

СПЕЦИФІКА ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ПОДАТКУ В УКРАЇНІ

THE SPECIFICITY OF LEGAL REGULATION OF THE VEHICLE TAX IN UKRAINE

Фоменко О.В.,
студентка

*Інституту прокуратури та кримінальної юстиції
Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого*

Стаття присвячена дослідженню правового механізму транспортного податку, що включений до податкової системи України. Проведено аналіз його сутності крізь призму вивчення елементів цього податку. Також автором вивчаються причини ухилення від сплати транспортного податку та пропонується новий підхід до регулювання цього податку.

Ключові слова: податок, транспортний податок, податкова система України, соціальна справедливість, ухилення від сплати податків.

Статья посвящена исследованию правового механизма транспортного налога, который включен в налоговую систему Украины. Проведен анализ его сущности через призму изучения элементов этого налога. Также автор изучает причины уклонения от уплаты транспортного налога и предлагает новый подход к регулированию этого налога.

Ключевые слова: налог, транспортный налог, налоговая система Украины, социальная справедливость, уклонение от уплаты налогов.

The article investigates the legal mechanism of the vehicle tax included in the tax system of Ukraine. The analysis of its essence made through the prism of studying the elements of this tax. The author also studies the reasons for avoiding the payment of the vehicle tax and proposes a new approach to the regulation of this tax.

Key words: tax, vehicle tax, taxation system in Ukraine, social justice, tax evasion.

Постановка проблеми. Тінізація економіки в Україні, що супроводжується збільшенням суми державного боргу та зростанням «дірок» у бюджетах, як на державному, так і на місцевому рівнях, призводить до необхідності пошуку нових шляхів наповнення дохідної частини бюджету. У 2014 році Міністерством фінансів України було запропоновано розв'язати проблему наповнення місцевих бюджетів шляхом введення нового місцевого податку у складі податку на майно – транспортного податку. Він прийшов на зміну податку із власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, який було скасовано із введенням у дію Податкового кодексу України в 2010 році. Натомість, до 2015 року оподаткування транспорту в Україні являло збір за першу реєстрацію транспортних засобів [1, с. 27].

Відповідно до ст. 267 Податкового кодексу України транспортний податок є одним зі складників податку на майно поряд із платою за землю та податку на нерухоме майно, відмінне від земельної ділянки. Таким чином, податкова реформа затвердила обов'язок місцевих рад вводити в дію на відповідній території місцевий податок. Введення такого податку викликало чимало дискусій, тому що і об'єкт оподаткування, і розмір ставки не є логічно обґрунтованими, чим, на думку деяких науковців, порушує такі принципи податкового законодавства, як рівність, соціальна справедливість та економічність оподаткування. Це свідчить про актуальність дослідження проблем, що виникають у зв'язку зі справлянням цього податку в Україні, а також про важливість вивчення досвіду інших країн.

Метою статті є дослідження правового механізму транспортного податку, що включений до податкової системи України, розкриття його сутності шляхом вивчення елементів цього податку, а також вивчення причин ухилення від його сплати та пропозиції можливих шляхів реформування порядку його адміністрування.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблема оподаткування транспортних засобів в Україні не є достатньо дослідженою, адже в умовах реформування вітчизняної податкової системи до Податкового кодексу України були внесені певні зміни. Це потребує відповідного оновлення дослідницьких напрацювань у зазначеній сфері, адже станом на тепер відсутні комплексні наукові праці з

цієї проблематики. Науковому аналізу відносин у сфері оподаткування транспортним податком приділяли увагу такі вчені, як В.В. Сомова, В.В. Поколюдний, О.В. Поколюдна, Я.В. Каменєва, В.І. Данилишин, О.М. Стефанків, О.А. Ціжма та інші.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспортний податок в Україні встановлюється ст. 267 Податкового кодексу. Законодавець розкриває його сутність через такі елементи, як платники податку, об'єкт і база оподаткування, а також закріплює податковий період та порядок обчислення і сплати податку. Транспортний податок було введено з метою покласти на фізичних та юридичних осіб, які є власниками авто преміум-класу, обов'язок додатково сплачувати певну суму грошей у вигляді податку.

З огляду на принципи, що закріплені в ст. 4 Податкового кодексу України, досить суперечливим здається існування транспортного податку в тому вигляді, у якому він існує нині. Багато хто вважає, що він не відповідає принципу соціальної справедливості з огляду на фіксований розмір ставки цього податку. Варто зазначити, що справедливість та рівність в оподаткуванні залишаються складними проблемами на рівні сприймання податків платниками. Основні інструменти реалізації справедливості в оподаткуванні вбачаються у застосуванні диференційованих податкових ставок, встановленні податкових пільг у правовому механізмі окремих майнових податків [3, с. 144].

Світовий досвід оподаткування свідчить, що саме ця група податкових платежів має становити основу забезпечення фінансової самостійності та стійкості місцевих бюджетів, виступаючи гарантованим надійним джерелом фінансування повноважень органів місцевого самоврядування [5, с. 61]. Майно виступає найбільш стабільним об'єктом оподаткування, насамперед, завдяки тому, що воно підлягає реєстрації. Такий порядок набуття права власності зумовлює наявність єдиного електронного реєстру, який надає доступ до інформації про зареєстроване майно та його власника. Це робить неможливим ухилення від сплати податків на таке майно, якщо воно є об'єктом оподаткування. Також майнове оподаткування наділене доволі значним фіскальним та регулятивним потенціалом, водночас володіючи всіма перевагами пря-

мих податків, а за умови ефективного управління воно здатне сприяти суттєвому збільшенню обсягу доходів місцевих бюджетів [5, с. 61].

Наразі в редакції Податкового кодексу України від 20.12.2016 законодавець до об'єкта транспортного податку відносить легкові автомобілі, з року випуску яких минуло не більше п'яти років (включно) та середньоринкова вартість яких становить понад 375 розмірів мінімальної заробітної плати, встановленої законом на 1 січня податкового (звітного) року. Тобто мінімальна ціна авто, яке є об'єктом оподаткування транспортного податку в 2018 році, становить 1 396 125 грн.

Виходячи з цих показників, цікаво проаналізувати логіку законодавця у разі встановлення такого об'єкта оподаткування. Можна припустити, що розрахунки проводилися залежно від рівня статку людей, які в Україні можуть вважатися середнім класом. Відповідно до відкритого дослідження швейцарської міжнародної фінансової групи Credit Suisse у 2015 році мінімальна межа річного доходу на одного дорослого в Україні для того, щоб визнаватися середнім класом, сягає \$11 258 (приблизно 292 тис. грн). Тож вартість дорогого, на думку законодавця, авто майже в 5 разів перевищує річні доходи власника середнього достатку. Варто зазначити, що згідно з даними Інституту соціології НАН України частка середнього класу в Україні становить 22%, при цьому серед них своє авто мають 64% [7, с. 309].

Окремої уваги заслуговує ставка транспортного податку, розмір якої становить 25 тис. грн з розрахунку на один календарний рік за кожен легковий автомобіль, що є об'єктом оподаткування відповідно до норм Податкового кодексу України. Такий розмір та податковий строк цього податку часто негативно сприймаються його платниками. Непоодинокими є випадки оскарження автовласниками дії транспортного податку до Державної фіскальної служби або до суду. Наприклад, приводом було встановлення обов'язку сплачувати його вже в 2015 році при тому, що він був затверджений Верховною Радою наприкінці 2014 року. Як правило, суди приймали рішення на користь платників податку, адже відповідно до принципу стабільності податкового законодавства зміни в будь-які елементи податків і зборів не можуть вноситися пізніше, ніж за шість місяців до початку нового бюджетного періоду. Отже, умови нарахування транспортного податку мали набрати чинності з січня 2016 року. Такої позиції дотримувалися Київський апеляційний адміністративний суд у постанові від 18.02.2016 року у справі № 826/18683/15, Київський апеляційний адміністративний суд у постанові від 12.01.2016 р. у справі № 826/18339/15, Житомирський апеляційний адміністративний суд у постанові від 15.03.2016 року у справі № 806/5273/15, Київський апеляційний адміністративний суд у ухвалі від 27.04.2016 року у справі № 826/25687/15 тощо.

Ще одним приводом такого оскарження є неналежне законодавче регулювання бази оподаткування, адже вартість легкового автомобіля відповідно до закону визначається з урахуванням його середньоринкової вартості. Нині для правильного обчислення такої вартості Кабінетом Міністрів розроблена Методика визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів, але у період до 18 лютого 2016 року це питання вирішувалося шляхом залучення оцінщиків самими платниками податку. Чинна Методика також не вирішує всіх проблем, адже під час визначення вартості авто не враховуються такі показники, як внутрішнє оздоблення автомобіля (матеріал сидінь, аудіосистема тощо).

Іншим питанням є проблема неправильного віднесення деяких категорій авто до преміум-класу, адже джерелом інформації для визначення ціни нового автомобіля є офіційні прайс-листи виробників, які подаються до 10 січня податкового звітного року державним підприємством

Держзовнішінформ до Мінекономрозвитку. А оскільки вартість транспортного засобу прямо залежить від курсу української гривні відповідно до іноземної валюти, то у нинішній ситуації із знеціненням національної валюти транспортний податок мають сплачувати власники посередніх автомобілів. Таким чином, критерій розмежування авто на такі, що мають додатково оподатковуватися, та такі, що не мають, залишається досить нечітким, створюючи ситуацію нерівності в оподаткуванні.

Специфічний порядок в оподаткуванні дорогих транспортних засобів, а також наявність додаткових стимулів у вигляді нових занижених ставок мита під час ввезення авто з Європи зводить нанівець прагнення держави до стрімкого наповнення бюджетів за рахунок сплати автомобілістами транспортного податку. Зменшення попиту на нові автомобілі веде до зростання на українських дорогах кількості вже потриманих транспортних засобів, які мають низьку вартість. Така пропозиція здається вкрай вигідною для їх потенційних власників, адже, окрім доступної собівартості, такі автомобілі у більшості випадків не реєструються, а отже, не є об'єктами транспортного податку.

Виходячи з цього, залишається відкритим запитання, що намагався стимулювати законодавець: власне виробництво недорогих авто чи імпорт старих авто та навіщо? Адже статистика надходжень від цього податку є невтішною. На стадії, коли закон про введення транспортного податку ще не набув чинності, у Міністерстві фінансів підраховали, що податок на преміум-автомобілі торкнеться 17 тис. транспортних засобів. Беручи до уваги ставку податку 25 тис. грн, сподівалися на отримання надходжень до бюджетів у розмірі 425 млн грн. На практиці цифри виявилися нижчими. За даними прес-служби Державної фіскальної служби України, власниками легкових автомобілів – об'єктів оподаткування у 2017 році були 7131 громадянин та 3623 юридичні особи як платники транспортного податку. У їх власності перебувало 13 202 об'єкти оподаткування. Сумарно до місцевих бюджетів за січень–листопад 2017 року надійшло понад 226,2 млн грн транспортного податку з фізичних та юридичних осіб, що майже вдвічі нижче, ніж передбачалося.

Згідно зі статистичними даними по галузі автомобільного транспорту від Міністерства інфраструктури України за 2017 звітний рік, загальна кількість транспортних засобів, що нині перебуває в транспортній системі України, вражає – більше 9,2 млн зареєстрованих одиниць, зокрема 6,9 млн легкових автомобілів [6, с. 1]. Порівняно з цим кількість об'єктів оподаткування транспортним податком за 2017 у відсотковому співвідношенні до всієї маси легкових авто в Україні становить усього 0,2%. Такі цифри наочно показують, що чинна фіскальна доцільність на транспортний податок є малоефективною. Окрім цього, деякі експерти припускають, що витрати на його адміністрування (ведення справ, стягнення, перевірка таких транспортних засобів, надсилання повідомлень тощо) можуть перевищити реально стягнуту суму [4, с. 1]. Такий стан речей порушує ще один принцип податкового законодавства – економічність оподаткування, порушуючи питання про доцільність існування транспортного податку взагалі.

Найголовнішим питанням, яке хвилює громадськість, є: на що витрачаються кошти, зібрані від транспортного податку. Логічно було припустити, що він, як і наявний раніше в Україні загальнодержавний податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин та механізмів, спрямовується до спеціальних фондів місцевих бюджетів на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних шляхів. Але це не так, бо, по-перше, нині транспортний податок є місцевим і надходить виключно до бюджетів відповідної територіальної громади. По-друге, цей вид платежу є податком, тобто надходить до загального фонду бюджету і «розчи-

няється» в ньому. Таким чином, відсутній будь-який механізм спеціального цільового використання зібраних з автовласників коштів.

Аналіз цих питань наводить нас на думку, що транспортний податок у тому вигляді, в якому він існує зараз, потребує змін відповідно до вимог часу. Відтак, доречним було би замінити такий місцевий податок на відповідний збір, адже під ним у Податковому кодексі України розуміється обов'язковий платіж до відповідного бюджету, що справляється з платників, з умовою отримання ними спеціальної вигоди, зокрема внаслідок вчинення на користь таких осіб державними органами, органами місцевого самоврядування, іншими уповноваженими органами та особами юридично значимих дій. Таким чином, це дало б можливість вирішити проблему нецільової спрямованості та непрозорості цього платежу.

Загальність в оподаткуванні транспортним податком також мала би багато позитивних наслідків. Така практика в науці податкового права має назву «кривої Лаффера», відповідно до якої зменшення податкового тиску шляхом встановлення середніх оптимальних ставок податків стабілізує та поліпшує економічне становище держави в цілому. Це прискорює грошовий обіг, підвищує купівельну спроможність населення та, як наслідок, сприяє зникненню стимулів ухилятися від сплати податків. Якщо припустити запровадження такої практики в Україні з паралельним розширенням кола потенційних платників, то отримаємо цікавий результат. За умови сплати транспортного податку за ставкою, наприклад, 50 грн за всі зареєстровані в Україні легкові авто (6, 9 млн одиниць), то, теоретично, можна поповнити відповідні бюджети на суму до 345 млн грн за рік.

Реформування вітчизняного законодавства потребує системного вивчення зарубіжного досвіду у формуванні та розвитку податкових систем. Наприклад, в європейській практиці оподаткування транспортних засобів сформувалися певні тенденції, в яких відбивається прагнення законодавця реалізувати принцип соціальної справед-

ливості майнового оподаткування та вдалого поєднання фіскальної та стимулюючої функцій майнових податків [2, с. 192]. Головна з цих тенденцій – стимулювати власників транспортних засобів купувати автомобілі з найменшим впливом на довкілля або на дорожнє покриття, у зв'язку з чим як база оподаткування використовуються параметри транспортного засобу, як-от: обсяг викидів вуглекислого газу (Німеччина, Франція, Ізраїль), об'єм або потужність двигуна (Японія, Німеччина), маса тощо. Ще однією тенденцією в оподаткуванні транспортних засобів у зарубіжних податкових системах є застосування пільг (повне або часткове звільнення від сплати податку). В основному вони застосовуються до власників екологічних авто або до деяких категорій осіб.

На жаль, українському інституту транспортного податку така практика не відома. Хоча нині вже починає простежуватися тенденція заохочення законодавцем до придбання електромобілів шляхом звільнення їх власників від певних платежів (зокрема, від акцизу, ПДВ тощо). Тому, можливо, найближчим часом до порядку нарахування транспортного податку будуть внесені певні зміни, адже такий захід неабияким чином здатний вплинути на зростання попиту на електрокар серед українців.

Висновки. Досліджуючи інститут транспортного податку в Україні, можна дійти висновку, що сучасний підхід до його регулювання є недосконалим та потребує системного реформування, виходячи з потреб часу. Для того, щоб податок ефективно виконував свою головну функцію – наповнення дохідної частини бюджетів, – необхідно виважено встановлювати всі його елементи. Зокрема, це стосується поміркованого визначення кола платників податку, виходячи із принципу соціальної справедливості, запровадження прогресивної шкали оподаткування, а також передбачення гнучкої системи пільг. Вивчення закордонного досвіду надасть можливість виробити ефективні методи реформування порядку адміністрування транспортного податку в Україні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Бобошко Л.І. Транспортний податок в Україні: стан та перспективи. Збірник наукових праць Університету державної фіскальної служби України. 2017. № 1. С. 25–36.
2. Овчаренко А. Транспортний податок в Україні: стан і перспективи. Порівняльно-аналітичне право. 2015. № 2. С. 191–194.
3. Овчаренко А. Щодо реалізації принципу соціальної справедливості під час оподаткування транспортних засобів. Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції. Спецвипуск, ч. 2. Х., 2017. С. 143–147.
4. Сабуцький С. Податок на авто. Вісник. Офіційно про податки. Оф. Вид-во ДФС України. Випуск № 12 (870). К., 2016. URL: <http://www.visnuk.com.ua/ru/pubs/id/9535>
5. Свердан М. Податок на багатство: досвід і практика використання в європейських країнах. Вісник соціально-економічних досліджень. 2014. Вип. 1. С. 61–68. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vsed_2014_1_11
6. Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту за 2017 звітний рік. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>
7. Шульгін Ю. Середній клас як соціальна основа демократичних перетворень в Україні. Сучасна українська політика. Політики і політологи про неї: зб. наук. праць. Ін-т політ. і етнонац. дослідж. НАН України, Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, Ін-т вищої освіти АПН України, Укр. акад. політ. наук. Вип. 16. С. 308–315.