливого вивчення та адаптації до умов волатильного середовища.

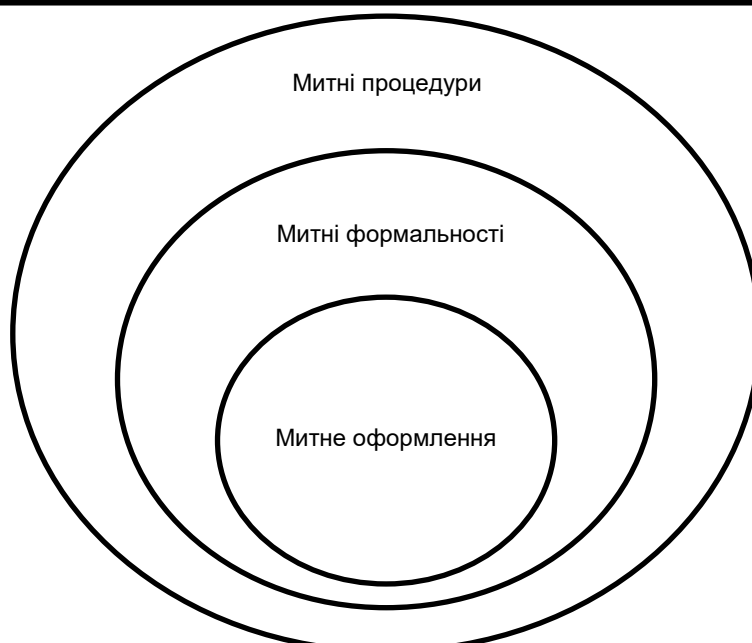
**Постановка завдання.** Метою дослідження є розробка пропозицій щодо вдосконалення прагматики оподаткування ввезення легкових транспортних засобів на основі аналізу зарубіжного досвіду, еволюції та актуальної практики в Україні.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Митне законодавство України трактує поняття митного оформлення як застосування певних митних формальностей до товарів та транспортних засобів задля можливості їх переміщення через митний кордон [1]. Митними формальностями є юридичні дії, здійснення яких покладено на митні органи та на особу, яка здійснює переміщення [2, с. 10]. Зміст митних формальностей залежно від кожного випадку визначається метою переміщення (через обраний митний режим), засобом переміщення (вид транспортного засобу) та способом переміщення товарів та транспортних засобів [2, с. 9].

Загалом, митним оформленням можна вважати набір процедур, які несуть юридичний характер, пов'язані із закріпленням висновків про проведений митний контроль переміщуваних через митний кордон товарів (транспортних засобів) і визначають порядок подальшого використання (експлуатації) об'єктів переміщення [3].

Для розмежування змісту понять «митне оформлення», «митні формальності» та «митні процедури» використаємо Митний кодекс України (рис. 1). Отже, під митним оформленням розуміють виконання митних формальностей, які необхідні для випуску товарів, транспортних засобів. Своєю чергою, митні процедури – сукупність митних формальностей та порядок їх виконання, які виникли у зв'язку з переміщенням товарів через кордон.

\* Науковий керівник: Луцик А.І. – канд. екон. наук, доцент



**Рис. 1. Співвідношення змісту понять «митні формальності», «митні процедури» та «митне оформлення»**

*Джерело: складено на підставі [1]*

Митне оформлення здійснюється для забезпечення порядку переміщення товарів і транспортних засобів, який регламентує чинне законодавство держави. Крім того, така процедура формує базу статистичної інформації, яка в подальшому опрацьовується компетентними органами для визначення стратегічних напрямків зовнішньоекономічної політики країни. Проведення митного оформлення виконується у відповідному підрозділі митного органу протягом робочого часу цього органу, при чому місце реєстрації суб'єкта не впливає на можливість здійснення такої процедури.

Однією з основних умов переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон є їх декларування. Під ним мають на увазі процес надання митним органам відомостей про товар і транспортний засіб, митний режим, для здійснення митного контролю та оформлення. Базовим документом в даній процедурі є митна декларація, подача якої може бути в письмовій або в електронній формі.

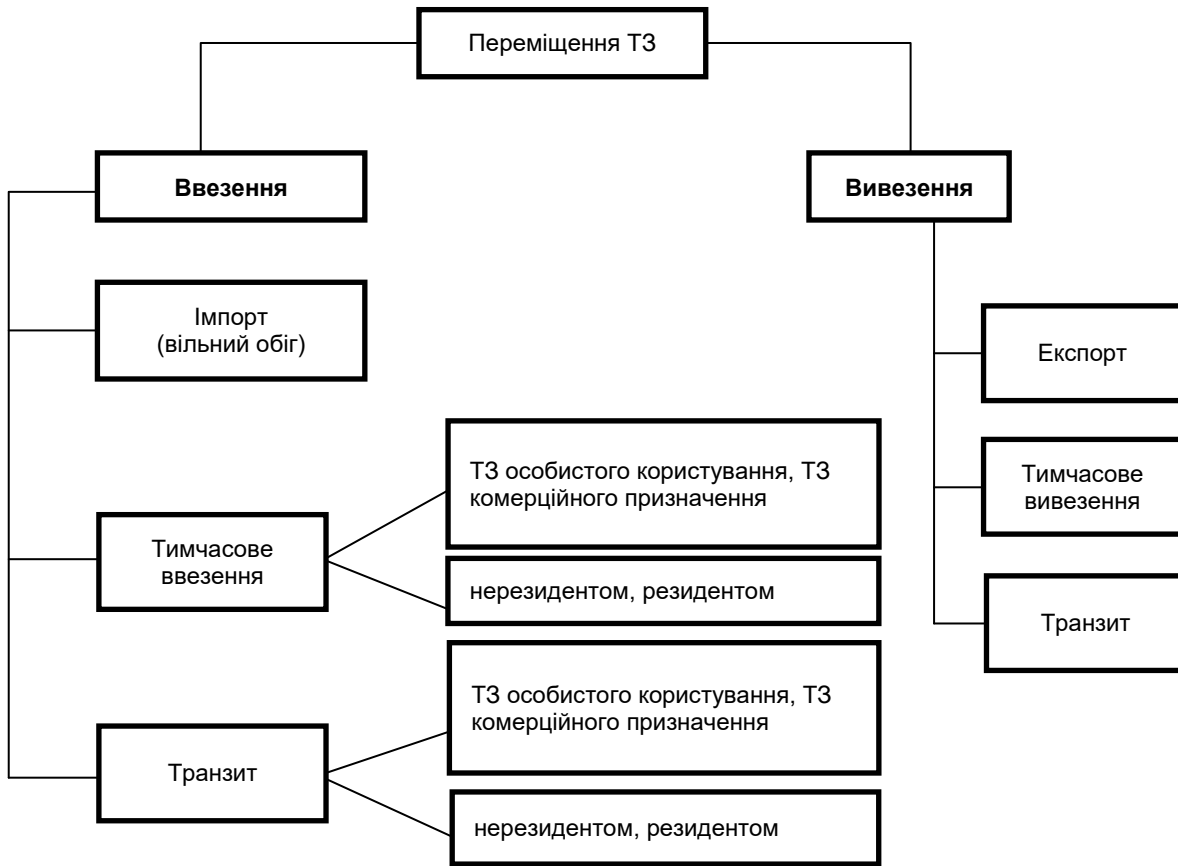
Початком митного оформлення вважається момент подання митному органу (при електронному декларуванні – отримання) митної декларації та всіх інших необхідних документів для проведення такого оформлення. Термін його виконання не повинен перевищувати 4 робочих годин (крім випадків, передбачених Митним кодексом). Завершення митного оформлення настає після проставлення відповідних забезпечень (штампу, печатки чи їх аналогів при електронному декларуванні).

Досліджуючи особливості процедури митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються, слід, власне, встановити, що мається на увазі під словом «переміщення» у даному контексті. Тому, виходячи із напрямку переміщення (ввезення чи вивезення), його мети відповідно до митного режиму (транзит, вільний обіг, експорт, тимчасове ввезення/вивезення), призначення переміщуваного транспортного засобу (для особистого чи комерційного використання), а також національної приналежності особи, яка здійснює переміщення, можна здійснити систематизацію усіх можливих варіантів перетину митного кордону транспортним засобом (рис. 2). Зважаючи на те, що такі митні режими, як «відмова на користь держави», «знищення або руйнування», «безмитна торгівля» та інші не можна вважати переміщенням у загальному розумінні цього слова, а «реекспорт» та «реїмпорт» є похідними від звичайного імпорту та експорту, ми дані митні режими до систематизації не включаємо.

Варто відзначити, що, окрім згаданих на рис. 1 можливих варіантів переміщення, мають місце також і випадки перетину митного кордону автомобілями осіб, які перебувають на тимчасовому чи постійному консульському обліку. Процедура пропуску у таких випадках є специфічною та передбачена абзацом 5 частини 4 ст. 380 МКУ.

Умови ввезення, які мали місце до середини 2016 року, стали хорошим стимулом для активізації використання т. зв. «сірих» схем при перетині українського митного кордону. Хоча ці схеми зараз вже неактуальні, але відображають проблематику митного регулювання ввезення авто в Україну. Популярності вони набули особливо в 2014–2018 роках. Жителі прикордонних областей (зокрема, Волинської, Закарпатської, Одеської, Львівської) досить часто вдавались до купівлі дешевого авто закордоном, а в Україну в'їжджали в режимі транзиту, після чого один раз на п'ять-десять днів

перетинали митний кордон. Тим не менш, фіксувались факти підроблення документів про несправність транспортного засобу чи хворобу водія, які згідно Митного кодексу, дають змогу відстрочити граничний термін перебування в Україні в режимі транзиту.



**Рис. 2. Способи переміщення транспортних засобів (ТЗ) в залежності від мети переміщення та особи, що здійснює переміщення**

*Джерело: складено на підставі [1]*

Популярність використання сірих схем при ввезенні можна розглядати з двох сторін. З однієї, український покупець прагне зменшити свої витрати під час придбання транспортного засобу в зв'язку з відсутністю доступного авто на фоні низьких доходів населення та заборони ввезення авто, що не відповідає стандарту Євро-5. З іншої – європейський продавець, який не менше бажає продати свій транспортний засіб, нехай навіть по ліквідаційній вартості. Ціни на вживані авто в Європі (особливо на вживані старі та дизельні) є дуже низькими. Транспортні засоби, старші 5 років, а тим більше ті, які старші 8 років, продаються за цінами, дуже часто нижчими 1000 євро. В основі таких дій лежить декілька факторів. По-перше, вартість одного року утримання старого авто, враховуючи екологічний податок та інші збори, може доходити до двох окладів середньостатистичного європейця. По-друге, в країнах ЄС заборонено експлуатацію авто, яке не пройшло техогляд. Наприклад, в Німеччині його потрібно проходити кожні 2 роки. Після цього, будь-які дрібні несправності (з каталізатором, індикаторами, які можуть і не впливати рух і т.д.) повинні бути усунені. Вартість такої процедури може обійтись у 20 % ціни даного транспортного засобу. Більше того, у разі непроходження техогляду на автомобіль накладається арешт. Забрати транспортний засіб зі штраф-майданчика і сплатити штраф за експлуатацію авто без відмітки про пройдений техогляд досить непросто і дорого. По-третє, з кожним роком все більше європейських міст забороняють в'їзд для дизельних транспортних засобів – автомобілів з дизельним двигуном, які не відповідають екологічному стандарту Євро-6. Всі ці та інші фактори формують сучасні умови на ринку вживаних авто в Європі. Жителі прагнуть позбутись своїх старих транспортних засобів якнайшвидше, незважаючи на втрати від такого продажу. Досить часто такі авто експортуються в Литву чи Польщу, де екологічні стандарти ще не настільки високі. Але їх низька ціна стала ключовим фактором саме для українського покупця.

Інший метод ввезення (теж наразі вже неактуальний) пов'язаний з використанням режиму тимчасового ввезення нерезидентом. Відповідно до Митного кодексу, перебувати на території України в такому випадку можна не більше одного року, при чому ТЗ має бути зареєстрованим у органах іноземної країни [4; 5]. Згідно редакції Митного кодексу, чинної до прийняття Закону № 2612-VIII, письмове декларування, гарантії сплати митних платежів та інші митні формальності не

поширювалися на такі операції. Після переміщення ситуація розвивалася двома шляхами. Якщо нерезидент є особою з подвійним громадянством (що є поширеним явищем у прикордонних регіонах), то він може використовувати ввезене авто у своїх особистих цілях. В іншому випадку (або якщо такий нерезидент не бажає користуватись ввезеним авто) він за довіреністю передавав право на користування ввезеним ТЗ резиденту, тобто українцю-клієнту. Отримавши свою частку від такої угоди (від 30 до 150 євро), іноземець залишав Україну. Після завершення одного року терміну тимчасового ввезення, українець-клієнт просив власника-нерезидента за певну плату повторно перетнути митний кордон на даному авто, і процедура повторювалася. Тепер, згідно змін в частині 3 ст. 380 МКУ, нерезиденту дозволено поміщати ТЗ в режим тимчасового ввезення у кількості не більше ніж 1 одиниця на кожну товарну позицію [1]. Таким чином, до моменту вивезення попереднього авто, іноземець не зможе ввезти нове.

Ще одна сіра схема ввезення авто полягала у створенні в іншій країні фіктивного підприємства. Таке підприємство наймало на роботу українця як працівника, надавало в його розпорядження автомобіль, який є власністю фірми. Працівник їхав в Україну у «відрядження» і після перетину митного кордону міг використовувати ввезений ним транспортний засіб комерційного призначення у своїх цілях. Знову ж таки, дану схему було нівельовано прийняттям Закону № 2612-VIII. Завдяки змінам, положення частини 4 ст. 380 МКУ було приведено у відповідність із Статтею 1 Додатку С Конвенції про тимчасове ввезення, а в цілях виконання умов митного режиму тимчасового ввезення такий транспортний засіб комерційного призначення прирівнюється до транспортного засобу особистого користування, у зв'язку з чим виникає обов'язок застосування заходів гарантування сплати митних платежів.

1 серпня 2016 року в Україні разом із набранням чинності закону № 1389-VIII, відомого також як «законопроект № 3251», розпочався етап реформування української практики здійснення митних формальностей щодо легкових автомобілів, які переміщуються через митний кордон. Даним нормативно-правовим актом до 31 грудня 2018 року встановлювались нові знижені ставки акцизного податку на імпортовані транспортні засоби, які, як і попередні, розраховувались виходячи із об'єму двигуна та були більшими у випадку, якщо вік авто більший 5 років [6; 7].

Паралельно із Законом № 1389, у 2018 році діяв Закон № 2245. Завдяки тимчасовим змінам до Податкового кодексу українці мали змогу протягом року ввозити і реєструвати електроавтомобілі без сплати ПДВ і акцизного податку, а відтак – без сплати митних платежів взагалі (оскільки мито на них було скасоване раніше). З початком 2019 року дія цієї норми пролонгувалась тричі – спочатку до завершення 2020 року, а пізніше до завершення 2022 року та до завершення 2026 року.

2022 рік через війну вплинув на усі сфери життєдіяльності людини. Це відповідним чином відобразилось і в законодавчій сфері. Зокрема, у 2022 році в Україні було введено воєнний стан. А Законом України № 2142-IX від 24.03.2022 року було внесено зміни до Податкового кодексу України, які передбачали тимчасово з 1 квітня 2022 року на період воєнного стану звільнення від сплати ПДВ та акцизного податку операцій із ввезення фізичними особами автомобілів у митному режимі імпорту [8]. Такі дії фактично спричинили масове ввезення як вживаних автомобілів, так і нових автомобілів, фактично позбавивши країну у період війни важливих фіскальних надходжень. Такі пільги проіснували лише до 1 липня 2022 року, коли Законом України № 2325-IX від 21.06.2022 р. було переглянуто та скасовано частину пільг [9].

Чинна система оподаткування ввезення легкових транспортних засобів в Україні передбачає адміністрування трьох основних податків при їх розмитненні: мита, акцизного податку та податку на додану вартість. Зважаючи на обмежену можливість використання мита у якості інструменту митного регулювання через зобов'язання України в рамках участі у Світовій організації торгівлі та важливість універсального акцизу – ПДВ у якості важливого фіскального джерела, основна науково-практична дискусія ведеться щодо практики адміністрування акцизного податку.

Прийняття Закону України № 1389, хоч і принесло певні позитивні зрушення в контексті митної політики щодо імпортованих вживаних авто, проте сам законодавчий акт був не цілком досконалим. Його першочерговим завданням було скоротити до мінімуму кількість нерозмитнених авто в Україні, здешевивши вартість самого розмитнення. Тим не менш, їх кількість продовжувала рости. Під час пошуку альтернативи даному закону, яка б мала стати його логічним продовженням, було розроблено низку цікавих законопроектів, хоча, більшість із них так і не втілилась у реальність.

Говорячи про серйозні зрушення в питанні вдосконалення системи митних формальностей при імпорті авто, потрібно взяти до уваги Закони № 2611-VIII і № 2612-VIII, котрі 23 листопада 2018 року було підписано Президентом. Закон № 2611-VIII вніс зміни до Податкового кодексу, однією з яких є введення нових методів розрахунку акцизного податку при імпорті авто. Тепер, згідно формул (1) та (2), при обчисленні використовуються коефіцієнти (віку, об'єму двигуна), які множаться на ставку податку [7; 1010]:

$$A_6 = 50 \times \left( \frac{V}{1000} \right) \times B, \quad (1)$$

де  $A_6$  – акцизний податок з ввезених бензинових авто;

$V$  – об'єм двигуна в см<sup>3</sup>;

$B$  – вік автомобіля.

$$A_d = 75 \times \left( \frac{V}{1000} \right) \times B, \quad (2)$$

де  $A_d$  – акцизний податок з ввезених дизельних авто;

$V$  – об'єм двигуна в  $\text{см}^3$ ;

$B$  – вік автомобіля.

Якщо об'єм бензинового двигуна більший  $3000 \text{ см}^3$ , то ставка «50€» змінюється на «100€». Якщо об'єм дизельного двигуна більший  $3500 \text{ см}^3$ , то ставка «75€» змінюється на «150€». Для обрахунку коефіцієнта віку, від поточного року потрібно відняти рік, наступний за роком випуску авто. Максимальним значенням тут є «15».

Також, законом були встановлені ставки акцизного податку для електроавтомобілів у розмірі 1€ за 1 кВт ємності електричного акумулятора та 100€ за одиницю для гібридних авто.

Чи не найважливішим моментом Закону України № 2611-VIII було запровадження пільгового періоду розмитнення, який розпочинався після набрання законом чинності і тривав 90 днів (тобто з 25 листопада 2018 до 22 лютого 2019 року). Протягом цього періоду власники змогли розмитнювати транспортні засоби із 50 % знижкою по акцизному податку, що й інтенсивно відбувалось на даному проміжку часу.

Одночасно із введенням в дію даного нормативного акту відбувається і набуття чинності Закону № 2612-VIII, який, своєю чергою, вніс зміни до МКУ та деяких інших документів. Основними були зміни щодо прав ввезення автомобіля резидентом, що виконує свої професійні обов'язки згідно договору з роботодавцем, котрий зареєстрований за межами України. В такому випадку максимальний термін перебування авто в країні – 10 діб, з обов'язковим його декларуванням та застосуванням заходів гарантування. Також було встановлено, що авто, які перебувають в Україні понад 30 діб, мають бути зареєстрованими. Крім того, було введено автоматизований інформаційний обмін між органами Держприкордонслужби, МВС України і Держмитслужбою. В ЗУ «Про дорожній рух» були внесені зміни щодо обов'язків водія з авто в режимі транзиту/тимчасового ввезення. Були розширені повноваження поліцейського в плані виявлення і протидії порушенням умов транзиту і тимчасового ввезення.

Штрафні санкції піддалися підвищенню і, хоча, згідно з текстом Закону, вони мали б почати застосовуватись не раніше ніж через 180 днів з дня набуття чинності Закону, фактично, такі штрафи на практиці тривалий час взагалі не застосовувалися. Важливим моментом для стимулювання легального імпорту було скасування вимог щодо відповідності стандартам «Євро».

Згідно із Законом України № 2739-IV, введеного у дію ще у 2005 р., в Україні заборонено імпорт легкових автомобілів (код УКТ ЗЕД – 8703), які не відповідають вимогам екологічних стандартів Євро-2. Також, з 1 січня 2016 року забороняється ввезення для вільного обігу нових легкових авто, які не відповідають стандарту Євро-5, при цьому імпортувати вживані автомобілі стандартів Євро-3 та вище дозволено [11]. Починаючи із 01.01.2025 року, встановлюється заборона імпорту нових авто, які не відповідають еко-стандарту Євро-6. Варто відмітити, що згаданий Закон часто піддається змінам, для прикладу, паралельно із впровадженням пільгового періоду розмитнення восени 2018 року було дозволено імпорт старих автомобілів стандартів нижче Євро-5, чого раніше робити не дозволялось.

Закінчення пільгового розмитнення вживаних транспортних засобів не відзначилось зникненням авто з іноземною реєстрацією, якими фактично користувались українці, і, тим більше, появою на ринку більш доступних за ціною імпортних автомобілів. Тому, у Верховну Раду подавались нові законопроекти, які у майбутньому мали стати новим хвилею розвитку української системи митних формальностей для автомобілів, котрі перевозяться через митний кордон України.

За участі Роберта Горвата, автора Закону № 1389-VIII, було складено законопроект № 2078 від 05.09.2019 р., згідно з яким пропонувалось скасувати обмеження на імпорт вживаних автомобілів за критерієм відповідності екологічним стандартам «Євро». Хоча дана законодавча ініціатива була відхилена, оскільки комітети Верховної Ради прийшли до висновку про її невідповідність євроінтеграційній політиці, автор аргументував своє бачення необхідністю українців у доступних авто, якими нові автомобілі не є, та неможливістю колекціонерів ввозити ретро- та інші колекційні транспортні засоби. Альтернативним законопроектом № 2078-1 було відкладено впровадження стандарту Євро-6 до початку 2025 року. У 2022 році в період війни Кабінетом міністрів України було подано нові законопроекти, які мали реформувати процес оподаткування ввезення авто в Україну. Але на сьогодні ті зміни, які були внесені Законом № 1389 є чинними.

Зважаючи на те, що Україна провадить політику європейської інтеграції та гармонізації національного законодавства із законодавством ЄС, оподаткування імпорту транспортних засобів акцизним податком є, в певній мірі, бар'єром на шляху до вищезгаданих цілей. Згідно із статтею 1 Директиви Ради Європейського Союзу № 2008/118/ЄС від 16.12.2008 р., до підакцизних товарів належать електроенергія, алкогольна продукція та тютюнові вироби [11]. В Україні до цих товарів додаються ще пальне та транспортні засоби. Тому слід розглянути можливість скасування акцизного податку на транспортні засоби. Проте необхідно відзначити, що скасування акцизного податку на транспортні засоби призведе до скорочення доходів бюджету.

Враховуючи те, що наслідком такої лібералізації буде подальший хаотичний потік старих автомобілів, доречним є запровадження транспортного податку, виходячи із екологічних стандартів «Євро», типу двигуна та потреби екологічного захисту взамін існуючому специфічному акцизу. Введення екологічного базису в основу оподаткування вже було в багатьох законопроектах, поданих на розгляд Верховної Ради України, але вони все ще не були впроваджені. Алгоритм побудови такого податку повинен забезпечувати більші розміри податку з тих автомобілів, які не відповідають екологічним стандартам Євро-5 та Євро-6, та звільнення від сплати податку електромобілів. Процес інтеграції в ЄС зрештою вимагатиме від України не відстрочення впровадження, а приєднання до екологічного стандарту Євро-6. Крім цього, запровадження оподаткування транспортних засобів за принципом екологічних стандартів, дозволить вирішити проблему перенасичення автомобільних шляхів (через формування відповідних грошових фондів на розвиток транспортної інфраструктури, утилізацію авто).

Успішним кроком до європейських стандартів є обов'язковий регулярний технічний огляд усіх транспортних засобів, адже на даний час через нього мають проходити лише автомобілі, що здійснюють комерційні перевезення пасажирів та небезпечних вантажів. Враховуючи високу швидкість старіння, оптимальним було б закріпити техогляд автомобілів віком до 5 років кожні 2 роки, а автомобілів старше 5 років – щорічно. Така зміна не буде новою для України, оскільки вже мала місце раніше. Але, практика показала, що тодішні перевірки транспортного засобу були лише способом незаконного збагачення осіб, відповідальних за проведення огляду, і глобально не впливали на усунення несправностей автомобіля його власником. Натомість здійснення незалежного сертифікованого техогляду за європейським зразком стане інструментом суттєвого скорочення ввезення напівзруйнованих старих транспортних засобів в Україну. Вирішення проблеми корупції слід здійснювати через забезпечення незалежності служби, яка буде проводити технічний огляд. Чудовим прикладом дієвої системи технічного контролю є німецька система, яка завдячує своїй ефективності такій інституції, як Асоціація технічної інспекції (нім. – «Technischer Überwachungsverein»). TÜV є юридично відокремленою від держави, приватною та незалежною організацією, яка здійснює проведення технічних оглядів транспортних засобів та надає послуги із сертифікації інших товарів. Асоціація заснована неприбутковими організаціями, а прибуток від її діяльності розподіляється виключно в межах групи і виключно на покриття поточних та капітальних витрат. У володінні даної корпорації є чимало власних станцій технічного огляду (TÜV Stations), які здійснюють періодичний технічний огляд транспортних засобів, що вимагається відповідно до законодавства країни. Сам огляд проводиться якісно і прискіпливо. Задля уникнення корупційних явищ в Асоціації має місце гідна оплата праці працівників (зокрема, завдяки спрямуванню прибутків компанії в дане русло), існують цифрові системи моніторингу поломок транспортного засобу, дані з яких відправляються менеджменту та контролюються. Також проводиться зовнішній та внутрішній контроль (аудит). Не є проблемним створення таких інспекцій в Україні. Наша країна в певних сферах є лідером в аспектах цифровізації і створення такої інспекції на засадах цифрового моніторингу, внутрішнього та зовнішнього аудиту мало б забезпечити проведення ефективного контролю за технічним станом транспортних засобів.

**Висновки з проведеного дослідження.** Підсумовуючи, варто зазначити, що незважаючи на певну стабілізацію з імпортом легкових автомобілів в Україну, не можемо стверджувати про позитивну динаміку для країни щодо ввезення таких авто. Вирішуючи європейські проблеми з утилізацією старих транспортних засобів, ми створюємо підґрунтя для поточних та майбутніх проблем України. Виходячи з цього, необхідним є реформування оподаткування ввезення автомобілів у напрямку підвищення податкового навантаження на транспортні засоби, які не відповідають екологічним та технічним стандартам.

### Література

1. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text> (дата звернення: 10.11.2022).
2. Герман О. О. Митні формальності щодо автомобільних транспортних засобів : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Одеса, 2018. URL: [http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/9060/Aref\\_Herman.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/9060/Aref_Herman.pdf?sequence=1&isAllowed=y) (дата звернення: 10.11.2022).
3. Glossary Of International Customs Terms. D/2013/0448/20. Brussels : Word Customs Organization, 2013. 37 p. URL: <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/glossary-of-international-customs-terms/glossary-of-international-customs-terms.pdf> (дата звернення: 12.11.2022).
4. Комаров О. В. Проблема транспортних засобів з іноземною реєстрацією в Україні: причини та наслідки. *Інвестиції: практика та досвід*. 2018. № 19. С. 84-88.
5. Митна справа : підручник / Крисоватий А. І., Герчаківський С. Д., Дем'янюк О. Б. та ін. ; за ред. А. І. Крисоватого. Тернопіль : ВПЦ «Економічна думка ТНЕУ», 2014. 540 с.
6. Про внесення зміни до підрозділу 5 розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку ринку вживаних транспортних засобів : Закон України від

31.05.2016 р. № 1389-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1389-19#Text> (дата звернення: 12.11.2022).

7. Податковий кодекс України : Закон України від 02.12.2010 р. № 2756-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text> (дата звернення: 10.11.2022).

8. Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства на період дії воєнного стану : Закон України від 24.03.2022 р. № 2142-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2142-20#Text> (дата звернення: 12.11.2022).

9. Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо перегляду окремих пільг з оподаткування : Закон України від 21.06.2022 р. № 2325-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2325-IX#Text> (дата звернення: 12.11.2022).

10. Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування акцизним податком легкових транспортних засобів : Закон України від 08.11.2018 р. № 2611-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2611-19#Text> (дата звернення: 10.11.2022).

11. Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів : Закон України від 26.08.2005 р. № 2739-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2739-15#Text> (дата звернення 10.11.2022).

12. Council Directive 2008/118/EC of 16 December 2008 concerning the general arrangements for excise duty. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32008L0118> (дата звернення: 10.11.2022).

### References

1. The Verkhovna Rada of Ukraine (2012), Law of Ukraine “Customs Code of Ukraine” dated 13.03.2012 no. 4495-VI, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text> (access date November 10, 2022).

2. Herman, O.O. (2018), “Customs formalities regarding motor vehicles”, Thesis abstract of Cand. Sc. (Law), 12,00.07, Odessa, Ukraine, available at: [http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/9060/Aref\\_Herman.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/9060/Aref_Herman.pdf?sequence=1&isAllowed=y) (access date November 10, 2022).

3. World Customs Organization (2013), Glossary Of International Customs Terms D/2013/0448/20, Brussels, Belgium, 37 p., available at: <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/glossary-of-international-customs-terms/glossary-of-international-customs-terms.pdf> (access date November 11, 2022).

4. Komarov, O.V. (2018), “The problem of vehicles with foreign registration in Ukraine: causes and consequences”, *Investytsii: praktyka ta dosvid*, no. 19, pp. 84-88.

5. Krysovatyi, A.I. (Ed.), Herchakivskiy, S.D., Demianiuk, O.B. et al. (2014), *Mytna sprava* [Customs affair], textbook, VPTs “Ekonomichna dumka TNEU”, Ternopil, Ukraine, 540 p.

6. On the amendment of Subsection 5 of Chapter XX “Transitional Provisions” of the Tax Code of Ukraine regarding stimulation of the development of the used vehicles market (2016), Law of Ukraine No. 1389-VIII. available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1389-19#Text> (access date November 12, 2022).

7. The Verkhovna Rada of Ukraine (2010), Law of Ukraine “Tax Code of Ukraine” dated 02.12.2010 no. 2756-VI, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text> (access date November 10, 2022).

8. The Verkhovna Rada of Ukraine (2022), Law of Ukraine “On amendments to the Tax Code of Ukraine and other legislative acts of Ukraine regarding the improvement of legislation for the period of martial law” dated 24.03.2022 no. 2142-IX, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2142-20#Text> (access date November 12, 2022).

9. The Verkhovna Rada of Ukraine (2022), Law of Ukraine “On amendments to the Tax Code of Ukraine and other legislative acts of Ukraine regarding revision of certain tax benefits” dated 21.06.2022 no. 2325-IX, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2325-IX#Text> (access date November 12, 2022).

10. The Verkhovna Rada of Ukraine (2018), Law of Ukraine “On amendments to the Tax Code of Ukraine regarding excise tax on passenger vehicles” dated 08.11.2018 no. 2611-VIII, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2611-19#Text> (access date November 10, 2022).

11. The Verkhovna Rada of Ukraine (2005), Law of Ukraine “About some issues of import into the customs territory of Ukraine and the first state registration of vehicles” dated 26.08.2005 no. 2739-IV, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2739-15#Text> (access date November 10, 2022).

12. Council Directive 2008/118/EC of 16 December 2008 concerning the general arrangements for excise duty, available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32008L0118> (access date November 10, 2022).