

Оласюк В. Г. Зарубіжний досвід справляння транспортного податку та можливості його застосування в Україні / В. Г. Оласюк В.Г. // Розвиток соціально-економічних систем у трансформаційних умовах : Матеріали V Міжнар. наук.-практ. конф. студентів і молодих учених (м. Бердянськ, 27-28 січня 2016р.). - Бердянськ : Видавець Ткачук О. В., 2016. - 262с. – С. 221-222.

*Оласюк В.Г.,*

*Східноєвропейський національний університет імені Лесі Українки,  
м. Луцьк, Україна*

## **ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД СПРАВЛЯННЯ ТРАНСПОРТНОГО ПОДАТКУ ТА МОЖЛИВОСТІ ЙОГО ЗАСТОСУВАННЯ В УКРАЇНІ**

Транспортний податок – один із місцевих податків України. Він був ведений Законом України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи» від 28.12.2014 р. № 71-VIII у складі податку на майно [1]. Метою запровадження транспортного податку є створення додаткового джерела наповнення місцевих бюджетів та підвищення соціальної ролі податкової системи. Однак, як показує практика першого року справляння транспортного податку в Україні, існуючий механізм містить чимало недоліків, пов'язаних, зокрема, із визначенням об'єкта оподаткування та ставок податку. Відтак, аби транспортний податок почав діяти в повній мірі та виконувати ті функції, задля яких він був введений до складу вітчизняної податкової системи, необхідно вдосконалювати його механізм на основі вивчення зарубіжного досвіду.

При запровадження транспортного податку передбачалось, що сплачуватимуть його заможні громадяни – власники дорого вартісних авто. Разом з тим, згідно Податкового кодексу України платниками транспортного податку є фізичні та юридичні особи також нерезиденти, які мають в Україні зареєстровані згідно чинного законодавства легкові автомобілі, що використовувались до 5 років та мають об'єм циліндрів двигуна понад 3000 куб. см. Дана норма закону визначає об'єкт оподаткування не за вартістю, а за об'ємом двигуна, що певною мірою нівелює саму суть запровадження цього податку, оскільки вартість авто не є пропорційно залежною величиною від об'єму двигуна. При цьому з бази оподаткування випадають більш дорого вартісні авто із нижчими показниками, а також інші види автомобільного транспорту та, власне, ключові об'єкти оподаткування розкоші – літаки, вертольоти, човни, елітні мотоцикли, електромобілі тощо.

Вартим уваги є досвід Німеччини, оскільки найбільше експериментують з транспортним податком саме тут. Величина податку в Німеччині залежить від двох показників. Перший – це об'єм і тип двигуна, а другий – об'єм викиду вуглекислого газу. Така система сприяє виробництву та купівлі більш екологічних автомобілів. У Сполучених Штатах Америки механізм стягнення та нарахування податку з транспортних засобів є принципово іншим, однак, там також застосовується так звана «екологічна» схема: величина податку залежить від спожитого автомобілем палива, тобто більше платить той, хто більше їздить [2]. Реалізується такий підхід дуже просто – податок з власників транспортних засобів включено до ціни на паливо. Надходження використовують на будівництво та ремонт доріг. В Австралії усі громадяни сплачують 10% від вартості легкового автомобіля та 5% від вартості вантажівки. Власники дорогих машин (більше 57 тис. дол.) сплачують додатково ще 33% від вартості автомобіля.

Досвід розглянутих країн свідчить про необхідність подальшого вдосконалення податкової сфери України та поліпшення фіскальної конкурентоспроможності нашої держави в умовах посиленого тиску міжнародної податкової конкуренції [3].

Підвищити ефективність справляння транспортного податку можливо шляхом запровадження прогресивної шкали оподаткування, відповідно до якої розмір податку з власників транспортних засобів залежатиме від вартості автомобіля та екологічних

показників. Чим гірші екологічні показники і чим вища вартість автомобіля (в міжнародній валюті) тим податок повинен бути більшим і навпаки. Такий підхід стимулюватиме оновлювати автопарк автомобілів, що призведе до скорочення шкідливих викидів в атмосферу і скорочення чисельності ДТП.

Розширення переліку об'єктів оподаткування за рахунок включення дорогих авто та інших видів транспортних засобів надходження від податку можуть стати стабільним джерелом наповнення місцевих бюджетів.

#### **Список використаних джерел:**

1. Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи : Закон України від 28.12.2014 р. // Відом. Верхов. Ради України. – 2015. – № 7-8. – Ст. 55

2. Транспортний податок: зарубіжний досвід та українські реалії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.global-national.in.ua/archive/3-2015/145.pdf>

3. Цимбалюк І. О. Податкова система України в умовах загострення міжнародної податкової конкуренції / І. О. Цимбалюк // Перспективи розвитку економіки України: теорія, методологія, практика: [матеріали XVIII Міжнар. наук.-практ. конф. (29-30 трав. 2013 р.)] відп.ред. Л.Ліпич. – Луцьк : СЛУ ім. Лесі Українки, 2013. – С. 172 – 174.