УДК 336.226.2

Бобошко Л. І.

ТРАНСПОРТНИЙ ПОДАТОК В УКРАЇНІ: СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ

У статті проаналізовано еволюцію оподаткування майна та вдосконалення справляння транспортного податку на різних етапах економічного розвитку держави. Охарактеризовано основні зміни податкового законодавства у сфері оподаткування транспорту. Розкрито особливості та ефективність податкової реформи в Україні в частині даного податку. Наведено основні аспекти оподаткування транспорту в деяких розвинених країнах світу. Зосереджено увагу на зарубіжній практиці застосування податкових пільг для власників «зелених авто». Висвітлено проблемні питання щодо справляння транспортного податку та запропоновано шляхи його удосконалення в контексті світового досвіду.

Ключові слова: *податок, транспортний податок, об'єкт оподаткування, майно, фіскальне навантаження.*

Бобошко Л. И.

ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ В УКРАИНЕ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

В статье проанализирована эволюция налогообложения имущества и усовершенствования взимания транспортного налога на разных этапах экономического развития государства. Охарактеризованы основные изменения налогового законодательства в сфере налогообложения транспорта. Раскрыты особенности и эффективность налоговой реформы в Украине в части данного налога. Приведены основные аспекты налогообложения транспорта в некоторых развитых странах мира. Внимание сосредоточено на зарубежной практике применения налоговых льгот для владельцев «зеленых авто». Освещены проблемные вопросы взимания транспортного налога и предложены пути его усовершенствования в контексте мирового опыта.

Ключевые слова: *налог, транспортный налог, объект налогообложения, имущество, фискальная нагрузка.*

Boboshko L.I.

TRANSPORT TAX IN UKRAINE: STATE AND PROSPECTS

The article analyzes the evolution and improvement of property tax collection vehicle tax at different stages of economic development. Characterized major changes in tax legislation on the taxation of transport. The features and effectiveness of the tax reform in Ukraine in terms of tax. The basic tax aspects of transport in some developed countries. The emphasis on foreign practice of tax incentives for owners of «green car». Deals with issues related to charging vehicle tax and the ways of its improvement in the context of international experience.

Keywords: *tax, vehicle tax, the object of taxation, property, fiscal burden.*

Постановка проблеми. Майнові податки в системі оподаткування слугують забезпеченню більш справедливого розподілу податкового навантаження між платниками податків, раціонального та ефективного використання майна. У цьому контексті найбільш проблемним є посилення ролі оподаткування транспорту. На сьогодні надходження від транспортного податку є незначними для формування дохідної частини місцевих бюджетів. Однак, аналіз зарубіжного та вітчизняного досвіду щодо оподаткування транспорту свідчить, що можливості цього різновиду майнових податків щодо наповнення бюджету та регулювання соціально-економічних процесів у суспільстві досить вагомі. Незважаючи на численні зміни, які постійно вносяться до податкового законодавства, механізм справляння транспортного податку в Україні має серйозні недоліки. Тому питання його удосконалення, у тому числі на основі застосування окремих елементів зарубіжного досвіду, є актуальним для дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Питання оподаткування такого виду майна, як транспортні засоби, в Україні на сьогодні належним чином не

відображені в працях науковців, хоча окремі аспекти висвітлювалися такими авторами, як В. Данилишин [1], Г. Долга [2], О. Мельник [3], Т. Шуліченко [11], А. Нестеренко [4], А. Овчаренко [5] та ін. Тому існує необхідність подальшого дослідження теоретичних основ оподаткування транспорту, визначення сутності і структури механізму транспортного податку, обґрунтування податкової бази, розрахунку вартості об'єктів оподаткування та аналізу ефективності справляння, тощо.

Мета статті. Метою дослідження є особливості справляння транспортного податку в Україні та перспективи його розвитку на основі застосування окремих елементів зарубіжної практики.

Виклад основного матеріалу. В умовах незалежності України початок формування інституту майнового оподаткування був покладений разом із прийняттям Закону України № 1251-XII від 25.06.91 р. «Про систему оподаткування», яким визначалися 29 видів загальнодержавних податків і зборів та 16 видів місцевих податків і зборів, їх граничні величини та порядок обчислення. Серед них був зазначений і такий майновий податок, як податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів. Механізм справляння цього податку визначав Закон України «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів».

Із прийняттям у 2010 р. Податкового кодексу України (далі - ПК України) податок із власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів було скасовано і введено в дію збір за першу реєстрацію транспортних засобів, який до 2015 р. представляв оподаткування транспорту в Україні.

Однією із ознак майнового податку є періодичність, що передбачає його сплату протягом усього періоду перебування об'єкта оподаткування у власності платника податку. Зазначений збір сплачувався одноразово юридичними та фізичними особами, які здійснювали першу реєстрацію в Україні транспортних засобів. У зв'язку з цим виникла потреба подальшого реформування даного збору. Окремого майнового податку, який сплачувався б систематично

власниками транспортних засобів, до 2015 р. запроваджено не було.

Законом України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо податкової реформи» від 28 грудня 2014 р. № 71-VIII було запроваджено новий місцевий податок у складі податку на майно – транспортний податок,який внесено у ст. 267 ПК України [7].

Транспортний податок - новий податок для громадян України з точки зору «податку на розкіш» [6]. Цей податок не є для європейського досвіду новизною, оскільки у їх практиці оподаткування транспортних засобів зосереджено на прагненні законодавця реалізувати принцип соціальної справедливості майнового оподаткування та вдалого поєднання фіскальної й стимулюючої функцій майнових податків. Така концепція має на меті зменшення негативного впливу на навколишнє середовище шляхом заохочення придбати автомобілі з меншими шкідливими характеристиками. Тому і база оподаткування включає такі параметри транспортного засобу,як обсяг викидів вуглекислого газу, об'єм або потужність двигуна, маса тощо [1, с.703].

Україна прямує до запровадження такої концепції оподаткування, але для її реалізації потрібне вагоме вдосконалення податкового законодавства. Щоб розпочати гармонізацію податкової системи до європейської, потрібно спершу проаналізувати минулий досвід та сьогоденні реалії. Систематизувати та порівняти основні елементи транспортного податку в процесі його реформування можна на основі даних табл.1.

При нагоді слід уточнити, що у першій редакції Закону на початку 90-х р.р. база оподаткування визначалася навіть не на основі об'єму циліндрів двигуна, а виходячи з його потужності у кінських силах. Однак, стрімке зростання імпорту авто, виробники яких не користувалися такими показниками, зумовило необхідність переходу на загальноприйняту практику визначення потужності через об'єм циліндрів, оскільки стара система не дозволяла співставити дані про транспортний засіб пострадянських і зарубіжних виробників при реєстрації та справлянні податку.

Таблиця 1

Реформування транспортного податку

Закон України «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів»	Податковий кодекс України	
	на момент прийняття	на поточний момент
Об’єкти		
Трактори (колісні); Автомобілі легкові, вантажні або спеціального призначення; Мотоцикли та велосипеди з установленим двигуном; Яхти та судна парусні; Човни моторні і катери); Інші човни.	Колісні транспортні засоби; Судна; Літаки і вертольоти.	Легкові автомобілі (не більше 5 років (включно) та середньоринкова вартість понад 375 розмірів МЗП, встановленої законом на01.01.податкового року.
База оподаткування		
100 куб. см об'єму циліндрів двигуна; Потужність двигуна в кВт; Довжина корпусу судна в см.	100 куб. см об'єму циліндрів двигуна; Потужність двигуна в кВт; Довжина корпусу судна в см; Максимальна злітна маса.	Легковий автомобіль, що є об'єктом оподаткування
Ставка		
2,5-1000 грн./100 куб.см.; 0,5 грн./ 1 кВт потужності двигуна; 7-14 грн./100 см. довжини	3-60 грн./100 куб.см.; 0,5-3 грн./ 1 кВт потужності двигуна; 7-14 грн./100 см. довжини; 1 грн./1 кг максимальної злітної маси	25 000 гривень за кожен легковий автомобіль, що є об'єктом оподаткування

Джерело: побудовано автором за даними офіційного веб-порталу Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.rada.gov.ua/

Співставлення об’єктів оподаткування показує, що за рахунок їх широкого спектру податок мав усі можливості відігравати значну роль у формуванні податкових надходжень місцевих бюджетів. З прийняттям ПК України відбулися зміни у механізмі оподаткування, що призвели до скорочення кількості платників та негативно вплинули на обсяг надходжень до дохідної частини бюджету. Це підтверджують дані наведені на рис. 1. Позитивним моментом того часу можна відмітити розширення бази оподаткування.

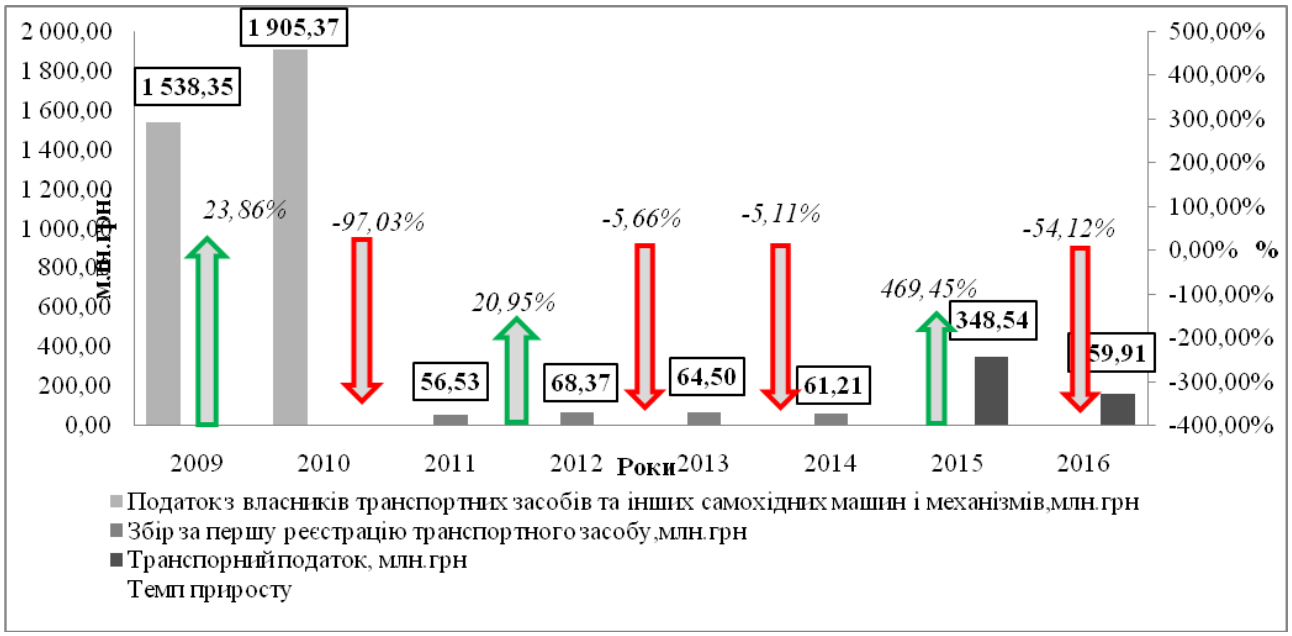

Рис.1. Динаміка та темпи приросту надходжень від оподаткування транспорту за 2009-2016 роки *Джерело:побудовано автором за даними офіційного веб-порталу Державної казначейської служби України [Електронний ресурс].–Режим доступу: http://www.treasury.gov.ua/main/uk/index*

Внесення змін в 2015 р. у податкове законодавство щодо справляння транспортного податку спричинило хвилю негативних відгуків. Таке реформування податку різко скоротило як об’єкт, так і базу оподаткування. Існує багато недоліків, які значно зменшують надходження до бюджету. Для покращення ефективності даного податку, потрібно змінити нормативно-правову базу.

З 01.01.2017 р. в Україні суттєво збільшено розмір мінімальної заробітної плати в порівнянні із попереднім роком. У зв’язку з цим Законом України від 21.12.2016 р. № 1797-VIII «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо покращення інвестиційного клімату в Україні» внесено зміни до ПК України, що торкнулися визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів. Критерієм для визначення об’єкта оподаткування таких транспортних засобів є їх вік (не старше 5 років включно) та середньоринкова вартість,яка напряму залежить від встановленого законом на 1 січня податкового (звітного) року розміру мінімальної заробітної плати (станом на

1 січня 2017 р. її розмір становить 3200 грн). Внаслідок цього змінена розрахункова середньоринкова вартість легкових авто для цілей оподаткування – шляхом зменшення у два рази. Тобто, якщо у 2016 р. така вартість становила 750 мінімальних зарплат, то у 2017 р. - 375[8].

Стан реформування інституту оподаткування транспорту в Україні за період введення в дію нового ПК можна оцінити на основі даних рис. 1. З наведеного видно, що за вказаний період спостерігається досить неврівноважена динаміка надходжень від сплати податку, яка спричинена постійним реформуванням податкового законодавства в сфері справляння податку з транспорту. В 2011-2014 роках справлявся збір за першу реєстрацію транспортного засобу, який належав до складу загальнодержавних податків і зборів. Абсолютні суми надходжень за цей період невеликі, спостерігається поступове зниження їх обсягів. Механізм справляння збору передбачав застосування диференційованих ставок залежно від розміру бази оподаткування. Сума збору до сплати розраховувалася для кожного транспортного засобу окремо як добуток бази оподаткування, ставки збору та помножувального коефіцієнту, при чому помножувальний коефіцієнт (К) залежав від терміну використання придбаного транспортного засобу. Така система застосування коефіцієнтів значно ускладнювала систему нарахування податку. Але ж варто зазначити, що дуже позитивним було врахування екологічних параметрів при визначенні бази оподаткування, адже транспортні засоби є одним з основних джерел забруднення навколишнього середовища. На сьогодні така норма у діючому механізмі відсутня.

Із запровадженням нового виду податку – транспортного податку, який належить до складу місцевих, спостерігається надходження до бюджету набагато більших сум, що у порівнянні з минулими роками зросли майже в 5 разів. Таке збільшення відбулося за рахунок застосування нового механізму справляння податку та є дійсним підтвердженням його ефективності.

За останній час в Україні запроваджується закордонна практика вдосконалення механізму справляння транспортного податку. Сучасні тенденції

та показники застосування такого виду оподаткування у закордонних національних податкових системах країн вимагають детального дослідження з урахуванням особливостей стану економіки України.

Проаналізувати елементи транспортного податку в розвинених країнах світу можна за допомогою систематизації та порівняння елементів податку зведених у таблицю 2, яка подана нижче.

Таблиця 2

Елементи транспортного податку в розвинених країнах світу[1]

Країна	Об'єкт оподаткування	База оподаткування
Німеччина	легковий автомобіль	об'єм двигуна; об'єм викиду вуглекислого газу CO^2
Франція	легковий автомобіль або службовий автомобіль в залежності від типу використовуваного палива та року першої реєстрації	потужність двигуна; об'єму викиду вуглекислого газу CO^2; тип палива
Італія	автомобіль в залежності від регіону проживання	потужність двигуна; об'єму викиду вуглекислого газу CO^2
Данія	автомобіль	вартість автомобіля; тип двигуна; витрата пального
США	автомобіль;службовий автомобіль	витрата пального
Австралія	автомобіль; додаткове оподатковуються дорогих автомобілів в розмірі 33% від вартості понад 57 тис. дол.	вартість автомобіля

Наведені дані показують, що величина податку в більшості країн залежить не від одного показника, за яким розраховується податок, а від декількох. Наприклад,у Німеччині розраховується від об'єму двигуна, в Італії – від потужності двигуна, а у Франції додається ще і тип палива. Спільною базою оподаткування для цих країн є об'єм викиду вуглекислого газу CO^2. Принципово протилежним є механізм стягнення та нарахування податку у США, який полягає у включенні податку до ціни на паливо [5, с.191].

В Данії сплачують податки залежно від вартості автомобіля: при реєстрації автомобіля (від 105% до 180% залежно від вартості) та при використанні автомобіля (високий акциз на бензин).

Особливість австрійського податку з власників транспортних засобів

полягають у тому, що усі громадяни сплачують однаково: 10% від вартості легкового автомобіля та 5% від вартості вантажівки. Також власники дорогих автомобілів додатково сплачують 33% від вартості автомобіля [5, с.192].

Переглянувши ставки оподаткування транспортних засобів в деяких країнах, можна стверджувати, що принцип їх застосування полягає в забезпеченні збереження навколишнього середовища. І тому варто відмітити, що з кожним роком підвищується зацікавленість у придбанні електромобілів. Задля цього влада держав, які зацікавлені у збереженні екології та підвищення попиту на електрокари, застосовують широкий спектр стимулів, зокрема податкових пільг.

В основному вони полягають у зниженні податків, а також у пільгах, як в Австрії або Німеччині, або у преміальних виплатах для покупців електромобілів, як у Франції (таблиця3).

Таблиця 3

Податкові пільги для власників електромобілів [11]

Країна	Пільги
Австрія	Звільнення від податку на паливо і від щомісячного транспортного збору
Болгарія	Звільнення від щорічного платежу
Чехія	Звільнення від дорожнього податку
Данія	Звільнення від реєстраційного податку
Франція	Звільнення від реєстраційного податку (або цілком, або на 50%)
Німеччина	Звільнення від щорічного податку строком на десять років з моменту їх першої реєстрації
Греція	Звільнення від сплати податку на реєстрацію, податку на розкіш і податку на розкішний спосіб життя
Угорщина	Звільнення від реєстраційного податку, річного збору і податку на автомобілі, що належать компаніям
Італія	Звільнення від щорічного податку протягом п’яти років з дати першої реєстрації
Нідерланди	Звільняються від реєстраційного податку

Так, у Норвегії здійснили цілу низку поетапних кроків, щоб зробити купівлю електромобіля більш привабливою. Наприклад, для електрокарів скасували щорічний реєстраційний збір та податок для корпоративних авто.

У Нідерландах покупці електромобілів звільняються від сплати податку при реєстрації та збору за користування дорогами. За даними Європейської

асоціації виробників автомобілів, різні податкові заохочення також існують у Греції, Австрії, Великій Британії, Португалії та інших країнах [11].

Для України питання заохочення купівлі електромобілів є досить актуальним, але більшої уваги потребують питання щодо покращення ефективності справляння діючого механізму транспортного податку. Тому досвід зарубіжних країн в цьому питанні є певною базою для запровадження змін у податкове законодавство України.

Висновки. Отже, розглянувши та проаналізувавши транспортний податок в Україні за останні роки,спостерігаємо зміни в оподаткуванні транспорту, що демонструє нестійку тенденцію надходжень податку до бюджету. При цьому,до основних шляхів підвищення ефективності застосування транспортного податку в Україні доцільно віднести наступні:

По-перше, відносити до об'єктів оподаткування не тільки «розкішних» автомобілів, а й інші транспортні засоби масового попиту.

По-друге, варто у якості бази оподаткування додатково використовувати об'єм викиду вуглекислого газу, що є основною проблемою, яка стосується власників транспортних засобів. Такий підхід є фінансово вигідним, оскільки українці надають перевагу традиційним транспортним засобам. Основа такого підходу полягає у відшкодуванні державі коштів за надання нею необхідних умов для належного користування власниками авто та за екологічне забруднення. Застосування прогресивної шкали оподаткування також підвищить фіскальну ефективність цього податку.

По-третє, доцільним буде застосування таких баз оподаткування:

- для наземних транспортних засобів, що мають двигуни внутрішнього згорання – обсяг циліндрів двигуна;
- для транспортних засобів з електродвигунами, з гібридними двигунами, а також яхт, суден вітрильних, моторних човнів і катерів – потужність двигуна;
- для водних транспортних засобів у разі відсутності двигуна – довжина корпусу.

Такі впровадження нададуть можливість збільшити надходження до місцевих бюджетів. Подальше вдосконалення оподаткування транспорту слід здійснювати на підставі узагальнення досвіду зарубіжного майнового оподаткування, що сприятиме об'єктивності оподаткування та слугуватиме чинником збільшення доходної частини бюджету.

Список використаних джерел

1. Данилишин В. І. Транспортний податок: зарубіжний досвід та українські реалії / В. І. Данилишин, О. М. Стефанків, О. А. Ціжма II Глобальні та національні проблеми економіки. - 2015. - Вип. 3. - С. 702-705;
2. Долга Г. В. Оподаткування майна в Україні: фіскальна ефективність справляння та методика адміністрування : автореф. дис. канд. екон. наук / Г. В. Долга . – Київ, 2013 . – 19 с.;
3. Мельник О. Я. Розвиток системи оподаткування майна в контексті міжнародної економічної нестабільності : автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.02 / О. Я. Мельник; НАН України, Ін-т світ. економіки і міжнар. відносин. - К., 2011. - 20 с. - укр.;
4. Нестеренко А. С. Майновий податок - транспортний податок, як основа функціонування місцевих бюджетів в Україні. Електронне наукове видання «Юридичний науковий електронний журнал» № 5, 2015- С.149-151;
5. Овчаренко А. С. Транспортний податок в Україні: стан і перспективи/ А. С. Овчаренко II Порівняльно-аналітичне право. - 2015. - №2.-С. 191-194;
6. Офіційний веб-портал Державної казначейської служби України [Електронний ресурс].–Режим доступу: http://www.treasury.gov.ua
7. Податковий кодекс України Верховна Рада України; Кодекс України, Закон, Кодекс від 02.12.2010 № 2755-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу:http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/ 2755-17/paran6340#n6340;
8. Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи Верховна Рада України; Закон від 28.12.2014 № 71-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/71-19;
9. Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо покращення інвестиційного клімату в Україні Верховна Рада України; Закон від 21.12.2016 № 1797-VIII[Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon0.rada.gov.ua/ laws/show/1797-19/paran1369#n1369;
10. Про затвердження Методики визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів та внесення змін у додатки 1 і 2 до Порядку визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів, мотоциклів, мопедів Кабінет Міністрів України; Постанова, Методика від 18.02.2016 № 66 [Електронний ресурс]. – Режим доступу:http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/66-2016-%D0%B;

11. Шуліченко Т. В. Механізм майнового оподаткування в Україні: автореферат дисертації на здобуття ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.08 – гроші, фінанси і кредит / Т. В. Шуліченко. – Одеса: Одеський національний економічний університет, 2012. – 23 с.;

12. Як Європа стимулює електромобільність – повний огляд пільг по країнах [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.electrocars.com.ua/how-european-countries-push-electric-cars/.

Бобошко Людмила Ігорівна - аспірант Приватного вищого навчального закладу «Європейський університет», м. Київ.