

**НАКОНЕЧНА Г. Я.,**

кандидат юридичних наук,  
старший викладач  
кафедри цивільно-правових дисциплін  
(Східноєвропейський національний  
університет імені Лесі Українки)

**ШНАЙДЕР М. Р.,**

студентка юридичного факультету  
(Східноєвропейський національний  
університет імені Лесі Українки)

УДК 347.73

### ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ПОДАТКУ В УКРАЇНІ

У статті визначено окремі питання запровадження відносно нового місцевого платежу – транспортного податку – в контексті аналізу сучасного стану і практики його адміністрування транспортного податку в Україні та зарубіжного досвіду справляння такого виду податку. Автором проаналізовано судову практику з оскарження цього податку. Крім того, звертається увага на додержання принципу соціальної справедливості під час запровадження зазначеного податку, аналізуються перспективи запровадження в Україні «податку на розкіш».

**Ключові слова:** транспортний податок, місцеві податки і збори, податок, доходи місцевих бюджетів, Податковий кодекс України.

В статье определены отдельные вопросы введения относительно нового местного платежа транспортного налога в контексте анализа современного состояния и практики его администрирования транспортного налога в Украине и зарубежного опыта взимания такого вида налога. Автором проанализирована судебная практика по обжалованию этого налога. Кроме того, обращается внимание на соблюдение принципа социальной справедливости при введении указанного налога, анализируются перспективы введение в Украине «налога на роскошь».

**Ключевые слова:** транспортный налог, местные налоги и сборы, налог, доходы местных бюджетов, Налоговый кодекс Украины.

The article outlines some of the introduction of relatively new local payment vehicle tax in the analysis of the current state and its practical administration of vehicle tax in Ukraine and foreign experience of collecting this type of tax. The author analyzes the jurisprudence of the appeal of this tax. Particular attention is paid to the problems of principle social justice, analyzes prospects of imposition “luxury tax” in Ukraine.

**Key words:** vehicle tax, local taxes and fees, tax revenues, Tax code of Ukraine.

**Вступ.** Реформування законодавчої бази у сфері оподаткування має відобразити традиції чинної податкової системи країни та відповідати європейським тенденціям розвитку податкової системи, збалансованого співвідношення фіскальної й стимулювальної функції податків, а запровадження нових податків і визначення їх правового механізму має відповідати певним засадам [1, с. 191].

У свою чергу, сучасні тенденції реформування місцевого оподаткування є ключовими у сфері формування доходів місцевих бюджетів у більшості країн світу. В Україні теж гостро постає питання, як наповнювати місцевий бюджет за умови зменшення кількості джерел доходів. Міністерство фінансів України запропонувало розв’язати проблему наповнення місцевих бюджетів, крім того, шляхом введення транспортного податку, що зумовлює потребу в дослідженні запровадження особливостей його правового регулювання.



Проблема оподаткування такого виду майна, як транспортні засоби, в Україні на сьогодні достатньо не досліджена. Однак окремі аспекти аналізованої проблеми, пов'язаної з удосконаленням системи місцевих податків і зборів в Україні та наблизенням її до рівня розвинених країн, у зв'язку зі своєю важливістю стали предметом наукового дослідження у працях таких науковців, як О.С. Василенко, В.І. Данилишин, Є.І. Котлярів, І.Є. Криницький, М.П. Кучерявенко, А.С. Овчаренко, О.М. Стефанків, Л.В. Товкун, Є.С. Хорошасв, О.А. Ціжма, М.С. Шаренко. Незважаючи на вагомий здобутки вчених у дослідженні справляння місцевих податків і зборів, питання правового регулювання транспортного податку залишається актуальним, оскільки нині в Україні триває пошук оптимальної податкової системи, яка б давала змогу забезпечити фінансову незалежність як країни загалом, так і її регіонів.

**Постановка завдання.** Основною метою дослідження є аналіз сучасного стану та практики адміністрування транспортного податку в Україні та окремих розвинених зарубіжних країнах, виявлення основних проблемних моментів запровадження та справляння такого виду платежу, а також шляхи удосконалення правового регулювання у цій сфері, враховуючи відповідний зарубіжний досвід.

**Результати дослідження.** Відповідно до ст. 67 Конституції України, кожен зобов'язаний сплачувати податки і збори в порядку і розмірах, установлених законом. Тому податкові відносини за своїм змістом є конституційними, організаційно-владними і майновими [2]. З метою розвитку положень, закріплених в Конституції України, 21 травня 1997 р. прийнято Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні». Цей нормативно-правовий акт, прийнятий на виконання ст. 92 Конституції України, визначив систему і гарантії місцевого самоврядування, засади організації та діяльності, правовий статус і відповідальність органів та посадових осіб місцевого самоврядування [3]. Отже, Конституція України та названі Закони України встановлюють основи фінансової діяльності органів місцевого самоврядування в Україні, що забезпечує спільність принципів у сфері мобілізації, розподілу і використання грошових фондів.

Законом України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи» від 28 грудня 2014 р. № 71-VIII, що набрав чинності 1 січня 2015 р., було запроваджено новий вид податку (транспортний податок) та не передбачає особливих умов сплати транспортного податку в 2015 р., тому у спірному випадку базовим податковим періодом для сплати транспортного податку є 2015 р. [4]. Однак існує чимало проблем, пов'язаних із правовим регулюванням місцевих податків та зборів в Україні, зокрема з регулюванням транспортного податку. Варто звернути увагу на те, що скорочення кількості місцевих податків і зборів не призвело до суттєвого зниження податкового навантаження на їх платників, оскільки зміни мають стосуватись не тільки зменшення кількості податків, а й перегляду бази оподаткування. Фактично відбулось не зменшення кількості податків і зборів, а їх трансформація у нові платежі, що не знизило податкового навантаження на платників місцевих податків і зборів.

На відміну від більшості розвинених країн світу, в Україні перелік місцевих податків та зборів є досить обмеженим. Ст. 10 Податкового кодексу України передбачено два місцевих податки та два збори. Зокрема, до місцевих податків належать: податок на майно та єдиний податок; до місцевих зборів – збір за місця для паркування транспортних засобів, туристичний збір [5]. Проте фактично діють чотири місцевих податки, оскільки, відповідно до п. 265.1.1 ст. 265.1. Податкового кодексу України, податок на майно включає податок на нерухоме майно, відмінне від земельної ділянки, транспортний податок та плату за землю.

Транспортний податок є новим у системі місцевих податків і розглядається як «податок на розкіш». У зв'язку з цим, постає питання, що таке розкіш? На думку Л.В. Товкун, поняття «розкіш» неодноразово змінювалось у процесі розвитку суспільства та межа між необхідними предметами й предметами розкоші завжди була рухомою [6, с. 90]. У нашій країні транспортний податок ввели для того, щоб заможні люди, які можуть дозволити собі авто преміум-класу, його сплачували й тим самим наповнювали бюджет, але законодавець не врахував того, що через стрімке зростання курсу долара/євро до гривні потрапили під дію транспортного податку люди середнього класу, адже собівартість їх авто різко стрибнула вгору.

Характеристика правового механізму транспортного податку передбачає дослідження таких суттєвих елементів податку, як платник податку, об'єкт оподаткування та похідний від нього розрахунковий елемент, який зумовнюється його властивостями, – база оподаткування. Ці елементи визначають підстави для оподаткування, відповідають на питання, на кого та з приводу чого покладається податковий обов'язок щодо транспортного податку. Відповідно до ст. 23 Податкового кодексу України, базою оподаткування визначаються конкретні вартісні, фізичні та інші характеристики певного об'єкта оподаткування. Таким чином, базою оподаткування транспортним податком є легковий автомобіль і, як бачимо, під час її визначення взято до уваги не фізичну чи вартісну характеристику вираження об'єкта оподаткування, а тільки кількість транспортного засобу.

Зважаючи на норми податкового законодавства, об'єктом оподаткування транспортним податком є автомобіль, вартість якого становить понад сімсот п'ятдесят розмірів мінімальної заробітної плати і з випуску якого минуло не більше п'яти років. Платниками податку є власники автомобіля, якими можуть бути фізичні, юридичні особи, резиденти та нерезиденти, що зареєстрували власне



авто в Україні. Ставка транспортного податку складає 25 000 грн. на рік [5]. На наш погляд, те, що в останній редакції Податкового кодексу України прибрали об'єм двигуна та прив'язали ринкову вартість автомобіля, залишивши володіння таким авто з року випуску, є вдалим. Оскільки є багато преміальних моделей автомобілів вартістю понад 50 000 євро, власники яких можуть уникнути оподаткування через менший об'єм двигуна, при цьому транспортні засоби будуть предметом розкоші, і тим самим звільнять від сплати транспортного податку власників бюджетних авто та частини власників середнього класу.

Про цей факт свідчить, що у соціальних мережах, коли було включено у норму об'єм циліндрів двигуна понад 3 000 куб. см, власники авто середнього класу одразу ж назвали кілька аргументів «проти» такої оцінки нововведення. Вони зауважували, що дедалі більше авто преміум-класу мають двигуни меншого об'єму завдяки новітнім технологіям. Серед них BMW X5, Mercedes Benz ML, Porsche Macan, Cayenne, Panamera, Range Rover Sport. Якщо податок є кроком до оподаткування розкоші, незрозуміло, чому інші об'єкти розкоші, рухоме майно (яхти, приватні літаки) не обкладаються податком [7, с. 264].

Також доцільним було б вказати на позитивну практику Вищого адміністративного суду України щодо справляння транспортного податку. Зокрема, у справі № 804/14459/15 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. А у серпні 2016 р. Вищий адміністративний суд України у податкових спорах по сплаті транспортного податку у справі № К/800/8077/16 вказав, що суд вважає незаконним нарахування власнику транспортного податку у 2015 р. та своєю постановою скасовує судові відмови першої інстанції та апеляції по справі № 826/22028/15 [8]. При цьому Вищий адміністративний суд України аргументує свою позицію тим, що транспортного податку нема у переліку загальнообов'язкових податків та зборів, а відповідно, Податковим кодексом України забороняється установлення загальнодержавних податків та зборів, не передбачених Кодексом, а також, на думку суду, транспортний податок належить до місцевих податків та зборів, які встановлюються місцевою радою.

Щодо зарубіжного досвіду, у практиці оподаткування транспортних засобів є певні тенденції, в яких відображається прагнення законодавця реалізувати принцип соціальної справедливості майнового оподаткування та вдалого поєднання фіскальної і стимулювальної функцій майнових податків. Головна з цих тенденцій – стимулювати власників транспортних засобів купувати автомобілі з найменшим впливом на навколишнє середовище або дорожнє покриття, у зв'язку із чим як база оподаткування використовуються такі параметри транспортного засобу, як обсяг викидів вуглекислого газу, об'єм або потужність двигуна, маса [1, с. 193]. Під час вибору об'єктів оподаткування та їх правового регулювання законодавець має керуватись певними принципами. Одним з основних принципів, на якому має ґрунтуватись податкове законодавство, є принцип соціальної справедливості – тобто установлення податків і зборів відповідно до платоспроможності платників податків. Однак нині поняття податкової справедливості є найменш усталеним і дискусійним.

Заслуговує на увагу приклад справляння цього податку у Великобританії. Там транспортний податок сплачується залежно від розміру шкідливих викидів в атмосферу. Чим «бруднішим» буде двигун, тим більший сплачується податок. Максимальний розмір цього податку може становити 1 090 фунтів, тобто понад 25 тис. грн. [9, с. 102]. Виявляється, що сума українського транспортного податку, на тлі існуючих реалій, є дуже близькою до податкових ставок у країнах Євросоюзу.

У Сполучених Штатах Америки механізм стягнення та нарахування податку з транспортних засобів є дещо 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 більшою є 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 під час 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), власник має сплатити 180% від його вартості. Крім того, у Данії великим акцизом обкладається і бензин, тобто власники сплачують податок двічі: під час реєстрації та під час використання автомобіля.

В Японії власники транспортних засобів сплачують три види податків. Перший податок, ставка якого становить 5% вартості, вноситься під час купівлі транспортного засобу, другий – під час реєстрації, тоді податок розраховують залежно від об'єму двигуна та маси автомобіля. Наприклад, для автомобіля з об'ємом двигуна 2,5 л величина податку складатиме близько 500 дол. Третій – це власне податок з власників транспортних засобів, що сплачується щорічно у травні [10, с. 703]. Тому вважаємо, що розроблення подальших шляхів удосконалення адміністрування транспортного податку не можливе без звернення до міжнародного досвіду з урахуванням позитивних та негативних



тенденцій у його справлянні. Ретельне вивчення реформаторського досвіду зарубіжних країн та його адаптування до сучасних умов сприятиме підвищенню наповнення місцевих бюджетів.

На думку Є.І. Котлярова, найбільш ефективним був податок із власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, що справлявся у 1992–2010 рр. Саме цей податок забезпечував стабільні доходи місцевим бюджетам і, одночасно, внаслідок передбачених пільг не був обтяжливим для малозабезпечених верств населення.

Менш справедливим варто вважати збір за реєстрацію транспортних засобів, що справлявся протягом 2011–2014 рр. Крім того, що такий збір забезпечував менший обсяг надходжень до місцевих бюджетів, він не гарантував стабільність надходжень відповідних коштів, що пояснюється самою назвою збору – справляння його тільки під час першої реєстрації.

Скасування цього збору з 2015 р. та введення з цього року транспортного податку з незрозумілих причин звільнило від оподаткування власників повітряних та водних транспортних засобів [11, с. 376]. Таким чином, розгляд сучасного стану майнового оподаткування показує, що потенціал транспортного податку в частині формування місцевих бюджетів майже не використовується. На нашу думку, доцільним було б повернення в податкову систему податку на власників транспортних засобів із поширенням його на власників повітряних і водних видів транспорту.

**Висновки.** Таким чином, у результаті проведеного дослідження вважаємо, що, насамперед, треба відійти від використання в податковому законодавстві такого поняття, як «предмети розкоші», оскільки цій категорії властиве неоднозначне сприйняття з боку платників податку, залежно від рівня їхніх доходів та інших факторів.

Вважаємо також, що існує необхідність внесення змін до Податкового кодексу України в частині скорочення кількості місцевих податків і зборів, зменшення податкового навантаження на фізичних та юридичних осіб, запровадження ефективних податкових пільг, адже чинна редакція Податкового кодексу України істотно не впливає на фінансове забезпечення місцевого самоврядування (що, в свою чергу, стосується і транспортного податку). Вирішення цього питання можливе шляхом наділення органів місцевого самоврядування правом встановлювати розміри ставок в певних, але у суттєвих межах, та визначення пільг щодо місцевих податків і зборів виключно рішеннями представницьких органів місцевого самоврядування, а не законом.

Також, на нашу думку, розширивши перелік об'єктів оподаткування, надходження від транспортного податку сприятиме наповненню дохідної частини місцевих бюджетів. Крім цього, оподаткування майна фізичних осіб у формі транспортного податку є важливим інструментом контролю за їх доходами і сприяє ефективності боротьби з ухиленням від сплати податків. Не менш важливим на шляху удосконалення оподаткування транспортного податку є врахування міжнародного досвіду. Все це в сукупності є запорукою створення міцної та стабільної фінансової бази місцевого самоврядування.

#### Список використаних джерел:

1. Овчаренко А. Транспортний податок в Україні: Стан та перспективи / А. Овчаренко // Порівняльно-аналітичне право. – 2015. – № 2. – С. 191–194.
2. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР (зі змінами від 15.03.2016 р.) // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – С. 141.
3. Про місцеве самоврядування в Україні: Закон України від 21 травня 1997 р. № 280/97-ВР (зі змінами від 09.02.2017 р.) // Відомості Верховної Ради України. – 1997. – № 24. – Ст. 170.
4. Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи: Закон України: від 28 грудня 2014 р. № 71-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/71-19>.
5. Податковий кодекс України від 2 грудня 2010 р. №2755-VI (зі змінами від 23.03.2017 р.) // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – №13–14, №15–16, № 17.
6. Товкун Л. Місцеві податки та збори як складові податкової системи України: їх особливості та розвиток / Л. Товкун // Державне будівництво та місцеве самоврядування. – 2015. – Вип. 29. – С. 85–96.
7. Василенко О. Сучасні тенденції формування та розвитку системи місцевого оподаткування в Україні / О. Василенко // Правове регулювання економіки. – 2014. – № 14. – С. 257–271.
8. Соколовська А. Податкова політика в Україні в контексті тенденцій реформування оподаткування в країнах ЄС [Текст] / А. Соколовська, Т. Кошук // Фінанси України. – 2012. – № 1. – С. 94–115.
9. Реєстр судових рішень України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.reyestr.court.gov.ua](http://www.reyestr.court.gov.ua).
10. Данилишин В., Стефанків О., Ціжма О. Транспортний податок: зарубіжний досвід та українські реалії / В. Данилишин, О. Стефанків, О. Ціжма // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2015. – Вип. 3. – С. 702–705.
11. Котляров Є. Напрями підвищення впливу майнових податків на формування місцевих бюджетів / Є. Котляров // БІЗНЕСІНФОРМ. – 2015. – № 10. – С. 372–377.

