

*Moghaikina L. Prevention of illegal behaviour in the underaged: analysis of the US and British experience*

*The article deals with the criminological aspects of the main concepts in the underaged illegal behaviour in the US and the UK. The foreign experience of prevention programmes of Illegal behaviour among the underaged was analysed.*

*Key words: illegal behaviour, delinquent, deviation, prevention of offences, teenagers*

## ЦИВІЛЬНЕ ПРАВО

*Бахуринська М. М.*

*Київський національний університет імені Тараса Шевченка*

### ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПЛАТИ ЗА ЗЕМЛЮ ДЛЯ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*У статті розглядаються нові правові підходи сплати земельного податку із земель залізничного транспорту, що запровадженні чинним податковим законодавством України, порядок та особливості його справляння.*

*Ключові слова: Підприємства залізничного транспорту, земельний податок, сплата за землю, землі ділянки залізничного транспорту, пільгові умови.*

В результаті змін що відбулися в податковому законодавстві актуальним залишаються питання визначення особливостей застосування пільгового правового режиму нарахування та сплати земельного податку із земель залізничного транспорту.

**Мета статті.** Зважаючи на соціальну спрямованість та економічний ефект залізничного транспорту автор ставить перед собою завдання провести аналіз нового механізму оподаткування земель, що використовуються підприємствами залізничного транспорту, оскільки податкові пільги є ефективним методом державного регулювання господарської діяльності, а тому їх застосування має бути вкрай виваженим та обґрунтованим.

Підприємства залізничного транспорту є значними землекористувачами, яким відводяться великі за розміром масиви землі, що охоплюють земельні ділянки не тільки під залізничним полотном, але й для розміщення станцій з усіма будівлями і спорудами енергетичного, локомотивного, вагонного, колійного, вантажного і пасажирського господарства, сигналізації та зв'язку, водопостачання, каналізації, під захисними та укріплювальними насадженнями, службовими, культурно-побутовими будівлями та іншими спорудами, необхідними для забезпечення роботи залізничного транспорту.

Зважаючи на стратегічне значення та соціально-економічний аспект діяльності залізниці, для державних підприємств залізничного транспорту встановлений пільговий правовий режим нарахування та сплати земельного податку.

Слід зазначити, що при практичному застосуванні відповідних норм постійно виникали розбіжності між податковими органами та підприємствами залізничного

транспорту стосовно земельних ділянок, які є об'єктами пільгового оподаткування. Причиною вказаних розбіжностей є недостатня конкретизація законодавчих положень щодо умов користування податковою перевагою та неузгодженість термінології у актах податкового та земельного законодавства.

Так згідно з ч. 10 ст. 7 Закону України "Про плату за землю" [1], який втратив чинність у зв'язку з введенням в дію Податкового кодексу України, податок за земельні ділянки населених пунктів, надані для залізниць, справляється у розмірі 25 відсотків суми земельного податку, обчисленого на загальних підставах (1 відсоток від нормативно-грошової оцінки землі).

Відповідно до ст. 8 Закону України "Про плату за землю" податок за земельні ділянки за межами населених пунктів, надані для залізничного транспорту справляється у розмірі 0,02 відсотка від грошової оцінки одиниці площі ріллі по області. В той час як за загальним правилом земельний податок за землі за межами населених пунктів складає 5 відсотків від грошової оцінки одиниці площі ріллі по області.

Таким чином, об'єктом пільгового оподаткування за Законом України "Про плату за землю" визнавалися всі землі залізничного транспорту. Незважаючи на це органи державної податкової служби намагались необґрунтовано обмежити пільговий режим оподаткування, поширивши його тільки на частину земель залізничного транспорту.

При цьому органи оподаткування посилались на те, що більшість підприємств залізничного транспорту здійснює діяльність, безпосередньо не пов'язану з перевезенням пасажирів та вантажів у визначеному регіоні транспортної мережі, і при цьому надані їм земельні ділянки віднесено до інших категорій, що не належать до категорії земель залізничного транспорту, а тому при оподаткуванні земель, наданих промисловим підприємствам залізничного транспорту, підприємствам автомобільного транспорту, спеціалізованим підприємствам залізничного транспорту, та земельних ділянок під іншими об'єктами (службові, культурно-побутові приміщення та споруди тощо), не може застосовуватися пільгова ставка земельного податку [2]. Тим самим органи державної податкової служби намагались обґрунтувати поділ земель залізничного транспорту за їх функціональним призначенням на два види: землі, що безпосередньо пов'язані з залізничними перевезеннями та інші землі, надані залізницям.

Однак вказана вище правова позиція податків, як правило, не знаходила підтримки в судах України, які скасовували необґрунтовані рішення органів державної податкової служби про донарахування земельного податку за загальною ставкою, при цьому суди виходили з того, що всі землі, якими користується залізниця, відносяться до земель залізничного транспорту (Ухвала Вищого адміністративного суду України від 4 червня 2009 року [3]).

Зазначена вище колізія між Законом України "Про плату за землю" та правозастосовною практикою органів державної податкової служби мала бути усунута в межах систематизації податкового законодавства, результатом якої стало прийняття Податкового кодексу України від 02.12.2010 року [4]. При цьому законодавець став на бік органів державної податкової служби, посиливши тим самим фіскальну функцію

відповідних правових норм.

Зберігши розміри ставки оподаткування, законодавець в первинній редакції Податкового кодексу України (ч. 4 ст. 276 та ч. 2 ст. 278) обмежив дію пільгового режиму оподаткування тільки земельними ділянками, що надані для залізниць в межах смуг відведення.

Однак, вирішивши таким чином питання посилення фіскального навантаження на підприємства залізничного транспорту, законодавець створив нові підстави для виникнення колізійних питань під час застосування відповідних норм на практиці, оскільки на даний момент ні питання нормативного визначення смуг відведення, ні питання закріплення їх меж в натурі (на місцевості) та в земельному кадастрі належним чином не вирішені.

Відповідно до статті 68 Земельного кодексу України до земель залізничного транспорту належать землі смуг відведення залізниць під залізничним полотном та його облаштуванням, станціями з усіма будівлями і спорудами енергетичного, локомотивного, вагонного, колійного, вантажного і пасажирського господарства, сигналізації та зв'язку, водопостачання, каналізації; під захисними та укріплювальними насадженнями, службовими, культурно-побутовими будівлями та іншими спорудами, необхідними для забезпечення роботи залізничного транспорту.

Підпунктом 14.1.236 пункту 14.1 статті 14 Податкового кодексу України визначено, що смуга відведення залізниць – це землі, надані під залізничне полотно та його облаштування.

Однак до цього часу українське законодавство не встановило розміри і режим використання смуг відведення залізниць. А тому до прийняття відповідних нормативних актів застосовуються норми відводу земель для залізниць СРСР, затверджені Постановою Держбуду СРСР від 19 грудня 1974 р. № 247. Норми встановлюють ширину смуг земель, які відводяться для залізниць колії 1520 мм загальної мережі і колії 1520 і 750 мм зовнішніх під'їзних шляхів промислових сільськогосподарських і лісозаготівельних підприємств. Ширина смуг відведення визначається в залежності від висоти насипу для залізниць колії 1520 мм і 750 мм. Розміри та внутрішня структура земельних ділянок площадних об'єктів залізничного транспорту визначається відповідно до проектної документації [5].

Не вказуються розміри та межі смуг відведення окремо і в державних актах на постійне користування земельними ділянками, а тому порядок розрахунку земельного податку за землі залізничного транспорту значно ускладнився, що створило передумови для виникнення численних правових колізій та судових спорів.

Усвідомивши недосконалість та очевидну конфліктність прийнятих норм законодавець зробив спробу вдосконалити правове регулювання пільгового режиму оподаткування земель залізничного транспорту.

Так, Закон України “Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України (щодо удосконалення деяких норм Податкового кодексу України)”, прийнятий Верховною Радою України 07.07.2011 року, знову поширив пільговий режим оподаткування на землі залізничного транспорту, зробивши при цьому ряд виключень.

Зокрема відповідно до нових редакцій ч. 4 ст. 276 та ч. 2 ст. 278 Податкового

кодексу України об'єктом пільгового оподаткування були визнані земельні ділянки, що відносяться до земель залізничного транспорту, крім земельних ділянок на яких знаходяться окремо розташовані культурно-побутові будівлі та інші споруди.

Однак знову поширивши на більшість земель, наданих підприємствам залізничного транспорту, пільговий режим оподаткування і зменшивши таким чином податкове навантаження на залізницю, законодавець не усунув підстави для множинного тлумачення відповідних норм, спорів про функціональне призначення конкретних земельних ділянок та виникнення у зв'язку з цим численних судових справ.

На погляд автора, подібні недоліки правового регулювання порядку оподаткування земель залізничного транспорту пов'язані з тим, що при вирішенні питання посилення податкового навантаження на підприємства залізничного транспорту, не враховуються положення земельного законодавства, які визначають порядок та підстави віднесення земель до категорії земель залізничного транспорту.

Зокрема норми Податкового кодексу України щодо виділення в межах земель залізничного транспорту окремих видів земельних ділянок відповідного до їх функціонального призначення не узгоджуються з Наказом Державного комітету України із земельних ресурсів "Про затвердження Класифікації видів цільового призначення земель" від 23 липня 2010 року № 548, який набув чинності 15 лютого 2011 року [6]. Зазначений підзаконний нормативний акт в межах законодавчо затверджених категорій земель з метою використання органами державної влади та місцевого самоврядування для ведення обліку земель та формування звітності із земельних ресурсів визначив поділ земель на окремі види цільового призначення земель, які характеризуються власним правовим режимом екосистемними функціями, видом господарської (економічної) діяльності, типами забудови, типами особливо цінних об'єктів.

В межах категорії "землі транспорту" було виокремлено два види цільового призначення земель, що можуть надаватися підприємствам залізничного транспорту:

– землі для розміщення та експлуатації будівель і споруд залізничного транспорту (код 12.12.01), що кореспондується з розділом 60 "Наземний транспорт" Класифікації видів економічної діяльності [7];

– землі для розміщення та експлуатації будівель та споруд додаткових транспортних послуг та допоміжних операцій (код 12.12.08), що кореспондується з розділом 63 "Допоміжні транспортні послуги" Класифікації видів економічної діяльності.

Таким чином, запропоновані як в первинній редакції Податкового кодексу України, так і його удосконаленій редакції критерії поділу земель на групи за їх функціональним призначенням не відповідають ні Класифікації видів цільового призначення земель, ні пов'язаній з нею Класифікації видів економічної діяльності. не використовується термін смуги відведення земель залізничного транспорту.

Так, наприклад, різні елементи смуг відведення, визначених в ч. 3-5 ст.6 Закону України "Про залізничний транспорт", можуть бути віднесені до різних видів цільового призначення земель. Землі під залізничними коліями (клас КВЕД 60.1) відносяться до земель для розміщення та експлуатації будівель і споруд залізничного

транспорту (код 12.12.01), а землі під лініями енергопостачання (підклас КВЕД 63.21.1), які включаються до смуг відведення залізниць, відносяться до земель для розміщення та експлуатації будівель та споруд додаткових транспортних послуг та допоміжних операцій (код 12.12.08).

Одночасно землі залізничного транспорту, зайняті культурно-побутовими спорудами, що відповідно до удосконаленої редакції Податкового кодексу України виключені з пільгового податкового режиму, взагалі не вказані у відповідних розділах Класифікації видів економічної діяльності, що пов'язані з діяльністю залізничного транспорту.

Наслідком такої неузгодженості разом із встановленим ч. 5 ст. 20 Земельного кодексу України правом землекористувача самостійно змінювати вид використання земельної ділянки в межах встановленої категорії земель, стане постійне виникнення конфліктних та спірних ситуацій щодо порядку нарахування та сплати земельного податку з земель залізничного транспорту.

З огляду на зазначене вище, автор вважає помилковим позицію законодавця, який намагаючись збільшити податкове навантаження на підприємства залізничного транспорту, в частині нарахування та сплати земельного податку, виокремлює в межах категорії земель залізничного транспорту окремі категорії земель за їх функціональним призначенням, що не кореспондуються з відповідною класифікацією, передбаченою земельним законодавством.

Тому, на наш погляд, податкові правовідносини мають бути врегульовані притаманними податковому праву методами, зокрема, підсилення податкового навантаження на підприємства залізничного транспорту можливо реалізувати через економічно обґрунтоване підвищення пільгової ставки податку для всіх земель залізничного транспорту, що забезпечить не тільки збільшення дохідної частини бюджету, але і дозволить попередити виникнення правових колізій та відповідних судових спорів.

Підсумовуючи зазначене вище, автор приходить до висновку, що при вирішенні питання про застосування пільгової ставки земельного податку та віднесення конкретних земельних ділянок до земель залізничного транспорту визначальною має бути реєстрація правовстановлюючих документів (державних актів на право постійного користування) із певним цільовим призначенням земельної ділянки. У випадку необхідності зміни податкового навантаження на підприємства залізничного транспорту зі сплати земельного податку законодавець повинен використовувати механізм зміни ставки податку, а не встановлення різних ставок для окремих видів земель, наданих підприємствам залізничного транспорту.

#### **Використані джерела:**

1. Закон України "Про плату за землю" від 03.07.1992 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 38. – Ст. 560.
2. Вісник податкової служби України. – К., 2004. – № 42(324). – С. 54-56.
3. Бюлетень законодавства і юридичної практики України. – № 2 – 2010 р.
4. Податковий кодекс України від 02.12.2010 р. // Голос України – 04.12.2010 – № 229.
5. *Мірошниченко А. М., Марусенко Р. І.* Науково-практичний коментар Земельного кодексу України. – К. : Правова єдність, 2009. – С. 181.

6. Наказ Державного комітету України із земельних ресурсів “Про затвердження Класифікації видів цільового призначення земель” від 23.07.2010 р // Офіційний вісник України від 15.11.2010. – № 85. – Ст. 3006.
7. Наказ Держстандарту України “Про затвердження класифікації видів економічної діяльності”. від 22.10.1996 р. № 441.

***Бахуринская М. М. Особенности правового регулирования платы за землю для предприятий железнодорожного транспорта***

*В статье рассматриваются новые подходы оплаты земельного налога с земель железнодорожного транспорта, которые приняты новым налоговым законодательством Украины, порядок та особенности его оплаты.*

***Ключевые слова:*** *Предприятия железнодорожного транспорта, земельного налога, inpayment для земли, земли области железнодорожного транспорта, благоприятные термины.*

***Bakhurinska M. M. Features of the legal adjusting of paying for earth for the enterprises of railway transport***

*The article is examines new legal approaches of inpayment of land-tax are examined from earth of railway transport, that nput of Ukraine a current tax legislation, order and features of his production.*

***Key words:*** *Enterprises of railway transport, land-tax, inpayment are for earth, earth of area of railway transport, favourable terms.*

***Дроздюк Т. М.***

***Київський національний торговельно-економічний університет***

## **ЩОДО ПИТАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТА ЗАПРОВАДЖЕННЯ РИНКУ ЗЕМЕЛЬ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО ПРИЗНАЧЕННЯ**

*Стаття присвячена комплексному дослідженню негативних факторів які можуть виникнути у разі скасування мораторію на продаж земель сільськогосподарського призначення при неналежному нормативно-правовому забезпеченні та переваг його розблокування. У статті наведені аргументи щодо переваг державного регулювання ринку земель сільськогосподарського призначення.*

***Ключові слова:*** *державне регулювання, ринок земель сільськогосподарського призначення, мораторій.*

З усіх національних багатств, які має Український народ, Конституція України прийнята Верховною Радою України від 28 червня 1996 року № 254к/96-ВР ст. 14 визначає основним – землю. Саме тому вона перебуває під особливою увагою та охороною держави. При цьому, особливої гостроти в земельних відносинах набула проблема збереження і раціонального використання земель сільськогосподарського призначення. Означена проблема має значне економічне, політичне та соціальне значення. Оскільки земля є особливим товаром і не тільки товаром – а за конституційними нормами “основним національним багатством”. Тому створення умов для функціонування ринку земель сільськогосподарського призначення - це одне з найактуальніших завдань.

Проблеми становлення ринку землі та включення сільськогосподарських земель у ринковий обіг були і залишаються недостатньо вивчені. В теорії і практиці це призводило до різних суперечностей, неузгодженостей, невпорядкованості, аж до