

вільні кошти від несплати бюджетоутворюючих податків (ПДВ та податку на прибуток) йшли на збагачення власників заводів.

Щоб підтримати вітчизняний автопром у Верховній Раді України прийнято низку законів та підзаконних актів, які захищають автодилерів та автоімпортерів в Україні. Причому дані дії завжди трактуються як протекціонізм вітчизняного виробника. Якого ми втратили протягом дії такої політики уряду, і тим самим збагативши власників українських корпорацій.

На сьогодні, сума яку повинен сплатити покупець легкового автомобіля при його ввезенні в Україну включає такі складові:

- ввізне мито (близько 10 % від митної вартості автомобіля);
- акцизний податок;
- ПДВ (20 % від суми митної вартості, ввізного мита та акцизного податку) [1].

Практика нарахування ввізного мита та ПДВ існує в більшості країн світу і є простою і зрозумілою. Однак, саме акцизний податок становить левову частку суми розмитнення і є її основною складовою розмитнення як процесу. Введений з метою протекціонізму вітчизняного виробника, який нічого не виробляє, він спричинив перешкоди здоровій конкуренції на ринку. При якій завжди виграє споживач продукції. Тому в Україні існує ситуація коли для офіційного розмитнення б/у автомобіля необхідно сплатити від 25 до 50 % від його вартості саме акцизного податку. При цьому загальна ціна розмитненого авто складаються з 10 % ввізного мита та 20 % ПДВ. Отже, вартість розмитнення авто наближається до подвійної ціни його при купівлі.

За таких умов не вигідно офіційно розмитнювати авто. Усе це підштовхує ринок до нелегальних схем (оформлення на інваліда, завезення авто частинами, ввезення під документи). При цьому кошти від такого «розмитнення» втрачає державний бюджет.

Таким чином, держава повинна підтримувати автовиробників, що займаються як складанням автомобілів на території України з нуля, так і великовузловим складанням (створюючи робочі місця і сплачуючи мита до держскарбниці). Однак, такі автомобілі мають продаватись для українців із значною знижкою порівняно з імпортованими. Прикладом розумної економічної політики в цій сфері є авторинки Індії та Китаю. В цих країнах виробник пропонує населенню автомобілі за низькою ціною від 3-4 тис. дол. [2]. При цьому допускаючи на свій ринок автовиробників країна змушує їх впроваджувати технології, які потім використовуються для власного виробництва.

Тому необхідно частково знизити ставку мита при імпорті авто, залишити ПДВ при розмитненні. Це б дозволило наповнювати держскарбницю при збільшенні імпортних операцій населенням. На нашу думку, доречніше скасувати непрозорі акцизи, спецмита та утилізаційні збори при імпорті авто. Можливо краще запровадити фіксовану суму, яку необхідно сплатити при розмитненні авто залежно від класу автомобіля.

Література:

1. Податковий кодекс України від 01.02.2016 р. № 2755-17 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>
2. Найдорожчі авто для найбіднішої країни Європи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://gazeta.dt.ua/#central_bottom_newspaper_content.

Олена ЗАПОРОЖЕЦЬ
Одеська митниця ДФС, м. Одеса

ВІДОМОСТІ З АВТЕНТИЧНИХ ДОКУМЕНТІВ – ДІЄВИЙ ІНСТРУМЕНТАРІЙ МЕХАНІЗМУ МИТНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ

Ознакою сучасного етапу економічних перетворень у динаміці глобалізаційних і трансформаційних процесів є активізація зовнішньоекономічної діяльності (далі – ЗЕД), що суттєво впливає як на специфіку функціонування національних суб'єктів господарювання,

так і визначає дієвість митної системи Державної фіскальної служби України (далі – ДФС), яка б оперативної і за найменших втрат Державного бюджету впроваджувала комплексні заходи для усунення або нейтралізації потенційних ризиків. Саме тому, актуальним перед митницями ДФС у взаємовідношеннях з суб'єктами ЗЕД постає питання щодо формування дієвої системи управління (митного ризик-менеджменту), які мають відповідати нормам і правилам міжнародних угод і конвенцій [1]. Окрім забезпечення спрощення процедур організації та здійснення зовнішньоторговельних операцій, впровадження таких загальносвітових норм забезпечує контроль правильності визначення митної вартості товарів, що переміщуються через митний кордон України та надає перспектив вдосконалення діючого механізму митного адміністрування. Показники ефективності механізму є індикаторами оцінювання рівня пристосованості всієї системи до виконання окреслених завдань та оптимальності функціонування системи під час здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, а також, після випуску товарів у вільний обіг, заявлення в інший митний режим.

Використання потенціалу міжнародних договорів, зокрема, міждержавного та міжурядового характеру, двосторонніх міжнародних договорів міжвідомчого характеру з питань співробітництва в митній сфері [2] (узгоджений перелік даних та формат обміну митною інформацією) між митницями ДФС та митними адміністраціями країн – підписантів угод про товари (складові митної вартості) та засоби їх переміщення істотно впливає на підвищення ефективності механізму митного адміністрування, рівня економічної безпеки України. Так, у разі потреби отримання щодо підтвердження або спростування відомостей, зазначених у документах, які подані декларантом для підтвердження митної вартості товару під час їх митного оформлення, Одеською митницею ДФС направляються запити 6 до митних служб іноземних держав щодо автентичності документів, на підставі яких було здійснено митне оформлення товарів.

За результатами проведеного аналізу запитів за 2015 рік, направлених Одеською митницею ДФС до митних адміністрацій іноземних країн, встановлено, що у 19 % з загального обсягу отриманих відповідей, в частині прямого застосування цієї інформації, виникають певні труднощі, які пов'язані з необхідністю проведення додаткової перевірки та витребування додаткових документів для підтвердження складових митної вартості товарів, заявленого у митному режимі «імпорт». Незважаючи на достатній перелік отриманих документів, інформація на сьогодні надходить, у більшості, в формі не придатній одразу для співставлення з аналогічними даними, заявленими в українських митних деклараціях. Зокрема, є відмінності щодо коду товару згідно з УКТ ЗЕД різних країн, заявленої фактурної вартості, яку не можливо обчислити до конкретної партії товару, вагових характеристик, умов поставки товару тощо. Певні об'єктивні труднощі в здійсненні контролю правильності визначення митної вартості пов'язані з використанням світових цін з біржових котирувань у дол. США за 1 метричну тонну (platts European Marketscan), офіційно оприлюднених на конкретну дату, які контрагенти та посередники угоди використовують при узгодженні ціни за товарною позицією 2710 «нафтопродукти» згідно з УКТ ЗЕД. Можливо, коли товар надійшов покупцю, а котирування на конкретну дату стосовно вартості товару відсутні.

В разі надходження від уповноважених органів іноземних держав документально підтверджених відомостей щодо країни походження, вартісних, кількісних або якісних характеристик, які мають значення для оподаткування товарів при ввезенні на митну територію, які відрізняються від задекларованих під час митного оформлення, митниця ДФС має право самостійно визначити базу оподаткування [4, ст. 54]. Тому, з метою організації проведення контрольно-перевірочних заходів з питань повноти нарахування та сплати митних платежів у 2015 році майже 5 % відповідей, отриманих Одеською митницею ДФС від митних служб іноземних держав, направлено до обласного Головного управління ДФС [3, ст.351].

Враховуючи практику застосування інформації, отриманої від представництв митних служб іноземних держав, зазначимо, що результати співставлення можливо враховувати для

прийняття управлінських рішень під час проведення митного пост-аудиту. Перспективи розвитку даного напрямку націлені підвищити дієвість національної системи ризик-менеджменту з використанням електронного декларування, на результативність партнерських відносин між митними адміністраціями та паритетних відносин з суб'єктами господарювання.

Література

1. Терещенко С.С. Основи ризик-менеджменту в митній справі та зовнішньоекономічній діяльності / С.С. Терещенко. Одеса: Пласке, 2012. – с. 504.
2. Звіт ДФС про стан виконання міжнародних договорів в митній сфері у II півріччі 2014 року Додаток 1 до листа 28.11.2014 № 12393/7/99-99-12-02-01-17.
3. Митний кодекс України від 13.03.2012 р. № 4495-VI (із змінами і доповненнями) / Верховна Рада України. – Офіц. видання // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 44-45, № 46-47, № 48, ст.552.
4. Податковий кодексу України від 02.12.2010 № 2755-VI (із змінами і доповненнями) / Верховна Рада України. – Офіц. видання // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 13-14, № 15-16, № 17, ст.112.

Михайло ІБРАГІМОВ
ТРЦ «Подільня», м. Тернопіль

РОЛЬ МАЙНОВИХ ПОДАТКІВ У ФОРМУВАННІ БЮДЖЕТУ ГРОМАДИ

Майнове оподаткування в реальному часі об'єктивно визначають найголовнішим джерелом поповнення фінансових ресурсів громади не залежних ні від держави, ні від умов діяльності платників податків.

Майновий податок має ряд фіскальних переваг в порівнянні з іншими податковими платежами (податком на дохід, прибуток, господарські операції), він є важливою складовою частиною податкової системи, відіграє важливу роль в стимулюванні соціально-економічного розвитку і формуванні ресурсного потенціалу громади. Теоретичні моделі і емпіричний досвід багатьох країн показують, що в умовах посткризової економічної нестабільності, податки на майно стають оптимальним інструментом мобілізації прибутків територіальних бюджетів. Питання, пов'язані з податковою проблематикою, займають чільне місце на різних рівнях – починаючи від підприємств і учбових аудиторій, до політичних партій і урядових організацій. Ця тематика стала надзвичайно актуальною, про що свідчать ті питання, які виносяться всіма кандидатами на виборах. Тим часом "віз і нині там", і неблагополуччя територіальних громад залишається цілком очевидним. Риторичне запитання-чому?

Річ у тому, що розширення повноважень органів місцевого самоврядування, яке відбулось після революції гідності та здобуття світового визнання України європейською державою, вимагає їх якісного, відповідного світовому досвіду, фінансового забезпечення у вигляді стабільних і стійких доходів бюджетної системи громади. Значний потенціал, що забезпечує рішення цих завдань міститься в майнових податках, які є чи неосновним джерелом доходів місцевих бюджетів. Однак, до недавня, в системі власних фінансових ресурсів майнові податки займали незначну питому вагу і лише у 2014 році відбулося їх «оживлення». За даними ДФС, в бюджет поступило 520 млн грн. таких податків. Сума невелика і вказує, що його платили не більше як 1% громадян. Впевнені, що у зв'язку із зниженням податкової пільги, уже в 2016 році число платників податку на нерухомість виросте, як і сума податкових надходжень, в десятки разів.

Ми переконані, що серед основних перешкод, що стоять на шляху розвитку майнового оподаткування є: недосконалість податкового законодавства взагалі, і на рівні територіальних громад зокрема; відсутність методики визначення сукупності майна та майнових прав, що підлягають оподаткуванню; відсутні підходи до класифікації майнових податків, які значно різняться; нестабільність економічної та політичної систем. Більше того, в Україні відсутні концептуальні дослідження щодо оподаткування майна, які б враховували