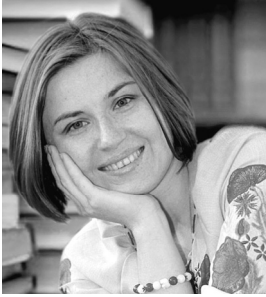


БЕРЕЗОВСЬКА

Світлана Віталіївна

berezovskaya_svetlana@ukr.net



к.ю.н., доцент, кафедра адміністративного і фінансового права Національного університету "Одеська юридична академія"

УДК 347.73:336.22

ТРАНСПОРТНИЙ ПОДАТОК В УКРАЇНИ: НЕДОЛІКИ, ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

TRANSPORT TAX IN UKRAINE: SHORTCOMINGS, PROBLEMS AND WAYS OF SOLVING THEM

Стаття присвячена дослідженню транспортного податку в Україні через визначення його, існуючих на теперішній час, недоліків і проблем. У статті запропоновані можливі шляхи вирішення визначених недоліків і проблем.

Статья посвящена исследованию транспортного налога в Украине через определение его, существующих в настоящее время, недостатков и проблем. В статье предложены возможные пути решения определенных недостатков и проблем.

The present article is dedicated investigation of transport tax in the Ukraine through the definition of its, currently existing, shortcomings and problems. The article proposed possible ways of solving to determined shortcomings and problems.

Ключові слова: місцевий податок, транспортний податок, об'єкт оподаткування, недоліки, шляхи вирішення

Ключевые слова: местный налог, транспортный налог, недостатки, проблемы, пути решения

Keywords: local tax, transportation tax, shortcomings, problems, ways of solving

ВСТУП

Транспортний податок в Україні відповідно до Податкового кодексу України [1] (далі – ПКУ) є обов'язковим місцевим податком, який досліджували окремо або у межах дослідження теоретичних засад майнового оподаткування такі українські науковці-правники та вчені-економісти, як: Г.М. Білецька, Ю.В. Боднарчук, В.І. Данилишин, О.О. Коваль, А.С. Кравчук, І.С. Криницький, М.П. Кучерявенко, А.Ю. Мацкевич, В.М. Мельник, А.С. Нестеренко, А.С. Овчаренко, О.М. Стефанків, А.В. Хомутенко, Є.С. Хорошаєв, О.А. Ціжма, ін. Аналіз робіт зазначених вчених стосовно цього податку дав змогу зробити висновок, що він є не достатньо дослідженим у наукових розробках. У зв'язку з чим, а також так, як транспортний податок є найновішим серед місцевих податків і щодо цього податку існує безліч питань, актуальним є дослідження транспортного податку з метою визначення його недоліків, проблем і шляхів їх вирішення для його удосконалення, покращення порядку реалізації і збільшення обсягів надходжень від цього податку до бюджету місцевого самоврядування.

МЕТА РОБОТИ полягає у визначенні недоліків і проблем транспортного податку в Україні, а також у встановленні шляхів їх вирішення та вдосконалення цього податку.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Методологічною й інформаційною основою роботи є Податковий кодекс України й інші нормативно-правові акти, наукові праці, матеріали періодичних

видань, ресурси Internet. При проведенні дослідження використано діалектичний, системний, логіко-семантичний, функціонально-правовий методи, методи структурно-логічного аналізу, тлумачення.

РЕЗУЛЬТАТИ

З кінця 2014 р. уперше в ПКУ з'явився новий місцевий податок для громадян України з точки зору «податку на розкіш», що не є новим для світової та європейської практики, – транспортний податок. З'явився цей податок відповідно до змін, які були внесені у кодекс Законом України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законів України щодо податкової реформи» [2] від 28 грудня 2014 року, що увів у ПКУ ст. 267 «Транспортний податок». Однак діяти податок почав тільки з 01.01.2015 р. При цьому, не пройшло й року, як законодавець, який тільки ввів транспортний податок, Законом України від 24.12.2015 р. «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2016 році» [3] вносить зміни до ПКУ стосовно цього податку.

Враховуючи норми ПКУ щодо зазначеного податку, на теперішній час транспортний податок України – обов'язковий безумовний прямий платіж, який сплачується юридичними та фізичними особами до місцевого бюджету за легкові автомобілі, які належать їм на праві власності та є об'єктами оподаткування, у порядку та в обсягах, визначених ПКУ.

Проаналізувавши елементи транспортного податку

з 01.01.2015 р. по 01.01.2016 р. і з 01.01.2016 р. відповідно до змін, внесених у ПКУ, ми прийшли до висновку, що законодавець з 2016 р. змінив частково порядок сплати транспортного податку та його об'єкт. Слід відмітити, що на думку, Ю.В. Боднарука, законодавець змінивши об'єкт оподаткування транспортного податку усунув головний недолік, за який критикували цей податок, – його несправедливість, адже, як писав вчений, що транспортний податок з «дорогих» автомобілів є елементом так званого «податку на розкіш»; критерій об'єму двигуна багатьма фахівцями та й пересічними платниками, які відчули на собі дію цього податку в минулому році, був очевидним непоказовим для характеристики «розкішності» автомобіля; він був мало пов'язаний з його вартістю, адже більшість сучасних доволі дорогих автомобілів випускається з відносно невеликими двигунами [4, с. 93].

Зважаючи на вищезазначене, проаналізувавши діючі норми ПКУ щодо транспортного податку та наукові праці щодо нього, вважаємо, що, на теперішній час, ще й досі існують певні недоліки цього податку та проблеми його правового механізму, які вказують на його несправедливість, проблеми його застосування та реалізації, а також на велику імовірність виникнення великої кількості судових спорів стосовно сплати цього податку. Це такі недоліки та проблеми, як:

1. Так як цей податок є місцевим, то його платник, об'єкт, база, ставка та порядок обчислення, сплати та звітування мають визначатися органами місцевого самоврядування для забезпечення їх фінансової самостійності та зацікавленості у збільшенні надходжень від нього, однак вони чітко та фіксовано визначені ПКУ, тобто встановлені державою, без певного вибору.

2. Назва податку не відповідає його сутності, оскільки податок називається «транспортний», а сплачується тільки за володіння легковим автомобілем, хоча відповідно до ст. 21 Закону України «Про транспорт» до транспорту відноситься транспорт загального користування (морський, річковий, автомобільний і авіаційний тощо), промисловий залізничний транспорт, відомчий транспорт [5], а відповідно до ч. 4 ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт», автомобільний транспортний засіб – колісний транспортний засіб (автобус, вантажний і легковий автомобіль, причіп, напівпричіп), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій [6].

3. З зазначеного вище витікає наступний недолік – звуженість об'єкта оподаткування до легкового автомобіля (авто). Тому, з цього виникають питання: чому, якщо транспортний податок є «податком на розкіш», до його об'єкта оподаткування не відносяться яхти, катери, вертольоти, літати тощо; чи, може це все не є предметами розкоші? Також визначений ПКУ об'єкт оподаткування є недоцільним, несправедливим і не забезпечує збільшення надходжень до бюджетів місцевого самоврядування через: 1) віковий критерій легкового автомобіля, оскільки автомобіль 01.01.2012 року випуску вже з 01.01.2017 р. не буде об'єктом

оподаткування; 2) поріг середньоринкової вартості та порядок визначення цієї вартості, оскільки, по-перше, вартість з якої автомобіль стає об'єктом оподаткування залежить від мінімальної заробітної плати, встановленої законом на 1 січня звітного року, тобто кожного року у зв'язку зі зміною розміру мінімальної заробітної плати буде змінюватися й ця вартість, по-друге, постає питання: чи буде проводитися своєчасна обробка інформації щодо середньоринкової вартості усіх автомобілів Мінекономрозвитку та коректна, об'єктивна оцінка цієї вартості? Адже, на теперішній час, вже існує таке: на діючому офіційному сервісі, за допомогою якого визначається вартість легкового автомобіля для сплати транспортного податку, прослідковується наявність не всіх марок і моделей автомобілів, які гіпотетично можуть підпадати під оподаткування, тобто платники податків можуть опинитися в різному становищі залежно від того, чи буде автомобіль їх марки та моделі «оцінений» Міністерством [4, с. 94].

Отже, існуючий на теперішній час об'єкт оподаткування транспортного податку стосується вузького кола платників і тому надходження його до бюджетів у містах є та будуть незначними, а в селах і селищах – взагалі можуть бути відсутні. Також з часом, на наш погляд, цей об'єкт призведе до того, що надходження до бюджетів місцевого самоврядування від цього податку буде не збільшуватися, а, навпаки, зменшуватися чи взагалі будуть відсутні через або зменшення кількості авто, які є об'єктами оподаткування, або об'єктів оподаткування взагалі не буде, адже:

1) легковий автомобіль, який є об'єктом оподаткування, навіть, якщо буде відповідати цінному критерію, при досягненні 5-річного віку з моменту виготовлення, тобто при настанні певного року, перестане бути цим об'єктом. Так як авто 2012 року випуску у 2017 р. вже не буде об'єктом оподаткування, то для того, щоб не платити податок, як фізичні, так і юридичні особи просто не будуть купувати машини старше 2012 року випуску, тим паче, що легковий автомобіль у загальному є розкішшю для українських громадян і більшість власників автомобілів їздить на авто, вік якого старше 5 років (10, 15 тощо рр., 2000–2011 рр. випуску, ін.), бо вони є дешевшими у порівнянні з авто, вік який менше 5 років і вважається, що, навіть, автомобіль 2010, 2011 рр. випуску є новим, то авто 2012 року випуску тим паче буде вважатися новим. У зв'язку з цим з 2017 р. кількість об'єктів оподаткування буде зменшуватися, так як буде зменшуватися кількість автомобілів, які є об'єктами оподаткування;

2) станом на 01.01.2016 р. об'єктом оподаткування є легковий автомобіль, середньоринкова вартість якого перевищує 1033500,00 грн (понад 750 розмірів мінімальної заробітної плати, встановленої законом на 1 січня звітного року тобто, станом на 2016 р. при мінімальній заробітній платі у розмірі 1378 грн – понад $750 \times 1378 = 1033500,00$ грн або це станом на червень 2016 р. приблизно 40967,00 \$ USD), яка з кожним роком може буде збільшуватися, якщо буде збільшуватися розмір мінімальної заробітної плати, встановленої законом на 1 січня звітного року, та є

великою вартістю, а автомобіль від 1033500,00 грн вважається дорогим, елітним авто, хоча існують дорогі автомобілі і до цієї вартості та вони не є об'єктом оподаткування (наприклад, відповідно до даних з сайту Мінекономрозвитку, середньоринкова вартість станом на червень 2016 р. нового автомобіля Audi Q5, 2 л, бензин, АТ 2016 року випуску без пробігу складає 989232,00 грн [7] (приблизно на 06.2016 р. – 39233,00 \$), хоча продається таке авто на рику за ціною більше ніж 1246520,00 грн [8] (приблизно – 50000,00 \$)), тобто фактично авто, що перевищують зазначену вартість та є об'єктом оподаткування існує небагато. Таким чином, у зв'язку з цим і з нинішнім економічним становищем України, рівнем доходів українського населення, будь-які особи, щоб не платити транспортний податок будуть або продавати своє авто, що є об'єктом оподаткування та купувати авто, вартість якого становить менше 1033500,00 грн, або взагалі будуть зразу купувати авто вартістю нижче зазначеної, тобто кількість об'єктів оподаткування буде скорочуватися;

3) так як середньоринкова вартість автомобіля розраховується щороку Мінекономрозвитку відповідно до параметрів авто та відповідної методики, то, наприклад, за такими розрахунками авто у 2016 році буде об'єктом оподаткування, а у 2017 р. може вже бути виключений з переліку цього об'єкта, тобто у зв'язку з цим також буде зменшуватися кількість авто, які є об'єктами оподаткування.

4. Спірним питанням чи є об'єктом оподаткування авто, середньоринкова вартість якого на 01.01.2016 р. складає рівно 1033500,00 грн, оскільки у ПКУ зазначається, що об'єктом оподаткування є автомобіль вартість якого складає «понад» цієї вартості.

5. Встановлений ПКУ фіксований специфічний розмір ставки податку, а також те, що встановлена ставка не відповідає принципам справедливості та пропорційності оподаткування, оскільки різні легкові автомобілі, що є об'єктами оподаткування, мають різну вартість.

6. Недоліками порядку сплати транспортного податку, як зазначають вчені, з якими ми погоджуємося, є:

1) Ю.В. Боднарчук пише: а) п. 267.6.8 ст. 267 ПКУ передбачає можливість не сплачувати податок у разі незаконного заволодіння третьою особою легковим автомобілем за відповідний період; втім жоден нормативно-правовий акт не передбачають порядок оподаткування чи звільнення від нього (або застосування понижуючих коефіцієнтів при визначенні середньоринкової вартості) у разі значного відхилення фактичної ринкової вартості автомобіля від його середньоринкової вартості в результаті значного пошкодження в результаті ДТП, внаслідок зловмисних дій третіх осіб, впливу стихій чи інших подібних ситуаціях; б) ПКУ закріплює, що у разі спливу 5-річного віку авто протягом звітного року податок сплачується за період з 1 січня цього року до початку місяця, наступного за місяцем, в якому вік такого автомобіля досяг (досягне) 5 років; враховуючи, що форма свідоцтва про державну реєстрацію транспортного засобу не містить інформації про місяць випуску автомобіля (лише рік) – встановлення цього

моменту також може викликати певні труднощі [4, с. 95];

2) А.С. Нестеренко зазначає, що відповідно до норм ПКУ фізичні особи сплачують транспортний податок передплатою за звітний рік у зв'язку з надсиланням їм повідомлення-рішення про сплату суми/сум податку до 1 липня звітного року, тому у випадку продажу автомобіля після сплати транспортного податку він не перераховується і поверненню не підлягає, а також новий власник автомобіля повторно сплатить транспортний податок з моменту придбання автомобіля [9, с. 150]. У зв'язку з цим, вважаємо, по-перше, що недоцільним є надіслання фізичній особі повідомлення-рішення посеред року, по-друге, не справедливим є те, що юридична особа сплачує податок авансовими платежами щоквартально протягом року, а фізична особа у повній сумі передплатою протягом 60 днів (до 29 серпня звітного року) після отримання повідомлення-рішення.

Отже, виходячи з вищезазначеного, слід відмітити, що транспортному податку в Україні характерна достатня кількість недоліків, які потребують вирішення. Таким чином, проаналізувавши зарубіжний досвід оподаткування транспортних засобів [10; 11, с. 17–19; 12, р. 95–98; 13–21; 22, р. 5, 74, 79, 209, 236] і враховуючи його, вважаємо, що можливими шляхами вирішення зазначених недоліків та удосконалення цього податку у цілому для того, щоб його основною метою було наповнення місцевих бюджетів і досягнення соціальної справедливості (відповідно до ПКУ – це установлення податків і зборів відповідно до платоспроможності платників податків [1]) є такі шляхи та необхідні зміни до ПКУ, як:

1. Необхідно внести зміни до ПКУ стосовно того, щоб елементи транспортного податку визначалися не державою, а органами місцевого самоврядування, оскільки у результаті таких змін ці органи будуть вчиняти певні дії, направлені на збільшення надходжень від цього податку, так як будуть зацікавлені у зазначеному. Однак, при цьому вони повинні враховувати соціальний та економічний розвиток відповідної адміністративно-територіальної одиниці.

2. Закріплення на законодавчому рівні за транспортним податком цільової спрямованості, адже це дозволить платникам контролювати: куди та на що йде їхній платіж, а також буде позитивним моментом для розвитку сіл, селищ, міст. Тим паче, що для України така спрямованість транспортного податку є не новою, адже Закон України «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів», який діяв до вступу в силу ПКУ, зазначав, що кошти від сплати цього податку з власників транспортних засобів йшли на будівництво, реконструкцію, ремонт і утримання автомобільних доріг загального користування, місцевого значення тощо [23]. Цікавим виглядає факт про те, що до удосконалення податкового законодавства (прийняття ПКУ) існувала цільова спрямованість транспортного податку відповідно до закону, а після його удосконалення (після прийняття ПКУ) – не передбачена. У зв'язку з зазначеним і враховуючи досвід зарубіжних країн, зокрема, наприклад, у Франції

кошти від сплати транспортного податку йдуть на фінансування дорожньої галузі й екологічні програми [13], цільовий характер транспортного забору має полягати у тому, що кошти від його сплати мають йти на певну конкретну сферу, а саме: необхідно внести зміни до ПКУ та закріпити у ньому положення: «кошти від сплати цього податку йдуть на будівництво, реконструкцію, ремонт і утримання автомобільних доріг сільського, селищного та міського значення, вулиць і доріг у населених пунктах».

У разі надання транспортному податку цільового характеру також необхідним є переведення його з переліку обов'язкових місцевих податків до переліку обов'язкових місцевих зборів, тобто зробити податок збором для того, щоб його сутність відповідала, передбаченій законодавством, назві, адже відповідно до ст. 6 ПКУ податок – безумовний платіж, а збір – умовний. При цьому потрібно перейменувати транспортний податок на транспортний збір.

3. Так як, на теперішній час, відповідно до діючого ПКУ сутність транспортного податку, а саме його об'єкт не відповідає його назві, то необхідно внести зміни до законодавства та привести у відповідність його сутність його назві за рахунок розширення об'єкта податку, тобто об'єктом має бути не тільки легковий автомобіль, але й інші транспортні засоби. Адже, навіть, відповідно до Закону України «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів» 1991 р. [23] та ПКУ до змін 2014 р. [24] підлягали оподаткуванню колісні транспортні засоби, мотоцикли, яхти та судна, човни моторні і катери, літаки і вертольоти, крім деяких, що звільнялися від оподаткування.

Отже, враховуючи зазначене та підтримуючи точки зору таких вчених, як: А.С. Нестеренко [9, с. 151], А.С. Овчаренко [25, с.194], В.І. Данилишин [10, с. 704], А.В. Хомутенко [26, с. 138], вважаємо, що оподаткуванню транспортним податком мають підлягати, однак за певних умов: легкові (автомобілі вищого класу, бізнес-автомобіль, люкс-авто тощо), вантажні автомобілі (вагою більше 3 т), окрім автомобілів спеціального призначення (швидкої допомоги, пожежні тощо) та сільськогосподарських; мотоцикли з великим об'ємом двигуна понад 800 см³; приватні яхти, катери, судна моторні; літаки і вертольоти, окрім літаків та вертольотів спеціального призначення та літаків, що з кількістю місць для перевезення пасажирів більше 60, оскільки власниками вищепереліченого майна є саме представники заможних верств населення, а також юридичні особи з високим рівнем представницьких витрат. Тим паче, слід відмітити, що за даними Державної авіаційної служби України станом на червень 2016 р. в Україні зареєстровано 942 цивільних повітряних суден [27].

Діючий об'єкт оподаткування, крім його розширення, також ще потребує удосконалення у зв'язку з тим, що є недоцільним та не забезпечує збільшення надходжень до бюджетів місцевого самоврядування, тому необхідно внести зміни до ПКУ та змінити поріг середньоринкової вартості, а також скасувати віковий критерій та прив'язку середньоринкової вартості до мінімальної заробітної плати, встановленої законом на 1 січня року.

Таким чином, у зв'язку з запропонованими змінами щодо розширення об'єкта транспортного податку, вищезазначеним, а також враховуючи соціальний та економічний розвиток України, на наш погляд, можливо запропонувати два напрямки зміни й удосконалення об'єкта, бази та ставки цього податку, у результаті чого, як нами вже зазначалося в іншій науковій праці, збільшиться обсяг надходжень від нього до бюджетів місцевого самоврядування [28, с. 90], такі як:

1) перший напрямок – реальний на теперішній час. У такому випадку критерієм у зв'язку з яким транспортний засіб буде об'єктом оподаткування має бути середньоринкова вартість (вартість, для визначення якої враховується марка, модель, модифікація, рік випуску, вік, потужність, об'єкт двигуна, вид палива тощо) або для автомобілів – вартість, для мотоциклів – вартість або об'єкт двигуна, для яхт, катерів, літаків, вертольотів і тому подібного – вартість або довжина корпусу. Однак, при цьому Мінекономрозвитку має проводитися своєчасна обробка інформації щодо середньоринкової вартості усіх транспортних засобів, яка щороку має обновлятися та публікуватися, а також відповідати ринковій вартості цих засобів, тобто не відрізнятися від неї суттєво – у такому випадку ринкова вартість тоді має регулюватися на законодавчому рівні. Ставка податку має бути прогресивною (фіксованою (грн) чи відсотковою (%)) залежно від вартості чи іншого параметру, тобто чим більше вартість чи обсяг іншого параметру, тим більше розмір податку.

Наприклад, легковий автомобіль може бути об'єктом оподаткування, якщо його вартість з урахуванням амортизації буде більше 25000 \$. (приблизно на 06.2016 р. – 618500,00 грн) – це достатньо дорогий автомобіль, як в ціні, так і в користуванні та обслуговуванні для українських громадян, враховуючи, на теперішній час, мінімальний розмір заробітної плати, розмір їх заробітної плати й інших доходів, вартість комунальних послуг, продуктів харчування, бензину тощо;

2) другий – не реальний нині, однак реальний у майбутньому (екологічний шлях), хоча обсяг надходжень при застосуванні цього напрямку від транспортного податку до бюджетів місцевого самоврядування буде більше, ніж при застосуванні першого. У такому випадку оподатковуватися транспортний засіб має в залежності від обсягу викидів ним CO₂ (г/км). Ставка податку має бути прогресивною фіксованою (грн) залежно від обсягу викидів CO₂, тобто чим більше викидів, тим більше буде розмір податку, або прогресивною відсотковою (%) залежно від обсягу викидів, тобто розмір податку буде визначатися шляхом множення цього відсотку на середньоринкову вартість. Звільнені від сплати цього податку, наприклад, можуть бути транспортні засоби, обсяг викидів CO₂ яких складає менше 130 г/км, та електромобілі.

Однак, на теперішній час, цей напрям, для України є не реальним (на прикладі автомобілів), оскільки в Україні дуже багато старих автомобілів, на яких люди їздять багато років і обсяг викидів яких в більшості випадках значний обсяг викидів CO₂, адже нові більш

екологічні автомобілі є дорогі для більшості українського населення, яке є бідним. Якщо зараз встановлювати цю систему оподаткування, то це збільшить податкове навантаження на власників автомобілів, які і так, як фізичні особи, відповідно до ПКУ мають велике податкове навантаження у вигляді обов'язкової сплати інших податків, і чим викличе обурення у суспільстві. Хоча, з часом Україна може встановити таку систему оподаткування, якщо підвищиться рівень життя населення, його доходів та зменшиться ринкова вартість нових чи старих екологічних авто, щоб люди могли собі дозволити їх купувати або свої старі автомобілі міняти на нові. Ринкова вартість нових чи старих екологічних авто можливо зменшити за рахунок: 1) зменшення розміру податкових платежів (мито, акцизний податок, ПДВ) при розмитненні імпортованого авто; 2) регулювання на законодавчому рівні ринкових цін на авто; 3) розвитку національної автовиробничої сфери, підтримки національного виробника та вироблення цим виробником екологічних авто, ціна яких буде доступною для населення.

Слід відмітити, що якщо все-таки в майбутньому в сфері оподаткування транспортних засобів Україна піде зазначеним напрямком, то вона піде шляхом багатьох європейських країн, у яких метою транспортного податку є «чисте повітря» – зменшення кількості викидів в атмосферу автомобільного CO₂, а також збереження навколишнього середовища

4. Внести зміни до ПКУ та закріпити у ньому:

1) що транспортний засіб може бути звільнений від оподаткування у повному чи частковому обсязі у разі ДТП, внаслідок зловмисних дій третіх осіб (пошкодження автомобіля, підпал тощо), впливу стихій чи інших подібних ситуаціях, якщо такі ситуації будуть підтверджені документально у формах, передбачених законодавством, та фотографіями. У такому разі власник транспортного засобу має провести незалежну оцінку транспортного засобу для визначення його ринкової вартості з врахуванням певних подій, що сталися по відношенню до цього засобу. Документ, що підтверджує певну подію та документ оцінки власник пред'являє у фіскальний орган за місцем своєї реєстрації, а орган на підставі цих документів приймає рішення про повне чи часткове звільнення від оподаткування;

2) для приведення у відповідність порядку сплати транспортного податку фізичними та юридичними особами – фізичній особі повідомлення-рішення про сплату суми/сум податку надсилається контролюючим органом не до 1 липня звітного року, а до 20 лютого (юридичні особи мають подавати податкову декларацію). Після отримання повідомлення-рішення фізичні особи повинні сплатити цей податок в обсязі всієї суми зразу або її частин протягом року, тобто до 31 грудня року;

3) що у випадку продажу транспортного засобу після сплати транспортного податку, він підлягає перерахуванню та поверненню.

5. Необхідно внести зміни до законодавства, що регулює порядок реєстрації транспортного засобу та закріпити у ньому, що у свідоцтві про державну реєстрацію транспортного засобу повинна містити

інформації про його місяць і рік випуску.

ВИСНОВКИ

Отже, враховуючи вищесказане, вважаємо, що, якщо транспортний податок стане збором, то транспортним збором України має бути обов'язковий умовний прямий платіж, який сплачується юридичними та фізичними особами до місцевого бюджету за транспортні засоби, які належать їм на праві власності та є об'єктами оподаткування, у порядку та в обсягах, визначених ПКУ. А реалізація усіх зазначених вище змін забезпечить удосконалення системи оподаткування транспортних засобів і збільшення надходжень від цього податку до бюджету сіл, селищ, міст.

Список використаних джерел

1. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.2010 р. № 2755-VI (зі змінами від 28.14.2015 р). – [Електронний ресурс]: – // Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2755-17/ed20150101>

2. Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законів

України щодо податкової реформи : Закон України від 28.12.2014 року № 71-VIII. – [Електронний ресурс]: – // Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/71-19/print1443985620631388>

3. Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2016 році : Закон України від 24.12.2015 № 909-VIII. – [Електронний ресурс]: – // Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/909-19/paran5#n5>

4. Боднарук Ю.В. Про деякі проблемні питання оподаткування транспортним податком за новими правилами / Ю.В. Боднарук // Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку держави та права в умовах євроінтеграції: матер. міжнар. наук.-практ. конф. (20 травня 2016 р.) у 2 т. – Т. 2 / відп. ред. М.В. Афанасєва; Націон. ун-т «Одеська юридична академія». – Одеса : Юрид. літер., 2016. – 709 с. – С. 93–95.

5. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. – [Електронний ресурс]: – // Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80/page>

6. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 № 2344-III. – [Електронний ресурс]: – // Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>

7. Дані з офіційного сайту Міністерства економічного розвитку і торгівлі України. – [Електронний ресурс]: – // Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/Vehicles/CalculatePrice?lang=uk-UA>

8. Дані з сайту AUTO.RIA. – [Електронний ресурс]: – // Режим доступу: [https://auto.ria.com/search/?marka_id=6&model_id=3222#countpage=10&power_na me=1&marka_id\[0\]=6&model_id\[0\]=3222&s_yers\[0\]=2016&po_yers\[0\]=2016¤cy=1&engineVolumeFrom=2&engineVolumeTo=2&page=0&type\[0\]=1&gearbox\[1\]=2](https://auto.ria.com/search/?marka_id=6&model_id=3222#countpage=10&power_na me=1&marka_id[0]=6&model_id[0]=3222&s_yers[0]=2016&po_yers[0]=2016¤cy=1&engineVolumeFrom=2&engineVolumeTo=2&page=0&type[0]=1&gearbox[1]=2)

9. Нестеренко А.С. Майновий податок – транспортний податок як основа функціонування

місцевих бюджетів в Україні / А.С. Нестеренко // Електронне наукове видання «Юридичний електронний науковий журнал». – 2015. – № 5. – С. 149–151.

10. Данилишин В.І. Транспортний податок: зарубіжний досвід та українські реалії / В.І. Данилишин, О.М. Стефанків, О.А. Ціжма // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2015. – Вип. 3. – С. 702–705.

11. Поспелова Е.Б. Современная налоговая система Китая: налоги на доходы и имущество физических лиц / Е.Б. Поспелова // Интернет-журнал «Науковедение». – ноябрь – декабрь 2014. – выпуск 6 (25). – [Электронный ресурс]: – // Режим доступа: <http://naukovedenie.ru/PDF/148EVN614.pdf>

12. An ABC of Taxes / Federal Ministry of Finance, Public Relations Division // Edited by: Directorates-General III and IV. – Wilhelmstr, 9710117 Berlin. – August 2013. – pp. 170.

13. Français code général des impôts. – [Электронный ресурс]: – // Режим доступа: <http://droit-finances.comment.camarche.net/download/telecharger-208-code-des-impots-cgi-2016-pdf>.

14. Por la que se aprueban los precios medios de venta aplicables en la gestion del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Juridicos Documentados, Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones e Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte : Orden HAP/2763/2015, de 17 de diciembre, Ministerio de Hacienda y Administraciones Publicas. – [Электронный ресурс]: – // Режим доступа: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2015-13918

15. Офіційний сайт Міністерства фінансів і державного управління Іспанії. – [Электронный ресурс]: – // Режим доступа: http://www.agenciatributaria.es/static_files/AEAT/Contenidos_Comunes/La_Agencia_Tributaria/Mode_los_y_formularios/Declaraciones/Modelos_500_al_599/576/Instrucciones/instr_mod576.pdf

16. Офіційний сайт м. Мадрид. – [Электронный ресурс]: – // Режим доступа: <http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Ayuntamiento/Hacienda/Portal-del-Contribuyente/Impuesto-sobre-Vehiculos-de-Traccion-Mecanica...>

17. [Электронный ресурс]: – // Режим доступа: <http://www.aci.it/i-servizi/guida-utili/guida-pratiche-auto/costi-per-la-registrazione-al-pra.html>

18. [Электронный ресурс]: – // Режим доступа: http://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/registration/taxes/sweden/index_en.htm#!

19. [Электронный ресурс]: – // Режим доступа: <https://www.gov.uk/vehicle-tax-rate-tables/overview>

20. [Электронный ресурс]: – // Режим доступа: <http://carfueldata.dft.gov.uk/search-new-or-used-cars.aspx>

21. [Электронный ресурс]: – // Режим доступа: <https://www.gov.uk/vehicle-tax-rate-tables/rates-for-cars-registered-on-or-after-1-march-2001>

22. Acea Tax Guide 2016. – [Электронный ресурс]: – // Режим доступа: http://www.acea.be/uploads/news_documents/ACEA_TAX_GUIDE_2016.pdf.

23. Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів : Закон України від 11.12.1991 № 1963-XII. – [Электронный ресурс]: – // Режим доступа: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1963-12>

24. Податковий кодекс України : Закон України від 02.12.2010 р. (до змін від 28.14.2014). – [Электронный ресурс]: – // Режим доступа: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2755-17/ed20101202/parao5427#o5427>

25. Овчаренко А.С. Транспортний податок в Україні: стан і перспективи / А.С. Овчаренко // Порівняльно-аналітичне право. – 2015. – № 2. – С. 191–194.

26. Хомутенко А.В. Стратегічні орієнтири трансформації податкової політики України на шляху до євроінтеграції / А.В. Хомутенко, В.П. Хомутенко // Науковий вісник ОНЕУ. – 2014. – №3 (211). – С. 133–145.

27. Відомості по Державному реєстру цивільних повітряних суден // Офіційний портал Державної авіаційної служби України [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.avia.gov.ua/documents/rcps/vcps/>

28. Березовська С.В. Вплив змін до бюджетного та податкового кодексів України на зміцнення доходної частини бюджетів місцевого самоврядування / С.В. Березовська // Право і суспільство. Науковий журнал. – 2015. – №5. – Ч. 2. – С. 84–90.