



7. Стрельцов В. Організаційно-правові механізми управління європейською державною службою / В. Стрельцов // Збірник наукових праць «Ефективність державного управління». – 2011. – Вип. 29. – С. 335.

8. Demmke, Ch. (2005) Are civil servants different because they are civil servants? [Electronic resource] // European Institute of Public Administration.–Modetoaccess:[http://www.eupan.eu/files/repository/02\\_Are\\_civil\\_servants\\_different\\_becau\\_se\\_they\\_are\\_civil\\_servants.pdf](http://www.eupan.eu/files/repository/02_Are_civil_servants_different_becau_se_they_are_civil_servants.pdf) (viewed on February 20, 2017). – Title from the screen.

9. Малимон В.И., Шевченко Н.П. Актуалізація етичних кодексів в контексті модернізації системи державного управління / В.И. Малимон // Науково-інформаційний вісник. Серія Право. – 2015. – № 11. – С. 79.

10. Пенькова К. Прийняття на державну службу в країнах європейського союзу. Інформаційна довідка, підготовлена Європейським інформаційно-дослідницьким центром на запит народного депутата України / К. Пенькова. – К. : Європейський інформаційно-дослідницький центр, 2015. – 10 с.

11. Gesetz zur Regelung des Statusrechts der Beamtinnen und Beamten in den Ländern (Beamtenstatusgesetz - BeamtStG) [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу : [http://www.gesetze-im-internet.de/beamstg/\\_7.html](http://www.gesetze-im-internet.de/beamstg/_7.html).

12. Тимошук В.П. Публічна служба. Зарубіжний досвід та пропозиції для України / В.П. Тимошук, А.М. Школик. – Київ : Конус-Ю, 2007. – 735 с.

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

**Чаркина Анастасия Олеговна** – аспирант кафедры «Государственное управление» философского факультета Киевского национального университета имени Тараса Шевченко;

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**Charkina Anastasia Olegovna** – Postgraduate Student at the Department «Public Administration» of the Faculty of Philosophy of Taras Shevchenko National University of Kyiv;

*Anastasiya787878@gmail.com*

УДК 342.9

## НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ: АСПЕКТЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

**Михаил ШЕВЧУК,**

аспирант кафедры государственно-правовых дисциплин юридического факультета Харьковского национального университета имени В.Н. Каразина

#### АННОТАЦИЯ

В данной работе были проанализированы вопросы исторического формирования налога на транспорт в Украине и актуальные последние изменения в украинском налоговом законодательстве. Опыт Украины был проанализирован и сопоставлен с иностранным опытом, выведены модели выплаты налога, предложены варианты улучшения этой модели.

**Ключевые слова:** транспорт, транспортный налог, налоги в Украине.

#### TAXATION OF VEHICLES: ASPECTS OF LEGAL REGULATION

**Mikhail SHEVCHUK,**

Postgraduate Student at the Department of State and Legal Subjects of V. N. Karazin Kharkiv National University

#### SUMMARY

In this work, the issues of historical formation of the transport tax in Ukraine and actual recent changes in Ukrainian tax legislation were analyzed. The experience of Ukraine was analyzed and compared with the foreign experience, tax payment models have been introduced and options for improving this model have been proposed.

**Key words:** transport, transport tax, taxes in Ukraine.

#### REZUMAT

În această lucrare au fost analizate chestiuni legate de formarea istorică a impozitului pe transport în Ucraina și modificările recente actuale ale legislației fiscale ucrainene. Experiența Ucrainei a fost analizată și comparată cu experiența străină, au fost introduse modele de plăți fiscale și au fost propuse opțiuni de îmbunătățire a acestui model.

**Cuvinte cheie:** transporturi, taxe de transport, impozite în Ucraina.

**Постановка проблемы.** На протяжении существования налоговой системы Украины всегда существовал транспортный налог (сбор) в том или ином виде. Бесспорно, появление такого имущественного налога, как транспортный налог в системе налогообложения Украины, вызывает множество вопросов и разъяснений, поскольку не понятно, какую цель преследует законодатель: наполнение доходной части местных бюджетов, или это все же «налог на роскошь»? Или это стимулирование владельцев транспортных средств к приобретению автомобилей с наименьшим воздействием на окружающую среду или дорожное покрытие?

**Актуальность темы и состояние исследования.** Проблема налогообло-

жения транспортных средств в Украине достаточно не исследована. В связи с важностью этой проблемы налогообложение транспортных средств в Украине стало предметом научного исследования в трудах многих отечественных авторов, среди которых: С. Березовська, В. Сомова, П. Бочко, А. Бережна, В. Андрущенко, А. Нестеренко, В. Поколодный, О. Поколодна, Я. Каменева, В. Данилишин, А. Стефанко, А. Цижма и другие.

**Целью статьи** является исследование проблем правового механизма расчета и уплаты транспортного налога в Украине, анализ законодательства зарубежных стран о современном состоянии и практике администрирования транспортного налога, установление проблемных моментов, касающихся



объектов налогообложения и предлагаемых путей их решения.

**Изложение основного материала.** В своей первой редакции Закон Украины «О налоге с владельцев транспортных средств и других самоходных машин и механизмов» определял налогоплательщиками предприятия, учреждения и организации, которые являются юридическими лицами, иностранные юридические лица, а также граждан Украины, иностранных граждан и лиц без гражданства, имеющих собственные транспортные средства (автомобили, мотоциклы, мотороллеры, тракторы и мотоблоки) и другие самоходные машины и механизмы на пневматическом ходу, а также владельцев моторных лодок (катеров, яхт), мотосаней. Было установлено, что налог не взимается с владельцев машин и механизмов на гусеничном ходу, а также зерноуборочных и специальных комбайнов с двигателями [1, с. 20].

Все самоходные машины и механизмы делились лишь на четыре категории, а ставки налога дифференцировались в зависимости от мощности двигателя (в киловаттах или лошадиных силах) от 50 копеек до 2 рублей 4 копейки с киловатта или лошадиной силы. При этом самая высокая ставка налога приходилась на категорию «Автомобили грузовые грузоподъемностью более 7 тонн и другие самоходные машины и механизмы». Несмотря на «узкую специализацию» других трех категорий (автомобили легковые; грузовика грузоподъемностью до 7 тонн; мотоциклы, мотороллеры и мотоблоки), это позволяло облагать все другие самоходные механизмы по максимальной ставке налога.

Верховная Рада Украины 11 июля 1995 года приняла Закон «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Украины» № 297/95-ВР. 25 июля 1995 (день официального опубликования) в соответствии с настоящим Законом, ставки налога стали исчисляться на основании необлагаемого минимума доходов граждан. Привязка ставок налогообложения к необлагаемому минимуму доходов граждан сохранилась до 25 марта 1997 года [2, с. 84–90].

На протяжении существования налоговой системы Украины всегда существовал соответствующий налог (сбор) в том или ином виде. Налогообложение владельцев транспортных средств во времена независимости в Украине испы-

тывало нескольких радикальных изменений. До принятия Налогового кодекса Украины длительное время справлялся налог с владельцев транспортных средств и других самоходных машин и механизмов. Нормативным актом, который определял правовых механизм этого налога, был Закон Украины «О налоге с владельцев транспортных средств и других самоходных машин и механизмов». С принятием Налогового кодекса Украины налог с владельцев транспортных средств и других самоходных машин и механизмов как имущественный налог был отменен и введен в действие другой платеж – сбор за первую регистрацию транспортных средств. Указанный сбор уплачивался одновременно юридическими и физическими лицами, действовавшими в первую регистрацию в Украине транспортных средств, при этом перечень последних был достаточно широким и включал как наземные транспортные средства, так водные и воздушные суда [3].

Ограничения обязанности уплаты указанного налога с уплатой при первой регистрации транспортных средств из классического имущественного налога превратил этот платеж на сбор за первую регистрацию транспортного средства. Ведь одним из признаков имущественного налога является периодичность, которая предусматривает его уплату в течение всего периода нахождения объекта налогообложения в собственности налогоплательщика.

По мнению Е.И. Котлярова, наиболее эффективным был налог с владельцев транспортных средств и других самоходных машин и механизмов, который взимался в 1992–2010 гг. Именно этот налог обеспечивал стабильные доходы местным бюджетам и за счет предусмотренных льгот не был обременительным для малообеспеченных слоев населения. Менее справедливым следует считать сбор за регистрацию транспортных средств, который взимался в течение 2011–2014 гг. Кроме того, что такой сбор обеспечивал меньший объем поступлений в местные бюджеты, он не гарантировал стабильность поступлений, соответствующих средств, что объясняется самим названием сбора – взимание его только при первой регистрации.

С 1 января 2017 вступили в действие поправки в Налоговый кодекс Украины, согласно Закону Украины № 1797-VIII «О внесении изменений в Налоговый кодекс Украины относительно улучшения

инвестиционного климата в Украине». Прежде всего, эти изменения связаны с повышением минимальной зарплаты до 3200 гривен, которые повлекли много изменений в налоговом законодательстве, в том числе и в сфере налогообложения транспортных средств. Кроме изменений отдельных вопросов, касающихся администрирования транспортного налога, вводятся также акцизный сбор на автобусы и грузовой транспорт, акцизный сбор на электродвигатели, а также восстанавливается акцизный сбор на переоборудованные автомобили.

Возвращаясь к характеристике транспортного налога, следует отметить, что согласно ст. 267 Налогового кодекса налогоплательщиками транспортного налога являются физические и юридические лица, в том числе нерезиденты, которые имеют собственные легковые автомобили, с года выпуска которых прошло не более пяти лет (включительно) и среднерыночная стоимость которых составляет более 375 размеров минимальной заработной платы, установленной законом на 1 января отчетного года. Сейчас объектом налогообложения являются легковые автомобили, среднерыночная стоимость которых составляет более 1200000 грн. (В прошлом году транспортный налог уплачивался за машины стоимостью более 1033 500 грн.).

Кстати, по непонятным причинам законодательные формулировки относительно плательщиков транспортного налога и его объекта фактически освободили от налогообложения владельцев воздушных и водных транспортных средств, подлежащих налогообложению раньше. По мнению отдельных ученых, такой урезанный перечень объектов налогообложения нарушает принцип справедливости и противоречит сущности налогообложения «предметов роскоши». Ведь за объектами этого налога остался ряд транспортных средств, которые являются более ценными, чем автомобили. Кроме того, такой критерий автомобиля, как объем двигателя и срок его использования, не является объективным показателем ценности автомобиля.

Логично, что единственным объективным показателем ценности транспортного средства является его оценочная стоимость. Однако использование стоимости как базы усложняет администрирование налога. Если законодатель отошел от использования стоимости как базы транспортного средства, вопло-



шение идеи налогообложения «товаров роскоши» и стремление к воплощению принципа справедливости в имущественном налогообложении стоит реализовывать за счет расширения перечня объектов налогообложения транспортного налога и соответствующей корректировкой ставок налога в зависимости от вида транспортного средства и его технических характеристик.

Поэтому считаем, что если базой налогообложения не является стоимость, то нужно использовать такую характеристику транспортного средства с двигателем, как объем цилиндров двигателя. Этот параметр зафиксирован в свидетельстве о регистрации транспортного средства (техническом паспорте) и формирует общее представление о типе автомобиля, его весе и, соответственно, влиянии автомобиля на дорожное покрытие. В свою очередь, экологические нормы (согласно техническим регламентам и национальным стандартам), которым соответствует автомобиль, и срок эксплуатации автомобиля могут влиять на определение размера налога путем применения системы льгот при налогообложении.

Существенно изменились и правила расчета среднерыночной стоимости автомобилей. В Налоговом кодексе отмечается, что такая стоимость определяется центральным органом исполнительной власти, который обеспечивает формирование и реализует государственную политику экономического, социального развития и торговли, по методике, утвержденной Кабинетом Министров Украины, по состоянию на 1 января налогового (отчетного) года, исходя из марки, модели, года выпуска, объема двигателя, типа горючего. Министерством экономического развития и торговли Украины, которое является ответственным за определение среднерыночной стоимости автомобилей по методике, установленной Кабинетом Министров, во внимание приниматься только марка авто, его модель, год выпуска, объем двигателя и тип топлива. Тип коробки переключения передач и пробег легкового автомобиля, которые фигурировали в предыдущих параметрах, отныне не будут учитываться. При этом размер ставки транспортного налога в 2017 году за каждый легковой автомобиль остался без изменений – 25000 гривен.

Как и раньше, начисление суммы налога из объектов налогообложения

физических лиц осуществляется контролирующим органом по месту регистрации плательщика налога, а также по месту регистрации плательщика налога контролирующий орган направляет (вручает) налоговые сообщения-решения об уплате суммы налога и соответствующих платежных реквизитах до 1 июля года базового отчетного периода. Физическое лицо-плательщик налога транспортного налога обязан оплатить транспортный налог в течение 60 дней со дня вручения налогового сообщения-решения.

В свою очередь, юридические лица – владельцы транспортных средств самостоятельно начисляют сумму транспортного налога, и также самостоятельно обязаны подать в налоговую инспекцию, по месту регистрации объекта налогообложения, декларацию с разбивкой годовой суммы транспортного налога равными долями поквартально до 20 февраля текущего года. Транспортный налог оплачивается юридическим лицом – авансовыми взносами ежеквартально до 30 числа месяца, который наступает за отчетным кварталом, которые отображаются в годовой налоговой декларации.

Начисление налога и направления (вручения) налоговых уведомлений-решений об уплате налога физическим лицам – нерезидентам осуществляют контролирующие органы по месту регистрации объектов налогообложения, находящихся в собственности таких нерезидентов.

Кроме того процесс взыскания транспортного налога имеет определенные особенности в отношении физических и юридических лиц. По отношению к объекту налогообложения, приобретенного в течение года, налог уплачивается физическим лицом-плательщиком, начиная с месяца, в котором возникло право собственности на такой объект. Контролирующий орган направляет налоговое уведомление-решение новому владельцу после получения информации о переходе права собственности.

Важным в Налоговом кодексе является, то, что физическое лицо – плательщик налога имеет право обратиться с письменным заявлением к контролирующему органу по месту регистрации для проведения сверки данных относительно объектов налогообложения, которые находятся в собственности плательщика налога; размеру ставки налога; а также начис-

ленной суммы налога. В случае выявления расхождений между данными контролирующих органов и данными, подтвержденными налогоплательщиком на основании оригиналов соответствующих документов (в частности, документов, подтверждающих право собственности на объект налогообложения, переход права собственности на объект налогообложения), контролирующий орган по месту регистрации налогоплательщика проводит перерасчет суммы налога и направляет (вручает) ему новое налоговое уведомление-решение. Предварительное налоговое уведомление-решение считается отменным (отозванным).

Мы считаем, что в условиях реформирования налоговой системы, особенно налога на транспортные средства, особое внимание стоит обратить на опыт других европейских стран в контексте установления этого налога. В разных землях Германии налоги формировались по совершенно разным принципам. Кое-где фискальные службы взыскивали налог с собственников автомобилей за массу и габариты автомобиля, но в основном же имел значение экологический класс. В некоторых регионах Германии налог взимался автоматически – при регистрации машины ее владелец должен был обязательно сообщить номер своего банковского счета, с которого власти сами снимали налог. С июля 2009 года в Германии введен единый принцип налогообложения автомобилистов. Водители платят одновременно за объем двигателя и за объем выброса CO<sub>2</sub>.

В соответствии с действующими правилами налогообложения величина налога зависит от двух показателей. Первый – это объем двигателя: чем больше объем двигателя, тем больше налог. Учитывается также и тип двигателя. Например, для владельцев транспортных средств с бензиновым двигателем ставка налога составляет 2 евро за каждые 100 см<sup>3</sup>, а для владельцев транспортных средств с дизельным двигателем – 9 евро за каждые 100 см<sup>3</sup>. Второй показатель расчета налога с владельцев транспортных средств – это объем выброса углекислого газа CO<sub>2</sub>. Ставка налога составляет 2 евро за каждый грамм. Однако существует так называемый базовый объем – это 120 граммов за километр пути. Почти идентичная система действует и во Франции. При регистрации нового автомобиля его хозяин уплачивает в бюд-



жет пошлину, величина которой зависит от мощности двигателя автомобиля (а не от его объема, как в Германии). Вдобавок владельцы большинства машин должны платить за каждый грамм CO<sub>2</sub>, который их автомобиль выбрасывает в атмосферу. Но от уплаты этого разового налога освобождены хозяева автомобилей, которые выделяют менее 200 граммов газа на километр. Аккумулированные налоги направляются на финансирование экологических программ Франции.

В Австралии налоговые ставки почти не различаются, все граждане платят одинаково: 10 процентов от цены легковушки и 5 – от грузовика. Но владельцам дорогих автомобилей приходится доплачивать еще и «за роскошь» 33 процента от стоимости машины. Шикарным в Австралии считают все автомобили дороже 57 000 долларов. Этой системой недовольны и жители, и продавцы автомобилей. Последние ссылаются на то, что в автомобилях класса люкс используются более современные технологии, которые меньше загрязняют окружающую среду, чем дешевые устаревшие машины. Однако австралийские власти не слушают эти доводы и даже регулярно повышают налог на роскошные автомобили.

Транспортные налоговые сборы в США изначально включены в цену бензина и, по сути, уплачиваются американскими налогоплательщиками прямо на заправках при покупке горючего. С каждого залитого в бензобак галлона топлива (3,78 литра) около 2,5 цента отчисляется в федеральный дорожный фонд и еще от 18 до 60 центов пополняют бюджет штата, в котором заправился автовладелец. Именно за счет местных налогов идет строительство дорожной инфраструктуры в различных штатах.

Минимальные местные налоговые сборы на бензин установлены в штатах Аляска (18,4 цента), Джорджия (30,8) и Вайоминг (32,4), а максимальные – в штатах Нью-Йорк (59,7), Вашингтон (55,9) и Калифорния (53,7). Подсчитано, что средняя ставка «горючего налога» в США, включающего в себя федеральные и местные сборы, находится на уровне 45 центов.

Несомненно, к преимуществам подобного подхода к взиманию «транс-

портной подати» относится полное отсутствие бюрократии и потери времени на заполнение квитанций, а также справедливость: ведь оплата происходит пропорционально интенсивности использования автомобиля. В числе недостатков, главным образом, называется рост стоимости топлива.

Впервые подобная система транспортно-налогообложения и финансирования дорожного строительства была применена в Соединенных Штатах еще в 1919 году в штате Орегон.

Первый налог в государственную казну они платят прямо в салоне, где приобретают новую машину, – это НДС. В Испании ставка НДС для промышленных товаров единая – 16 процентов. Затем закон предписывает покупателю в течение 30 рабочих дней уплатить в госбюджет налог на регистрацию транспортного средства. Размер этой государственной подати зависит от количества вредных выбросов купленного автомобиля. Не платят этот налог профессиональные таксисты и покупатели с ограниченными физическими возможностями (инвалиды). Кроме того, государство предоставляет скидку в 50 процентов при уплате регистрационного налога многолетним владельцам автотранспорта.

Наконец, ежегодно владельцы автотранспорта платят «налог на механические транспортные средства», то есть собственно транспортный налог. Это местный, муниципальный сбор, и его размер колеблется в зависимости от региона, а в самом регионе – от мощности двигателя и возраста машины [5, с. 149–151].

**Выводы.** Учитывая вышеупомянутый зарубежный опыт и современные реалии налогообложения, следует согласиться с мнением А.С. Нестеренко, что действующее налоговое законодательство относительно транспортного налога нуждается в доработке, поскольку им не предусмотрен порядок перечисления и возвращения излишне оплаченных средств в случае потери права собственности на объект налогообложения после уплаты налога, а также с расширением налоговых доходов местного самоуправления остались другие недостатки: отсутствие права

органов местного самоуправления самостоятельно определять ставки местных налогов, поскольку такие ставки определены Налоговым кодексом Украины, то есть фактически государством.

#### Список использованной литературы:

1. Бочко П.К. Налоговая система. Учебное пособие / П.К. Бочко. – М. : Центр учебной литературы, 2006. – 386 с.
2. Березовська С.В. Вплив змін до бюджетного та податкового кодексів України на зміцнення доходної частини бюджетів місцевого самоврядування / С.В. Березовська // Право і суспільство. Науковий журнал. – 2015. – № 5. – Ч. 2. – С. 84–90.
3. Закон України «О налоге с владельцев транспортных средств и других самоходных машин и механизмов» от 11.12.91 №1963-ХИИ (последняя редакция от 25.03. 2005 №2505-IV) // Вестник налоговой службы Украины. – № 7. – 2006. – 25 с.
4. Захожай В.Б., Литвиненко Я.В., Захожай К.В. Литвиненко Р.Я. Система налогообложения и налоговая политика: Учебное пособие / Под общ. ред. В.Б. Захожая и Я.В. Литвиненко. – М. : Центр учебной литературы, 2006. – 468 с.
5. Нестеренко А.С. Майновий податок – транспортний податок як основа функціонування місцевих бюджетів / А.С. Нестеренко // Юридичний науковий електронний журнал: електронне наукове фахове видання. – Запоріжжя : ЗНУ, 2015. – № 5. – С. 149–151 (255 с.)

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

**Шевчук Михаил Александрович** – аспирант кафедры государственно-правовых дисциплин юридического факультета Харьковского национального университета имени В.Н. Каразина;

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**Shevchuk Mikhail Aleksandrovich** – Postgraduate Student at the Department of State and Legal Subjects of V. N. Karazin Kharkiv National University;

*m.shevchuk522@gmail.com*