

О. Долженков,

аспірант кафедри адміністративного та фінансового права
Національного університету «Одеська юридична академія»

УДОСКОНАЛЕННЯ СПРАВЛЯННЯ ТРАНСПОРТНОГО ПОДАТКУ В УКРАЇНІ

Незважаючи на численні зміни, які постійно вносяться до податкового законодавства, механізм справляння транспортного податку в Україні має серйозні неточності та недоліки. Таким чином, питання його вдосконалення, в тому числі і враховуючи окремі елементи досвіду зарубіжних країн, є актуальним для дослідження.

Мета дослідження полягає в тому, щоб виявити наявні проблемні моменти, що стосуються справляння транспортного податку в Україні, та запропонувати напрями їх вирішення, а також шляхи вдосконалення законодавства з даного питання. Зокрема, аналізується правовий механізм транспортного податку, досліджуються перспективи розширення переліку об'єктів цього податку, враховуючи досвід розвинених зарубіжних країн.

Закон України «Про систему оподаткування» № 1251-ХІІ від 25.06.1991 року, яким визначалися 29 видів загальнодержавних податків і зборів та 16 видів місцевих податків і зборів, їх граничні величини та порядок обчислення, поклав початок формуванню інституту майнового оподаткування. Серед місцевих податків і зборів був зазначений і такий майновий податок, як податок із власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів [1]. Механізм справляння саме цього податку визначав Закон України «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів» № 1963-ХІІ від 11.12.1991 року (далі – Закон № 1963-ХІІ).

Відповідно до Закону № 1963-ХІІ об'єктом оподаткування визначали-

ся трактори (колісні), автомобілі легкові, вантажні або спеціального призначення, мотоцикли та велосипеди з установленим двигуном, яхти та судна парусні, човни моторні і катери, інші човни; база оподаткування: 100 куб. см. об'єму циліндрів двигуна, залежала від потужності двигуна в кВт, довжини корпусу судна в см; ставка визначалася на рівні 2,5-1000 грн./100 куб. см, 0,5 грн./1 кВт потужності двигуна, 7-14 грн./100 см довжини судна [2].

02 грудня 2010 року Верховна Рада України прийняла Податковий кодекс України № 2755-VI (далі – ПК України), яким податок із власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів було скасовано і введено в дію збір за першу реєстрацію транспортних засобів, який діяв до 2015 року та був єдиним видом оподаткування транспорту в Україні [3].

На момент прийняття ПК України об'єктом оподаткування транспортним податком були колісні транспортні засоби, судна та літаки і вертольоти; база оподаткування: 100 куб. см. об'єму циліндрів двигуна, та залежала від потужності двигуна в кВт, довжини корпусу судна в см та максимальної злітної маси; ставка визначалася на рівні 3-60 грн./100 куб см, 0,5-3 грн./1 кВт потужності двигуна, 7-14 грн./100 см довжини, 1 грн./1 кг максимальної злітної маси.

Законом України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо податкової реформи» № 71-VIII від 28.12.2014 року (далі – Закон № 71-VIII) було запроваджено новий місцевий податок у складі податку на



майно – транспортний податок, який винесено в окрему статтю 267 ПК України [4].

Відповідно до статті 267 ПК України в редакції Закону № 71-VIII об'єктом оподаткування були легкові автомобілі, які використовувалися до п'яти років і мали об'єм циліндрів двигуна понад 3000 куб. см; база оподаткування: легковий автомобіль, що був об'єктом оподаткування; ставка податку встановлювалася з розрахунку на календарний рік у розмірі 25 000 гривень за кожен легковий автомобіль, що був об'єктом оподаткування.

Проте у змінах до ПК України щодо транспортного податку не відображені такі транспортні засоби, як яхти, літаки, гелікоптери, тобто такі транспортні засоби, які знаходяться у власності фізичних або юридичних осіб, не вважаються предметом розкоші та не підлягають оподаткуванню.

Отже, з прийняттям ПК України відбулися зміни в механізмі оподаткування, а з прийняттям Закону № 71-VIII відбулися зміни, що призвели до скорочення кількості платників у зв'язку з обмеженням об'єкта оподаткування транспортним податком (лише легкові автомобілі) та помітно вплинули на обсяг надходжень до дохідної частини бюджету.

Так, якщо у 2010 році до бюджету надійшло 1 905,37 млн. грн. податку

власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, то вже у 2016 році надходження від транспортного податку зменшилися на 54,12% у порівнянні з попередніми роками та склали 259,91 млн. грн. (рис. 1) [5].

Із наведених даних на рис. 1. видно, що за вказаний період спостерігається досить невірні динаміка надходжень від сплати податку, яка спричинена постійним реформуванням податкового законодавства у сфері справляння податку з транспорту.

З 01 січня 2017 року в Україні суттєво збільшено розмір мінімальної заробітної плати в порівнянні з попередніми роками. У зв'язку із цим Законом України від 21.12.2016 року № 1797-VIII «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо покращення інвестиційного клімату в Україні» внесено зміни до ПК України стосовно визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів [6]. Критерієм для визначення об'єкта оподаткування таких транспортних засобів є їх вік (із року випуску яких минуло не більше п'яти років (включно) та середньоринкова вартість, що напряму залежить від встановленого законом на 01 січня податкового (звітного) року розміру мінімальної заробітної плати (станом на 01 січня 2018 року її роз-

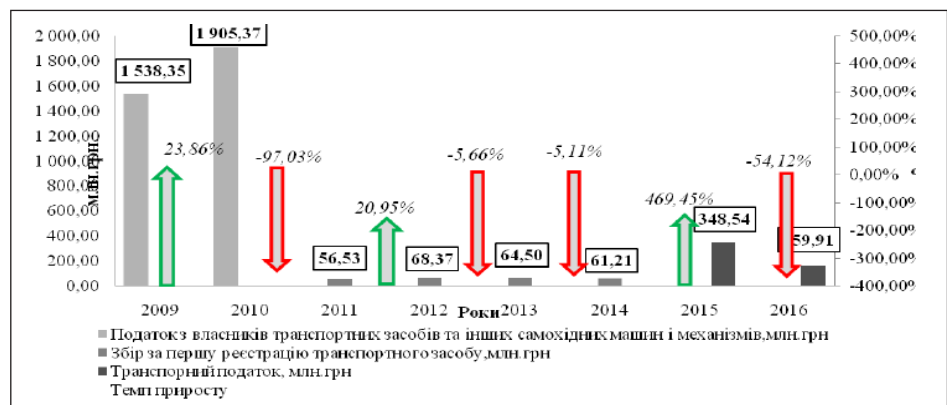


Рис. 1. Динаміка та темпи приросту надходжень від оподаткування транспорту за 2009–2016 роки



мір становить 3723,00 грн.). Унаслідок цього змінена розрахункова середньоринкова вартість легкових автомобілів для цілей оподаткування – шляхом зменшення у два рази. Тобто якщо у 2016 році така вартість становила 750 мінімальних заробітних плат, то у 2017–2018 роках – 375.

Розроблення подальших шляхів удосконалення справляння та адміністрування транспортного податку неможлива без звернення до міжнародного досвіду з урахуванням позитивних та негативних тенденцій у його справлянні.

Найбільше з таким податком експериментують у Німеччині. З липня 2009 року правила нарахування транспортного податку було змінено: в Німеччині діє єдиний принцип оподаткування власників транспортних засобів. Відповідно до чинних правил оподаткування величина податку залежить від двох показників. Перший – це об'єм двигуна: чим більший об'єм двигуна, тим більший податок. До уваги береться також і тип двигуна. Наприклад, для власників транспортних засобів із бензиновим двигуном ставка податку складає 2 євро за кожні 100 куб. см, а для власників транспортних засобів із дизельним двигуном – 9 євро за кожні 100 куб. см. Другий показник розрахунку податку з власників транспортних засобів – це об'єм викиду вуглекислого газу CO₂. Ставка податку складає 2 євро за кожен грам. Проте існує так званий базовий об'єм – це 120 грамів за кілометр шляху. Якщо транспортний засіб виділяє менше ніж 120 грамів за кілометр шляху, то податок за цим показником не сплачується. Така система сприяє купівлі та виробництву більш екологічних автомобілів [7].

Майже ідентична система нарахування та стягнення податку з власників транспортних засобів існує у Франції. Величина податку, що сплачує власник під час реєстрації нового транспортного засобу, також залежить від двох показників. На відміну від Німеччини, першим показником є потужність дви-

гуна транспортного засобу, а не об'єм двигуна. Щодо другого показника, то це також об'єм викиду вуглекислого газу CO₂, який у Франції дещо вищий і складає 200 грамів газу за кілометр шляху. Таким чином, фінансування екологічних програм Франції здійснюється через надходження від зазначеного податку.

У Сполучених Штатах Америки механізм стягнення та нарахування податку з транспортних засобів є принципово іншим, але там також застосовується так звана «екологічна» схема: більше платить той, хто більше їздить – податок із власників транспортних засобів включено до ціни на паливо. Чим більше автомобіль споживає палива, тим більша величина податку, який сплачують до бюджету. Надходження від цього податку використовують на будівництво та ремонт доріг у США [8].

У Данії влада намагається підтримувати екологічні види транспорту, наприклад, велосипед або мопед, тому під час реєстрації автомобіля сплачується податок у розмірі 105% від його вартості. Якщо ж вартість автомобіля складає більше ніж 34 тис. крон (приблизно 18 тис. дол. США), то власник має сплатити 180% від його вартості. Крім того, в Данії великим акцизом обкладається і бензин – тобто власники сплачують податок двічі: під час реєстрації та під час використання автомобіля. Вартість транспортних засобів у Данії набагато вища, ніж в інших країнах Європи, що, насамперед, пов'язано з високим податком на імпортовані товари. Надходження від податку спрямовані на соціальну сферу – виплати пенсій, фінансування медицини та освіти [9].

В Ізраїлі з 2009 року всі транспортні засоби поділили на 15 екологічних груп за рівнем забруднення навколишнього середовища. Власники транспортних засобів, що належать до найнижчої екологічної групи, сплачують до бюджету 92% від їх вартості. Мінімальний податок – 10% від вартості автомобільного засобу – сплачують власники електро-

вання обмежується лише одним видом транспорту – легковими автомобілями, тобто не відображені такі транспортні засоби, як мотоцикли, судна (яхти та інші плавучі засоби для дозвілля або спорту), літаки і вертольоти.

Також необхідно зазначити, що ставка транспортного податку становить 25 тисяч гривень за кожен легковий автомобіль, що є об'єктом оподаткування, однак даний спрощений підхід до визначення бази оподаткування нівелює відмінності між автомобілями, наприклад, із об'ємом циліндрів двигуна 3 000 куб. см і 5 000 куб. см., який перевищує вартість автомобіля з двигуном у 3 000 куб. см.

До недоліків даного податку варто віднести й пряме заохочення до купівлі автомобілів, що перебували у використанні більше п'яти років, задля уникнення оподаткування, а також до нелегального перевезення автомобілів із-за кордону в розібраному вигляді, для подальшого перепродажу на території України вже в зібраному стані з метою уникнення розмитнення та оподаткування автомобілів на прикордонних пунктах.

Отже, враховуючи вищевикладене, необхідно констатувати, що позитивний ефект матиме запровадження заходів щодо вдосконалення справляння транспортного податку шляхом внесення таких змін до податкового законодавства України:

– розширення бази оподаткування транспортним податком за рахунок віднесення до об'єкта оподаткування поряд із легковими автомобілями, середньоринкова вартість яких становить понад 375 розмірів мінімальної заробітної плати, встановленої законом на 1 січня податкового (звітного) року, і мотоциклів, середньоринкова вартість яких становить понад 200 розмірів мінімальної заробітної плати, встановленої законом на 1 січня податкового (звітного) року; суден (яхт та інших плавучих засобів для дозвілля або спорту), зареєстрованих у Державному судновому реєстрі України або

Судновій книзі України, оснащених стаціонарним або підвісним двигуном (двигунами) потужністю понад 75 кВт; літаків і вертольотів, зареєстрованих у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України;

– базу оподаткування об'єктів оподаткування визначати за їх вартістю під час придбання на митній території України або митною вартістю під час їх ввезення на митну територію України; в разі наявності у платника податку кількох об'єктів оподаткування базу оподаткування обчислювати окремо за кожним із таких об'єктів;

– передбачити для об'єктів оподаткування, а саме легкових автомобілів і мотоциклів, ставку податку в розмірі 5 відсотків їх вартості під час придбання на митній території України або ввезення на митну територію України з урахуванням податку на додану вартість, а для об'єктів оподаткування, а саме суден (яхт та інших плавучих засоби для дозвілля або спорту), літаків і вертольотів – 10 відсотків їх вартості під час придбання на митній території України або ввезення на митну територію України з урахуванням податку на додану вартість.

Запропоновані зміни до податкового законодавства України дозволять підвищити справедливість та ефективність функціонування транспортного податку зокрема, а також сприятимуть збільшенню обсягів надходжень до бюджету від справляння даного виду податку в цілому.

Ключові слова: транспортний податок, механізм оподаткування, соціальна справедливість, прогресивне оподаткування, вартісні характеристики, справляння транспортного податку.

На підставі аналізу справляння транспортного податку на різних етапах економічного розвитку держави задля уніфікації та подолання існуючих недоліків запропоновано зміни до податкового законодавства у сфері оподаткування транспорту.



У статті проводиться науковий аналіз правового механізму зазначеного податку, а також досліджуються перспективи розширення бази оподаткування транспортного податку.

На основани анализе взимания транспортного налога на разных этапах экономического развития государства для унификации и преодоления существующих недостатков предложены изменения в налоговое законодательство в сфере налогообложения транспорта. В статье проводится научный анализ правового механизма указанного налога, а также исследуются перспективы расширения базы налогообложения транспортного налога.

In the article, based on the analysis of the collection of transport tax at various stages of economic development of the state, for unification and overcoming of existing shortcomings, amendments to tax legislation in the field of transport taxation were proposed. The article analyzes the legal mechanism of the mentioned tax, as well as explores the prospects of expanding the tax base.

Література

1. Закон про систему оподаткування. 1991 (Верховна Рада УРСР). Відомості Верховної Ради України. 39. 510.
 2. Закон про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних

машин і механізмів. 1992 (Верховна Рада України). Відомості Верховної Ради України. 11. 150.

3. Податковий кодекс України. 2010 (Верховна Рада України). Офіційний сайт Верховної Ради України. URL : <http://zakon.rada.gov.ua/rada/card/2755-17>.

4. Закон про внесення змін до Податкового кодексу України щодо податкової реформи. 2014 (Верховна Рада України). Відомості Верховної Ради України. 7-8. 55.

5. Дані офіційного веб-порталу Державної казначейської служби України. URL : <http://www.treasury.gov.ua/main/uk/index>.

6. Закон про внесення змін до Податкового кодексу України щодо покращення інвестиційного клімату в Україні. 2016 (Верховна Рада України). Відомості Верховної Ради України. 5-6. 48.

7. Данилишин В.І. Транспортний податок: зарубіжний досвід та українські реалії. Глобальні та національні проблеми економіки. 3. 702-705.

8. Попова Л.В., Дрожжина И.А., Маслов Б.Г. Налоговые системы зарубежных стран. Москва : Дело и сервис, 2008. 368 с.

9. Міжнародний досвід: адміністрування податків в Європі та в Україні. URL : http://www.sta.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id.

10. Проскура К.П. Зарубіжний досвід організації податкового адміністрування. Економічний часопис-XXI. 2012. 7-8. 7.

11. Податковий кодекс України. 2010 (Верховна Рада України). Офіційний сайт Верховної Ради України. URL : <http://zakon.rada.gov.ua/rada/card/2755-17>.

