

**ШАРЕНКО М. С.,**  
кандидат юридичних наук,  
доцент кафедри фінансового права  
(Національний юридичний університет  
імені Ярослава Мудрого)

УДК 347.73

## ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ПОДАТКУ В УКРАЇНІ

У статті розглянуті деякі особливості правового регулювання транспортного податку в Україні. Автором досліджене поняття транспортного податку, детально проаналізована судова практика з оскарження цього податку та викладено декілька способів, як не сплачувати цей податок. Дослідження є одним із перших комплексних досліджень досить нового для України транспортного податку, яке ставить під сумнів необхідність його сплати платниками податку.

**Ключові слова:** транспортний податок, платники податків, Вищий адміністративний суд України.

В статье рассмотрены некоторые особенности правового регулирования транспортного налога в Украине. Автором исследовано понятие транспортного налога, детально проанализирована судебная практика по обжалованию этого налога и изложено несколько способов, как не платить этот налог. Данное исследование является одним из первых комплексных исследований достаточно нового для Украины транспортного налога, которое ставит под сомнение необходимость его уплаты налогоплательщиками.

**Ключевые слова:** транспортный налог, налогоплательщики, Высший административный суд Украины.

This article describes some of features of legal regulation of transport tax in Ukraine. The author studied concept of vehicle tax, analyzed in detail jurisprudence on appeal of tax, and set out a number of ways how not to pay this tax. This study is one of first comprehensive studies quite new for Ukraine transportation tax, which casts doubt on need for its payment by taxpayer.

**Key words:** vehicle tax, taxpayers, The Supreme Administrative Court of Ukraine.

**Вступ.** Транспортний податок для України – відносно новий прямий податок, що справляється з власників легкових авто у випадку, коли ринкова вартість автомобіля більша 750 мінімальних зарплат (на сьогодні – 1 087 500 гривень) та з року випуску якого минуло не більше п’яти років. Власниками автомобіля виступають юридичні, фізичні особи та нерезиденти, які зареєстрували власне авто в Україні. Ставка транспортного податку складає двадцять п’ять тисяч гривень на рік [1]. Також законодавець закріпив відповідну методику з визначення середньоринкової вартості легкового авто, яка включає в себе такі параметри при визначенні середньоринкової вартості легкового авто, як тип та об’єм двигуна, коробка передач, марка та модель автомобіля, пробіг, комплектація тощо [2].

**Постановка завдання.** Метою дослідження є аналіз правового регулювання транспортного податку в Україні. Новизна роботи полягає в тому, що вона постає одним із перших комплексних досліджень досить нового для України транспортного податку, яке ставить під сумнів необхідність сплати платниками цього податку.



**Результати дослідження.** В Україні цей податок нібито ввели для того, щоб заможні люди, які можуть дозволити собі авто преміум-класу, сплачували його й тим самим наповнювали державну скарбницю, але законодавець можливо умисно або з необережності зробив достатню кількість лазівок, щоб сьогодні не сплачувати цей податок не лише дійсно багатим людям, а й середньому класу людей, які з-за стрімкого та складно-прогнозованого курсу долара/євро до гривні підпали під дію транспортного податку, тому що собівартість їх авто різко стрибнула вгору.

Якщо трохи згадати історію цього податку, то в попередній редакції Податкового кодексу України [1] під дію транспортного податку підпадали власники легкових авто з об'ємом двигуна понад три тисячі кубічних сантиметрів та з року випуску якого минуло не більше п'яти років. Тобто, це були власники бюджетних авто, вартість яких на вторинному авторинку складала від трьох тисяч доларів. А в той же час власники авто преміум-сегменту, наприклад нового Porsche Macan, вартість якого починається від двох мільйонів гривень, не підпадали під дію транспортного податку, тому що об'єм двигуна був менший ніж три тисячі кубічних сантиметрів, тому просто смішно чути від законодавця, що транспортний податок – це податок для заможних.

Хоча в останніх змінах цього податку [1] прибрати об'єм двигуна та прив'язали ринкову вартість автомобіля до більш ніж сімсот п'ятдесят мінімальних зарплат, залишивши володіння таким авто, з року випуску якого минуло не більше п'яти років, тим самим звільнивши від сплати транспортного податку власників бюджетних авто та частини власників середнього класу, але це не вирішує проблему несплати цього податку власниками авто преміум-сегменту, і на це є декілька підстав:

– по-перше, іноді автосалон «іде назустріч» покупцю й умисно в індивідуальному порядку на свій страх та ризик зменшує собівартість бажаного покупцем авто, яке ще не перетнуло кордон України, тому в договорі купівлі-продажу авто може бути прописана сума, яка не підпадає під дію транспортного податку. Такі випадки в Україні є, але вони скоріше виключення із правил;

– по-друге, за останні два роки з'явилася позитивна практика судового оскарження повідомлень-рішень із нарахованого транспортного податку не лише в судах першої інстанції, але й у апеляційних судах України. Аналізуючи Реєстр судових рішень [4], бачимо, що в судах першої інстанції платники податків оскаржували повідомлення-рішення з нарахованого транспортного податку приблизно у 40% справ, а в апеляційних судах приблизно 50–60% таких позовів підлягали задоволенню. Також платники оскаржували дії фіскальної служби з нарахування цього податку й повертали раніше сплачені кошти.

Існує також позитивна практика Вищого адміністративного суду України. Так, у справі № 804/14459/15 [4] Вищий адміністративний суд України вважає, що розрахунок використання легкового автомобіля протягом 5 років здійснюється з часу випуску, а не з часу володіння таким автомобілем, як вважають в органах фіскальної служби. У вересні 2016 року Вищий адміністративний суд України поставив «останню крапку» в податкових спорах по сплаті транспортного податку. У справі К/800/8077/16 [4] суд вважає незаконним нарахування власнику транспортного податку в 2015 р. та своєю постановою скасовує судові відмови першої інстанції та апеляції по справі № 826/22028/15 [4]. Вищий адміністративний суд України аргументує свою позицію тим, що, по-перше, транспортного податку немає у переліку загальнообов'язкових податків та зборів, а згідно з Податковим кодексом України забороняється встановлення загальнодержавних податків та зборів, не передбачених цим Кодексом, по-друге, на думку суду, транспортний податок відноситься до місцевих податків та зборів, які встановлюються місцевою радою. Тобто, повинно бути обов'язкове рішення міської ради про сплату цього податку й опубліковане не пізніше п'ятнадцятого липня перед новим бюджетним періодом. Якщо такого рішення міської, селищної та сільської ради немає або воно опубліковане пізніше п'ятнадцятого липня, то транспортний податок можна не сплачувати. Також варто відмітити, що статтею 10 Податкового кодексу України [1] транспортний податок у переліку місцевих податків не передбачений.



А якщо детально проаналізувати калькулятор середньоринкової вартості легкового авто [3], створений Міністерством економіки та торгівлі України на базі методики для визначення середньоринкової вартості легкового авто, затвердженої Кабінетом Міністрів України від 18 лютого 2016 р. № 66 [2], якщо, наприклад, ввести в цей калькулятор дизельний VW Passat Variant 2016 року на автоматі з нульовим пробігом, то середньоринкова вартість складає всього 777 386,57 гривні, коли в автосалоні ціна на нього стартує від мільйона гривень за бюджетну комплектацію. Тому об'єктивність такого калькулятора, який використовують працівники фіскальної служби при нарахуванні транспортного податку, можна ставити під сумнів.

**Висновки.** Таким чином, транспортний податок в Україні – це відносно новий прями́й податок, який нібито направлений на справляння з власників преміальних автомобілів, але законодавець можливо умисно або з необережності зробив достатню кількість лазівок, щоб сьогодні не сплачувати цей податок не лише дійсно багатим людям, а й середньому класу людей, які з-за стрімкого та складно-прогнозованого курсу долара/євро до гривні підпали під дію транспортного податку, тому що собівартість їх авто різко стрибнула вгору. На сьогодні існує декілька способів, як можна «обійти» цей податок і не сплачувати ні копійки навіть власникам преміальних авто, а тим, які вже сплатили, через суд можна повернути сплачені кошти. Тому над правовим регулюванням транспортного податку потрібно ще довго працювати, щоб він дійсно запрацював «на повну потужність». На даний момент нема сенсу його сплачувати, тим паче, що суд на боці власників транспортних засобів.

**Список використаних джерел:**

1. Податковий кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.
2. Методика визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/66-2016-%D0%BF%paan9#n9>.
3. Транспортні засоби: розрахунок вартості. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/Vehicles/CalculatePrice?lang=uk-UA>.
4. Реєстр судових рішень України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: // <http://www.reyestr.court.gov.ua>.

