

УДК 336.22

Данилишин В.І.*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри обліку та фінансів**Івано-Франківського навчально-наукового інституту менеджменту
Тернопільського національного економічного університету***Стефанків О.М.***кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри обліку та фінансів**Івано-Франківського навчально-наукового інституту менеджменту
Тернопільського національного економічного університету***Ціжма О.А.***викладач кафедри обліку та фінансів**Івано-Франківського навчально-наукового інституту менеджменту
Тернопільського національного економічного університету*

ТРАНСПОРТНИЙ ПОДАТОК: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ТА УКРАЇНСЬКІ РЕАЛІЇ

VEHICLE EXCISE DUTY: INTERNATIONAL EXPERIENCE AND UKRAINIAN REALITIES

АНОТАЦІЯ

У статті подано аналіз сучасного стану та практики адміністрування транспортного податку в Україні та в окремих розвинених зарубіжних країнах. Виявлено основні проблемні моменти й неоднозначні трактування у Податковому кодексі України щодо справляння транспортного податку та запропоновано шляхи його удосконалення, враховуючи досвід розвинених зарубіжних держав.

Ключові слова: доходи бюджету, податок, транспортний податок, доходи населення, фіскальне навантаження.

АННОТАЦИЯ

В статье представлен анализ современного состояния и практики администрирования транспортного налога в Украине и в отдельных развитых зарубежных странах. Указаны основные проблемные моменты и неоднозначные трактовки в Налоговом кодексе Украины относительно взимания транспортного налога и предложены пути его усовершенствования, учитывая опыт развитых зарубежных государств.

Ключевые слова: доходы бюджета, налог, транспортный налог, доходы населения, фискальная нагрузка.

ANNOTATION

The article focuses on the current state of the practice and administration of vehicle tax in Ukraine and in some developed foreign countries. The basic problem points and ambiguous interpretation of the Tax Code of Ukraine on vehicle tax collection and the ways of its improvement, taking into account the experience of developed foreign countries are depicted.

Keywords: budget revenues, tax, vehicle tax, personal income, fiscal burden.

Постановка проблеми. Інститут місцевого оподаткування є ключовим у сфері формування доходів місцевих органів влади у більшості країн світу. В Україні теж гостро постає питання, як наповнювати місцевий бюджет при зменшенні кількості джерел доходів. Один зі способів – реформування місцевого оподаткування. Однак у нашій державі такий підхід має як позитивні, так і негативні сторони. У процесі децентралізації влади видатки бюджету з кожним роком збільшуються, тому зменшення видаткової частини місцевих бюджетів є неможливим. Прийняті зміни до Податкового кодексу

України містять низку новацій дискусійного характеру, зокрема це стосується підвищення так званої соціальної справедливості у місцевому оподаткуванні, тобто у введенні транспортного податку.

Міністерство фінансів України запропонувало розв'язати проблему наповнення місцевих бюджетів шляхом введення «податку на розкішні авто». Проте уряд і громадськість розуміють поняття «розкішність авто» дуже по-різному. В Європі вже існує такий податок. У деяких країнах він виражений формою прогресивної шкали оподаткування, тобто розмір податку зростає залежно від того, як збільшуються доходи тієї чи іншої людини. Зокрема аналогічна система справляння податку на багатство працює у Великобританії, Німеччині, Польщі, Люксембурзі. Натомість в Україні запропоновано впровадити податок на дороге майно (багатство). Оскільки у нашій державі існує проблема приховування доходів, то вищевказаний спосіб (податок на багатство) є більш ефективним. Хоча процес визначення податку на багатство складніший, ніж процес визначення податку на доходи багатих.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблеми, пов'язані з удосконаленням системи оподаткування майна в Україні та наближенням її до рівня розвинених країн, через свою важливість стали предметом наукового дослідження у працях багатьох зарубіжних та вітчизняних авторів, серед яких В. Андрущенко, Р. Арно, А. Багрій, А. Бережна, З. Варналій, О. Грищенко, Дж. Зодроу, А. Крисоватий, В. Луніна, Н. Павліха, П. Самуельсон, В. Суторміна, Дж. Янг та ін. Незважаючи на вагомий здобутки вчених у дослідженні справляння місцевих податків і зборів, визначення їх впливу на регіональний розвиток залишається акту-

альним, оскільки зараз в Україні триває пошук оптимальної податкової системи, яка б давала змогу забезпечити фінансову незалежність як країни в цілому, так і її регіонів.

Постановка завдання. Основною метою дослідження є аналіз сучасного стану і практики адміністрування транспортного податку в Україні та окремих розвинених зарубіжних країн, виявлення основних проблемних моментів, що стосуються об'єкта оподаткування транспортного податку, а також шляхи його удосконалення, враховуючи досвід розвинених зарубіжних країн.

Виклад основного матеріалу дослідження. Останнім часом у різних країнах світу відбуваються певні зміни щодо нарахування та справляння податку з власників транспортних засобів. Ідея підвищення податкового навантаження для багатих відповідає тенденціям розвитку світової системи оподаткування та основним завданням реформування вітчизняної податкової системи. Проте реалізація податкових реформ потребує чіткої формалізації таких процесів.

Законодавець запропонував усім власникам, що володіють легковими автомобілями, яким не має п'яти років, об'єм циліндрів двигуна яких складає три і більше тисячі кубічних сантиметрів – заплатити 25 тис. грн податку на рік. На основі аргументації уряду щодо доцільності такого податку і виникла назва «податок на розкішні авто». Основна мета такого податку – наповнення місцевих бюджетів та досягнення соціальної справедливості. У цьому випадку розкішність авто привірюється до об'єму двигуна, а не до його вартості. Саме тому слід аналізувати зарубіжний досвід справляння такого податку з метою його удосконалення та досягнення соціальної справедливості.

Найбільше з таким податком експериментують у Німеччині. У 2008 р. в різних землях цієї країни податки формувались за абсолютно різними принципами. У деяких землях ставки податку залежали від маси та розмірів транспортних засобів. Проте на території більшої частини земель при визначенні ставки враховували екологічний клас. У деяких регіонах Німеччини податок сплачувався автоматично, тобто при реєстрації транспортного засобу власник надавав інформацію про банківський рахунок, з якого держава сама стягувала податок.

З липня 2009 р. правила нарахування податку було змінено. У Німеччині діє єдиний принцип оподаткування власників транспортних засобів. За зміненою схемою податок розраховується для нових машин. Для старих автомобілів нові правила почали діяти з 2013 р.

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 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 грамів за кілометр шляху. Якщо транспортний засіб виділяє менше ніж 120 грамів 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 грамів на кілометр шляху, а в 2014 – вже 95 грамів. Така система сприяє купівлі та виробництву більш екологічних автомобілів.

Майже ідентична система нарахування та стягнення податку з власників транспортних засобів існує у Франції. Величина податку, що сплачує власник при реєстрації нового транспортного засобу, також залежить від двох показників. На відміну від Німеччини, першим показником є потужність двигуна 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. Реалізується такий підхід дуже просто – податок з 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.

У Данії влада намагається підтримувати екологічні види транспорту, як 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 – тобто власники 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.

В Ізраїлі з 2009 р. 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 електромобілів. Ставка податку для «гібридів» налічує 30% від їх вартості. Загалом середня ставка податку складає приблизно 70% від вартості транспортних засобів.

У Японії власники транспортних засобів сплачують три види податків. Перший податок, ставка якого становить 5% вартості, вноситься при купівлі транспортного засобу, другий – при реєстрації, тоді податок розраховують залежно від об'єму двигуна та маси автомобіля. Наприклад, для автомобіля з об'ємом двигуна 2,5 літра величина податку складатиме близько 500 дол. Третій – це власне податок з власників транспортних засобів, що сплачується щорічно у травні. Він може варіювати залежно від маси автомобіля та об'єму двигуна. Надходження від цього податку використовують для підтримки та стимулювання перспективних розробок в автомобільній сфері.

В Австралії ставки податку з власників транспортних засобів майже не відрізняються, усі громадяни сплачують 10% від вартості легкового автомобіля та 5% від вартості вантажівки. Власники коштовних машин сплачують додатково ще 33% від вартості автомобіля. До дорогих в Австралії належать автомобілі, що дорожчі за 57 тис. дол. Однак така схема нарахування податку зумовлює певні невдоволення як з боку суспільства, так і з боку виробників, адже у моделях більш дорогих нових автомобілів використовуються сучасні технології, які забезпечують менше забруднення навколишнього середовища порівняно з дешевими старими автомобілями.

Платниками транспортного податку в нашій державі є фізичні та юридичні особи, серед яких також нерезиденти, які є власниками зареєстрованих в Україні, згідно з чинним законодавством, легкових автомобілів, якими користувалися до 5 років і які мають об'єм двигуна понад 3 тис. см³.

Ставка транспортного податку встановлюється з розрахунку на календарний рік у розмірі 25 тис. грн за кожен легковий автомобіль, що є об'єктом оподаткування. Обчислення суми податку з об'єкта оподаткування фізичних осіб здійснюють контролюючі органи за місцем реєстрації платника податку.

Щодо об'єктів оподаткування, придбаних протягом року, податок сплачує фізична особа-платник, починаючи з місяця, у якому набуло чинності право власності на такий об'єкт.

Враховуючи специфіку вітчизняного законодавства, виявилось, що описаний підхід залишає за межами оподаткування такі авто, як: BMW X5, Mercedes-Benz ML, Porsche Macan, Porsche Cayenne, Porsche Panamera, Range Rover Sport, а також інші престижні автомобілі вартістю понад 1 млн грн, але з об'ємом дви-

гуна до 3 тис. см³. Вказані автомобілі випереджають своїх багатолітрових конкурентів як за істотно вищими якісними характеристиками, так і за ціною. Податок все-таки будуть платити власники фермерського пікапа Toyota Hilux та позашляховика Nissan Murano з об'ємом двигуна 3,5 м³. Проте у змінах до Податкового кодексу щодо транспортного податку не відображені такі транспортні засоби, як яхта, літак, гелікоптер. Беручи до уваги вищевказані аргументи, можна зробити висновок, що зазначені транспортні засоби, які знаходяться у власності фізичних або юридичних осіб, не є предметом розкоші, а тому не підлягають оподаткуванню.

Вартою уваги є зарубіжна концепція оподаткування деяких категорій автомобілів. Зокрема доцільно транспортний податок сплачувати з мотора, наприклад, потужністю 250 і більше кінських сил. Потужний мотор зазвичай є ознакою дорогого авто, тому співвідношення «податок-розкіш» є достатньо обґрунтованим. Крім того, транспортний податок можна сплачувати залежно від розміру шкідливих викидів. Тобто чим «брудніший» мотор, тим більший податок. Таким чином, виникає взаємозалежність між потужністю двигуна та ціною авто.

Цікавим є той факт, що максимальний розмір транспортного податку у Великобританії може становити 1 090 фунтів, тобто у перерахунку – трохи більше 25 тис. грн. Виявляється, що сума українського транспортного податку, на тлі запропонованих реалій, є дуже близькою до податкових ставок у країнах Євросоюзу.

Висновки проведеного дослідження. Провівши паралелі щодо застосування транспортного податку в зарубіжних країнах та в Україні, пропонуємо покласти тягар оподаткування транспортних засобів на власників дорогих автомобілів (включаючи власників яхт, літаків) шляхом запровадження прогресивної шкали оподаткування. Вважаємо не достатньо обґрунтованими прийняті зміни до Податкового кодексу, які зобов'язують власників, що володіють легковими автомобілями, які не мають 5-ти років, або об'єм циліндрів двигуна яких складає понад 3 тис. см³, сплачувати щороку податок у розмірі 25 тис. грн. Проте розмір податку не залежатиме від вартості автомобіля.

Розробка подальших шляхів удосконалення адміністрування транспортного податку неможлива без звернення до міжнародного досвіду з урахуванням позитивних та негативних тенденцій у його справлянні. Тому ретельне вивчення реформаторського досвіду зарубіжних країн та його адаптування до вітчизняних умов посприятиме підвищенню ефективності й результативності роботи податкових органів щодо наповнення місцевих бюджетів.

Досвід розвинених країн світу, таких як: Данія, Ізраїль, Австралія, Японія, у яких тран-

спортний податок обчислюється залежно від вартості автомобіля, на нашу думку, найбільше відповідає принципам соціальної справедливості та дозволяє розподіляти фіскальне навантаження пропорційно доходам населення.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Власюк В. Податок на розкіш? [Електронний ресурс] / В. Власюк. – Режим доступу : <http://www.epravda.com.ua/columns/2015/01/15/520825/>.
2. Зверев А.В. Налоговая и бюджетная система ФРГ: развитие и реформы / А.В. Зверев // Финансы. – 2012. – № 5. – С. 68–73.
3. Карлін М.І. Финанси зарубіжних країн : навч. посіб. / М.І. Карлін. – К. : Кондор, 2004. – 384 с.
4. Кашин В.А. Налоги и налогообложение: актуальные проблемы налоговой политики и налогового администрирования : курс лекций / В.А. Кашин. – М. : Национальный ин-т бизнеса, 2009. – 576 с.
5. Міжнародний досвід реформування податкових систем: види податків та електронна звітність [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://sta.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=326529&cat_id=310882&showHidden=1.
6. Міжнародний досвід: адміністрування податків в Європі та в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.sta.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id.
7. Міжнародний досвід: податкова система Ірландії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.sta.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=328403&cat_id=313120&showHidden=1.
8. Проскура К.П. Зарубіжний досвід організації податкового адміністрування [Електронний ресурс] / К.П. Проскура // Економічний часопис-XXI. – 2012. – № 7–8. – С. 7. – Режим доступу : <http://soskin.info/ea/2012/7-8/201212.html>.
9. Соколовська А.М. Податкова політика в Україні в контексті тенденцій реформування оподаткування у країнах ЄС / А.М. Соколовська, Т.В. Кошук // Фінанси України. – 2012. – № 1. – С. 94–115.
10. Теремецький В.І. Податкові правовідносини в Україні : монографія / В.І. Теремецький. – Харків : Діса-плюс, 2012. – 648 с.
11. Internal Revenue Service's United States Department of the Treasury [Electronic resource] : [website]. – Mode of access : <http://www.irs.gov/individuals/article/0,,id=240998,00.html>.
12. Taxpayer's rights and obligations. Practice note [Electronic resource] / Prepared by the 'Committee of Fiscal Affairs Forum on Tax Administration // OECD.org – Tax. – 2010. – Mode of access : www.oecd.org/findDocument/0,2350,en_2649_37427_1_119814_1_1_37427,00.html.