



Катерина Хрімлі,
кандидат юридичних наук,
в. о. наукового співробітника сектора
проблем реалізації господарського законодавства
Інституту економіко-правових досліджень
НАН України

УДК 346.5

АНАЛІЗ ЗАКОНОДАВСТВА ЩОДО ТРАНСПОРТНОГО ПОДАТКУ

Здійснено аналіз законодавства України та законодавства зарубіжних країн у сфері транспортного податку. Розглянуто проблему адміністрування транспортного податку, встановлені проблемні моменти, що стосуються об'єктів оподаткування, та шляхи їх вирішення. Зроблено висновки щодо можливості запозичення позитивного досвіду оподаткування для використання в українському законодавстві.

Ключові слова: транспортний податок, адміністрування транспортного податку, законодавство України, законодавство зарубіжних країн.

У сучасному періоді розвитку України, коли відбуваються перетворення громадського та суспільного життя, дуже актуальною є проблема адміністрування податків.

У той час, коли в економіці країни спостерігаються постійні зміни, питання розмірів податкових надходжень до Державного бюджету України набувають особливої важливості. Однією з основних складових Державного бюджету України є податкові надходження, які складаються з податків і зборів, за допомогою яких держава вже безпосередньо здійснює розподіл фінансових коштів між бюджетами різних рівнів.

Після прийняття Податкового кодексу України 02.12.2010 р. у структурі наповнення Державного бюджету відбулися суттєві перетворення. Ці зміни торкнулися деяких податків і обов'язкових платежів, які підприємства та фізичні особи повинні сплачувати до бюджету [1]. Названі зміни містять низку

новацій дискусійного характеру, зокрема це стосується підвищення так званої соціальної справедливості у місцевому оподаткуванні, тобто у введенні транспортного податку. Тому розрахунок податкового навантаження на доходи фізичних осіб, а також ефективно оподаткування юридичних осіб є одним із найбільш важливих і проблемних питань у теорії та практиці оподаткування [2, с. 285].

Науковому дослідженню відносин у сфері оподаткування транспортного податку приділяли увагу такі вчені, як В. В. Сомова, В. В. Покоłodний, О. В. Покоłodна, Я. В. Каменева, В. І. Данилишин, О. М. Стефанків, О. А. Ціжма та інші. Разом з вагомих внеском цих авторів актуальним на сьогодні залишається формування оптимальної національної податкової системи, що спирається на зарубіжний досвід і надає можливість забезпечити фінансову незалежність України.

Мета статті — аналіз національного законодавства та законодавства розвинених зарубіжних країн світу щодо сучасного стану і практики адміністрування транспортного податку, встановлення проблемних моментів, що стосуються об'єктів оподаткування, та шляхи їх вирішення.

Однією з найскладніших проблем України в період фінансово-економічної кризи є встановлення оптимальних норм оподаткування. Податки в умовах ринкової економіки повинні використовуватися не тільки як джерело наповнення бюджету, а й як важливий інструмент фінансового регулювання економіки. Більшість розвинених країн світу для антикризового регулювання економіки використовують оподаткування не тільки для вирішення фіскальних цілей, а й для виконання невідкладних завдань соціальної політики, перерозподілу доходів між різними верствами населення [3, с. 166]. Тривалий час держава, реалізуючи фінансову політику, первинно визначала структуру і величину витрат бюджету, а вже потім — податковий курс на поточний бюджетний рік: встановлювалися нові податки, змінювалися ставки існуючих, визначалася політика пільгового оподаткування, тобто податки розглядалися із суто фіскальної точки зору. У сучасних економічних умовах податкова політика в Україні, як і у більшості розвинених країн світу, є невід'ємним структурним елементом соціально-економічної політики, яку проводить держава [4, с. 29].

Відповідно до вимог ст. 96 Конституції України в кінці грудня 2015 р. був прийнятий Державний бюджет України на 2016 р., який має низку змін, що стосуються автовласників [5]. Закон України від 24 грудня 2015 р. № 909-VIII «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2016 році» принесли новації для платників транспортного податку. Стаття 267 Податкового кодексу «Транспортний податок» зазнала суттєвих змін [1].

Об'єкт оподаткування транспортного податку — автомобілі, середньоринкова вартість яких складає понад 750 розмірів мінімальної заробітної плати та з року випуску яких минуло не більше п'яти років включно [1].

Середньоринкова вартість автотранспорту визначається Міністерством економічного розвитку і торгівлі України за методикою, затвердженою Кабінетом Міністрів України, виходячи з марки, моделі, року випуску, типу двигуна, об'єму циліндрів двигуна, типу коробки переключення передач, пробігу легкового автомобіля, та розміщується на офіційному веб-сайті Міністерства. Платниками транспортного податку є фізичні та юридичні особи, в тому числі нерезиденти. Ставка складає 25000 грн на рік за кожен автомобіль [1].

Обчислення суми податку з об'єкта чи об'єктів оподаткування фізичних осіб здійснюється державною податковою інспекцією за місцем реєстрації платника податку. Податковим кодексом передбачено, що податкові повідомлення-рішення про необхідність сплати транспортного податку повинні надсилатися автовласнику контролюючим органом до 1 липня звітного року. Відомості, що необхідні для розрахунку податку, контролюючі органи отримують від органів Міністерства внутрішніх справ України [1].

Платниками транспортного податку в нашій державі є фізичні та юридичні особи, в тому числі нерезиденти, які мають зареєстровані в Україні, згідно з чинним законодавством, власні автомобілі, що відповідно до Податкового кодексу України є об'єктами оподаткування [1].

Таким чином, об'єктом оподаткування є автомобілі, які використовувалися до 5 років і мають об'єм циліндрів двигуна понад 3000 кубічних сантиметрів [1].

Предметом оподаткування є легковий автомобіль, що є об'єктом оподаткування. Ставка транспортного податку встановлюється з розрахунку на відповідний календарний рік у розмірі 25000 грн за кожен автомобіль, що є об'єктом оподаткування [1].

Звітний період для транспортного податку складає календарний рік. Обчислення суми податку з об'єкта або об'єктів оподаткування фізичних осіб здійснюється контролюючим органом за місцем реєстрації платника податку.

База оподаткування — це фізичний, вартісний чи інший характерний вираз об'єкта оподаткування, до якого застосовується податкова ставка і який використовується для визначення розміру податкового зобов'язання. Порядок її визначення встановлюються Податковим кодексом для кожного податку окремо [1].

У випадках, передбачених Податковим кодексом, один об'єкт оподаткування може утворювати кілька баз оподаткування для різних податків.

Порядок сплати транспортного податку визначений Державною фіскальною службою України, яка направляє власнику транспортного засобу податковий повідомлення-рішення про необхідність сплати транспортного податку. Інформацію, яка використовується для розрахунку податку, фіскальні органи отримують від органів внутрішніх справ України. Податковий кодекс України передбачає сплату податку фізичними особами за місцем реєстрації об'єктів оподаткування протягом 60 днів з дня вручення податкового повідомлення-рішення. Зарахування до відповідного бюджету здійснюється відповідно до Бюджетного кодексу України [1]. Для юридичних осіб — власників автомобілей необхідно самостійно обчислювати суму податку станом на 1 січня і до 20 лютого поточного року. Подавати декларацію до державних контролюючих органів за місцем реєстрації об'єкта оподаткування. Річна сума податку сплачується рівними розмірами кожний квартал поточного року. Якщо автомобіль був придбаний протягом року, тоді платник податку — юридична особа має подати декларацію не пізніше строку одного місяця з дня виникнення права власності на такий об'єкт. Розрахунок починається з місяця виникнення права власності [1].

Інформація, що використовується для розрахунку транспортного податку фіскальною службою, надається Міністерством внутрішніх справ України. За межами оцінки залишається внутрішнє оздоблення автомобіля, матеріал сидінь, аудіосистема тощо, що також збільшує його кінцеву вартість.

Згідно з вимогами Податкового кодексу в разі виявлення розбіжностей між даними контролюючих органів та даними, наданими власником автомобіля на підставі оригіналів відповідних документів, фіскальна служба здійснює перерахунок суми податку і потім надсилає йому нове податкове повідомлення-рішення. З цього часу попереднє податкове повідомлення-рішення скасовується (відкликається). Вказані заходи дають автовласникам можливість суттєво знизити вартість автомобіля до мінімального розміру [1].

Вказана недосконалість норм податкового законодавства щодо транспортного податку спричинює звернення автовласників до судових органів з позовними заявами про скасування податкових повідомлень-рішень. У цьому році вже сформована судова практика щодо повного задоволення позовних вимог автовласників щодо скасування податкових повідомлень-рішень. Зміни чинного законодавства щодо сплати транспортного податку призвели до порушення стабільності податкового законодавства. Законодавством передбачено, що податки та збори не повинні вноситися пізніше як за шість місяців до початку нового бюджетного періоду, в якому будуть діяти нові ставки. Транспортний податок, введений у грудні 2015 р. з порушенням вимог законодавства.

В Україні вартість транспортного засобу залежить від курсу української гривні по відношенню до іноземної валюти. Українська валюта сьогодні стабільно знецінюється, що призводить до того, що сплаті зазначеного податку підлягатиме все більша кількість автомобілей.

Для всебічного розгляду проблеми подальшого удосконалення розрахунку та сплати транспортного податку вважаємо

за доцільне врахування досвіду зарубіжних країн.

Система оподаткування багатьох розвинених країн світу включає аналогічний податок на транспортні засоби. Тому можливо розповсюдити дану позитивну практику для використання в Україні.

Відповідно до чинних правил оподаткування у Німеччині 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 з бензиновим двигуном ставка податку складає 2 євро за кожні 100 см³, а для власників транспортних засобів з дизельним двигуном — 9 євро за кожні 100 см³. 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 г за кілометр шляху. Якщо транспортний засіб виділяє менше ніж 120 г за кілометр шляху, то податок за цим показником не сплачується. Слід зазначити, що цей базовий об'єм поступово знижувався: у 2012 р. він складав 110 г на кілометр шляху, а в 2014 р. — вже 95 г. Така система сприяє купівлі та виробництву більш екологічних автомобілів [7, с. 704—705].

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 з автовласників включається до ціни на паливо. Чим більше автомобіль споживає палива, тим більший податок, який сплачують до бюджету. Гроші від сплати цього податку використовують у країні на будівництво та ремонт доріг [7, с. 705—706].

У Данії спостерігається підтримка з боку влади екологічних видів транспорту (наприклад, велосипед або мопед), тому при 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, у Данії великим акцизом обкладається і бензин. Таким чином, фактично автовласники сплачують податок двічі: при реєстрації та при використанні 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 [7, с. 705—706].

В Ізраїлі з 2009 р. за рівнем забруднення навколишнього середовища всі транспортні засоби поділяються на 15 екологічних груп. Власники автомобілів, що належать до найнижчої екологічної групи, сплачують до бюджету 92% від їх вартості. Власники електромобілів сплачують мінімальний податок розміром 10% від вартості автомобільного засобу. Ставка податку для «гібридів» налічує 30% від їх вартості. Загалом середня ставка податку складає приблизно 70% від вартості транспортних засобів [7, с. 705—706].

В Австралії власники транспортних засобів сплачують 10% від вартості легкового автомобіля та 5% від вартості вантажівки. За коштовні машини потрібно додатково сплатити ще 33% від вартості автомобіля. Дорогими в Австралії вважаються автомобілі, що дорожчі за 57 тис. дол. Однак така схема нарахування транспортного податку викликає зрозуміле незадоволення як з боку суспільства, так і з боку виробників. У моделях більш дорогих нових автомобілів використовуються сучасні технології, які забезпечують менше забруднення навколишнього середовища порівняно з дешевими старими автомобілями. Але ця обставина сьогодні ігнорується [7].

Таким чином, запозичення досвіду зарубіжних країн щодо транспортного податку може мати позитивний вплив для податкової системи України та він може

бути використаний для подальших наукових досліджень щодо удосконалення транспортного податку в Україні. Це надасть можливість поповнювати Державний бюджет нашої країни.

Однією із основних засад національного законодавства України є його стабільність і динамізм. Сьогодні практика доводить, що запроваджений в Україні транспортний податок є недосконалим, а чинне законодавство, що регулює процедуру його стягнення, має ряд прогалин, які потребують подальшого доопрацювання. Тому майбутні наукові дослідження є дуже актуальними та необхідними. Вони нададуть можливість забезпечити ефективність механізму реалізації норм законів та їх результативність.

Аналіз досвіду зарубіжних країн дав можливість зрозуміти, що деякі із розглянутих та наведених напрямів справляння транспортного податку можуть бути запозичені та використані в україн-

ському законодавстві для оптимізації транспортного податку.

Позитивний вплив мало б поширення практики сплати транспортних податків у Ізраїлі та Австралії щодо поділу транспортних засобів на екологічні групи та сплати податку відповідно до рівня забруднення навколишнього середовища автомобілем.

Запозичення досвіду Данії щодо спрямованості транспортного податку на соціальну сферу — виплату пенсій та фінансування медицини — відкриває можливість реалізації державної політики щодо формування соціальної справедливості в Україні.

Цікавим здається досвід Сполучених Штатів Америки, де надходження від споживання палива автомобілем реалізуються на будівництво та ремонт доріг. Розповсюдження такого досвіду зарубіжних держав буде мати позитивний вплив як на адміністрування транспортного податку в Україні так і на національну податкову систему в цілому.

Список використаних джерел

1. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.2010 р. № 2755-VI // Відомості Верховної Ради України. — 2011. — №№ 13; 13—14; 15—16; 17. — Ст. 112.
2. Сомова В. В. Аналіз рівномірності розподілу податкового навантаження на фізичних осіб. *Бізнес Інформ*, 2014. — № 7. — С. 284—288.
3. Поколюдний В. В., Поколюдна О. В., Каменева Я. В. Податкові новації 2015 року // *Вісник економіки транспорту та промисловості*. — 2015. — № 50. — С. 164—168.
4. Гарбар Ж., Гарбар В., Нікітішин А. Соціально-економічні аспекти реалізації податкової політики в Україні // *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка*. — 2012. — № 139. — С. 28—30.
5. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. — 1996. — № 30. — Ст. 96.
6. Про Державний бюджет України на 2016 рік: Закон України від 25.12.2015 № 928-VIII // Відомості Верховної Ради України. — 2015. — № 928.
7. Данилишин В. І., Стефанків О. М., Ціжма О. А. Транспортний податок: зарубіжний досвід та Українські реалії // *Глобальні та національні проблеми економіки*. Електронне наукове фахове видання Миколаївського національного Університету ім. В. О. Сухомлинського. — 2015. — № 3. — С. 702—705.

Хримли Катерина. *Анализ законодательства про транспортный налог.*

Произведен анализ законодательства Украины и законодательства зарубежных стран в сфере транспортного налога. Рассмотрена проблема администрирования транспортного налога, установлены проблемные моменты, касающиеся объектов налогообложения, и пути их решения. Сделаны выводы относительно возможности заимствования положительного опыта налогообложения для использования в украинском законодательстве.

Ключевые слова: транспортный налог, администрирование транспортного налога, законодательство Украины, законодательство зарубежных стран.

Khrimli Catherine. Analysis of legislation on vehicle.

Article analysis of the innovations of the Tax Code of Ukraine adopted the Law of Ukraine «On Amendments to the Tax Code of Ukraine and Certain Legislative Acts of Ukraine» concerning vehicle tax in Ukraine.

The analysis of scientific literature revealed scientific trends in vehicle tax legislation of Ukraine and laws of foreign countries.

Considered changes in the Tax Code Ukraine that touched vehicle tax . In detail the procedure for levying vehicle tax . The object of taxation is to tax transport cars from model year which took no more than five years (inclusive), which is produced from 2011 and the average market price of more than 750 minimum wage established by law at 1 January (1,0335 billion grn.). Payers of transport tax in our country are physical and legal entities, including non-residents who have registered in Ukraine, under current legislation, their cars, according to the Tax Code of Ukraine, are subject to taxation. Reporting period for vehicle tax is the calendar year. Calculating the amount of tax from the object or objects of taxation of individuals carried supervisory authority at the place of registration of the taxpayer.

Reporting period for vehicle tax is the calendar year. Calculating the amount of tax from the object or objects of taxation of individuals carried supervisory authority at the place of registration of the taxpayer.

The analysis of foreign law under which the conclusions regarding the borrowing of foreign experience of vehicle tax for use in the legislation of Ukraine.

Keywords: *vehicle tax, vehicle tax administration, the legislation of Ukraine, laws of foreign countries.*