

**ФІНАНСОВЕ ТА БАНКІВСЬКЕ ПРАВО**

УДК 347.73

**В. А. Виноградов**аспірант  
Класичний приватний університет**ФІЗИЧНА ОСОБА ЯК ПЛАТНИК ТРАНСПОРТНОГО ПОДАТКУ:  
СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ**

*Висвітлено чинний механізм справляння транспортного податку в Україні. Виділено сучасні проблеми, що заважають його реалізації та, враховуючи досвід інших країн світу, запропоновано відповідні шляхи їх вирішення. Виявлено особливості його обчислення та сплати фізичними особами – платниками податків. Доведено необхідність реалізації принципу соціальної справедливості як одного з головних принципів податкового законодавства щодо справляння транспортного податку.*

**Ключові слова:** податок на майно, транспортний податок, фізична особа – платник податку, об'єкт оподаткування, база оподаткування, ставка податку.

**I. Вступ**

Одним з пріоритетних напрямів розвитку податкового законодавства є вдосконалення механізму оподаткування майна з урахуванням світового та європейського досвіду правового регулювання цього питання. Податок на майно має особливе значення з огляду на комплекс соціально-економічних проблем. З точки зору принципів соціальної справедливості, необхідність його запровадження полягає в тому, що він дає змогу нівелювати значний рівень диференціації доходів і їх нагромадження у руках окремих осіб. Проте на сучасному етапі соціально-економічного розвитку України справляння податку на майно потребує надзвичайно виважених підходів до формування його правового механізму (зокрема визначення основних елементів податку: об'єкта оподаткування, суб'єктний склад платників податку, база оподаткування, порядок обчислення та сплати податку та ін.).

Транспортний податок є відносно новим для української податкової системи, адже механізм справляння попередніх податків, які повинні були сплачувати платники у разі першої реєстрації транспортного засобу – суттєво відрізнявся. Проте, за 9 місяців його справляння виникло багато питань щодо визначення кола платників (особливо фізичних осіб), об'єкта оподаткування та ін., що потребує негайного вирішення.

Дослідженню питання справляння майнових податків присвячено праці багатьох вітчизняних науковців: Л. Воронової, Л. Касьяненко, І. Криницького, А. Кравчуна, М. Кучерявенко, В. Мельника, О. Орлюк, О. По-

катаєвої, Н. Пришви, Л. Савченко, В. Федосова та ін.. Зокрема, виділенню сучасних проблем справляння транспортного податку приділили увагу вчені юристи: А. Несторенко, А. Овчаренко, не залишилися осторонь і представники економічних шкіл: В. Данилишин, О. Стефанків, О. Ціжма. Але, незважаючи на велику кількість обговорень у наукових колах сучасних проблем, що виникають під час справляння цього податку, до сьогодні не внесено зміни до чинного податкового законодавства щодо їх вирішення, що й зумовило актуальність обраної теми.

**II. Постановка завдання**

Мета статті – розкрити сучасний механізм справляння транспортного податку в Україні, виділити проблеми, які заважають його реалізації та знайти шляхи щодо їх вирішення.

**III. Результати**

У грудні 2014 р. внесено суттєві зміни до Податкового кодексу України (далі – ПК України), відповідно до яких до категорії місцевих податків віднесено податок на майно, який складається з податку на нерухоме майно, відмінне від земельної ділянки; транспортного податку та плати за землю (п. 265.1 ст. 265 ПК України [1]).

Відповідно до пп. 267.1.1–267.2.1 п. 267.1 ст. 267 ПК України фізична особа (незалежно від резидентського статусу), що має зареєстрований в Україні згідно з чинним законодавством власний легковий автомобіль, якщо він використовується нею менше ніж 5 років і обладнаний двигуном понад 3000 куб. см циліндрів є платником транспортного податку.

На нашу думку, доцільно дослідити зміст поняття “майно”. Так, для цілей оподаткування поняття “майно” вживається у значенні, наведеному в Цивільному кодексі

України (далі – ЦК України); (пп. 14.1.105, п. 14.1, ст. 14 ПК України [1]).

Так, майном є предмети матеріального світу, які перебувають у власності суб'єкта права (фізичної чи юридичної особи, держави, територіальної громади, Українського народу), у тому числі: окрема річ, сукупність речей, майнові права та обов'язки, гроші і цінні папери, а також майнові права на них (п. 1 ст. 190 ЦК України [2])

Майно розподіляють на рухоме та нерухоме, а також за іншими ознаками.

Проте, аналізуючи зміст ст. 265 ПК України, можна зробити висновок, що законодавець до складу майна відніс лише нерухоме майно та транспортні засоби (щодо останніх, вбачається, що лише автомобільний транспорт). Таку думку підтверджує зміст пп. 267.2.1 п. 267.2 ст. 267 ПК України, де об'єктом оподаткування виділено лише легкові автомобілі, які використовували до 5 років та мають об'єм циліндрів двигуна понад 3000 куб. см [1].

Проте не зрозуміло, чому ст. 267 ПК України має назву “Транспортний податок”, коли йдеться лише про обмежене коло автомобільного транспорту.

Якщо дослідити закордонний досвід, у деяких країнах об'єктом оподаткування податком на майно є нерухоме майно та транспортні засоби, але останні подано ширше.

Так, відповідно до ст. 201 ПК Грузії об'єктом – оподатковуваним податком на майно – є: земельна ділянка, нерухоме майно (будівлі та споруди або їх частини), майно, що використовують для економічної діяльності; легкові автомобілі, яхти (катери), літаки, вертольоти тощо [3].

Стаття 197 ПК Азербайджанської Республіки у якості об'єкта оподаткування податком на майно визначає: будівлі та їх частини, а також засоби повітряного й водного транспорту, що належать фізичним особам-резидентам, незалежно від місця знаходження і від того, чи використовують їх чи ні [4].

На нашу думку, доцільно дослідити поняття “транспортний засіб”.

Так, відповідно до п. 1.10 Постанови КМУ “Про Правила дорожнього руху”, транспортним засобом є пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів [5].

Отже, можна зробити висновки, що під поняттям “транспортний засіб” розуміємо і автомобільний транспортний засіб, і судна, і залізничний транспортний засіб, про що вказують норми законодавства.

Автомобільний транспортний засіб – колісний транспортний засіб (автобус, вантажний та легковий автомобіль, причіп, напівпричіп), який використовують для переве-

знення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій [6].

Залізничний транспортний засіб – залізничний рухомий склад (вагони всіх видів, локомотиви, моторейковий транспорт) і контейнери (ст. 1 [7]), у яких здійснюється перевезення пасажирів та вантажу.

Стаття 15 Кодексу торговельного мореплавства України під поняттям “судна” пропонує розуміти самохідну чи несамохідну плавучу споруду, що використовують: для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти та інших цілей, що надає нам право віднести його до поняття “транспортний засіб” [8].

Наше припущення підтверджує й зміст п. 1 ст. 798 ЦК України, де у якості предмета договору найму транспортного засобу законодавець виділяє повітряні, морські, річкові судна, а також наземні самохідні транспортні засоби тощо [2].

За даними ДФС України, за 9 місяців поточного року надходження від транспортного податку становили 343,2 млн. грн [9].

Так, 1 квітня 2014 р. Урядом схвалено “Концепцію реформування місцевого самоврядування та територіальної організації влади в Україні”, в якій було зазначено, що система місцевого самоврядування на сьогодні не задовольняє потреб суспільства. Функціонування органів місцевого самоврядування у більшості територіальних громад не забезпечує створення та підтримку сприятливого життєвого середовища, необхідного для всебічного розвитку людини, її самореалізації, захисту її прав, надання населенню органами місцевого самоврядування, утвореними ними установами та організаціями високоякісних і доступних адміністративних, соціальних та інших послуг на відповідних територіях [10].

Одним з основних шляхів розв'язання зазначених проблем передбачається створення належних матеріальних, фінансових та організаційних умов для забезпечення здійснення органами місцевого самоврядування власних і делегованих повноважень. Створення належних матеріальних та фінансових умов передбачає дотримання таких принципів [10]:

- наявність ресурсів, необхідних для здійснення визначених законом повноважень органів місцевого самоврядування;
- визначення фінансовою основою здійснення органами місцевого самоврядування власних повноважень податків та зборів, які пов'язані з територією відповідної адміністративно-територіальної одиниці;
- надання органам місцевого самоврядування права регулювати ставки місцевих податків і зборів;
- недопущення надання іншими органами місцевого самоврядування та органами

виконавчої влади податкових пільг, які зменшують власні доходи місцевих бюджетів. Пільги з місцевих податків і зборів встановлює орган місцевого самоврядування, до бюджету якого зараховуються такі податки і збори та ін.

Враховуючи те, що податок на майно віднесено саме до місцевих податків, вдосконалити механізм його справляння можливо шляхом розширення переліку об'єктів оподаткування.

Проведений аналіз змісту поняття "майно" та особливостей його оподаткування вбачає доцільним запропонувати внесення змін до чинної редакції ст. 267 ПК України та замінити поняття "легковий автомобіль" словосполученням "транспортний засіб", що є об'єктом оподаткування (виключити залізничний транспорт). Так, до об'єкта оподаткування пропонуємо включити яхти, катера, літаки, вертольоти, власниками яких є заможні особи, спроможні сплатити транспортний податок, а ці транспортні засоби – до предметів розкоші. Подібний крок суттєво розширить перелік об'єктів оподаткування та сприятиме збільшенню надходжень до місцевих бюджетів, що посилять їх фінансову основу.

З цією метою пропонуємо викласти п. 267.1, 267.2, 267.3 у такій редакції:

"267.1. Платники податку

267.1.1. Платниками транспортного податку є фізичні та юридичні особи, у тому числі нерезиденти, які мають зареєстровані в Україні згідно з чинним законодавством власні транспортні засоби, що відповідно до пп. 267.2.1 п. 67.2 цієї статті є об'єктами оподаткування.

267.2. Об'єкт оподаткування

267.2.1. Об'єктом оподаткування є транспортні засоби, які знаходяться у власності фізичних та юридичних осіб".

Але необхідно врахувати те, що податки виконують не тільки фіскальну функцію, а й соціальну, сутність якої полягає у підтримванні соціальної рівноваги через зменшення надто великої розбіжності реальних доходів окремих соціальних груп населення. Соціальна функція передбачає застосування податкових методів підтримки соціального забезпечення тих верств населення, які особливо цього потребують. Тому, враховуючи запропоновані нами зміни щодо розширення переліку майна, яке має стати об'єктом оподаткування транспортним податком, вважаємо доцільним звільнити певні категорії платників від його сплати.

Пропонуємо доповнити пп. 267.1.1 пп. 267.1.1.1, який викласти в такій редакції:

"267.1.1.1. Від сплати податку звільнюються фізичні особи, які є: інвалідами першої та другої групи, у тому числі з дитинства; є ветеранами війни та учасником бойо-

вих дій, на яких поширюється дія Закону України "Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту"; є особою, віднесеною законом до першої або другої категорій осіб, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи, щодо одного:

а) легкового автомобіля з об'ємом циліндрів двигуна до 1500 см. куб.

б) мотоциклу (включаючи мопеди) та велосипеди з установленим двигуном з об'ємом циліндра двигуна до 50 куб. см – код 8711 10;

в) причепу (напівпричепу).

г) човна моторного або катера (крім спортивного) з довжиною корпусу до 7,5 м".

До того ж чинна система оподаткування легкових автомобілів з об'ємом двигуна понад 3000 куб. см. циліндрів, насамперед, не відповідає одному з головних принципів податкового законодавства – соціальна справедливість, що полягає у встановленні податків та зборів відповідно до платоспроможності платників податків (пп. 4.1.6 п. 4.1 ст. 4 ПК України [1]). Адже такий єдиний підхід не враховує клас транспортного засобу, його вартість, а насамперед, платоспроможність самого платника податку.

Так, вартість автомобіля Mercedes-Benz S 350 d 4MATIC Sedan long становить 105 450 євро, що за курсом, який заявлено на Офіційному сайті компанії Mercedes-Benz в Україні становить 2 707 956 грн, проте об'єм його двигуна 2987 куб. см, а автомобіля Mercedes-Benz SL 400 Roadster (з аналогічним об'ємом двигуна) вартість базової комплектації становить 117 453 євро, тобто 3 016 193 грн [11]. Вартість базової комплектації автомобіля Porsche Panamera 4S Executive становить 3 852 000 грн [12]. Але ці транспортні засоби не є об'єктами оподаткування, оскільки їх об'єм двигуна не перевищує 3000 куб. см циліндрів, тоді як автомобіль Mitsubishi Pajero Wagon 3.2D (200 hp) AT Navi E79, який коштує втричі дешевше (1 175 300 грн), підлягає оподаткуванню [13].

У розвинених країнах світу: Австралії, Данії, Ізраїлю, Японії транспортний податок обчислюється залежно від вартості автомобіля, що найбільше відповідає принципам соціальної справедливості та дає змогу розподіляти фіскальне навантаження пропорційно доходам платників податкам [14, с. 705].

Як свідчить досвід інших країн світу, транспортні податки мають велике значення щодо поповнення бюджетів усіх рівнів і становлять: у Данії – 5,7%, у Нідерландах – 3,9%, у Болгарії та на Мальті – 3,5%, у Румунії – 1,8%, у Латвії – 1,9% від ВВП. Частка транспортних податків становить: на Кіпрі – 50%, на Мальті – 48%, в Ірландії – 47%, у Данії – 31%, у Нідерландах – 17%, в Естонії – 14% від загального числа екологічних подат-

ків [15]. Отже, можна зробити висновки, що у розвинутих європейських країнах транспортні податки відносять саме до числа екологічних, тоді як в Україні їх не віднесено до останніх, з чим не можливо погодитися.

В Індонезії існує податок на дорогі автомобілі, ставка якого залежно від об'єму двигуна становить від 30% до 75% вартості транспортного засобу [16, с. 109]. А у Білорусії розмір податку на придання автотранспортних засобів становить 5% від вартості таких засобів [16, с. 155]. Але встановлення високих ставок податку на купівлю транспортних засобів буде занадто великим податковим навантаженням на платників податків, що може призвести до збільшення фактів ухилення від сплати цього податку, що негативно вплине на надходження до бюджетів та цільових фондів. Тому такий досвід є неприйнятним для використання в Україні.

У Китаї віднедавна діє система оподаткування транспорту залежно від його ціни, спрямована на підтримку і розвиток відчуженого виробника. Власник машини місцевого виробництва платить у казну близько 10% від її вартості, за іномарку ж доведеться заплатити більше – до 40%. Крім того, збір у дорожні фонди включений до ціни палива [17, с. 47].

Так, достатньо цікавим є досвід Грузії, де ставку податку на майно за легкові автомобілі встановлено залежно від віку транспортного засобу та об'єму двигуна. Щодо оподаткування яхт, катерів, літаків, вертольотів – ставку встановлено за кожну кіньську силу потужності двигуна на рік [18]. Так, відповідно до ст. 273 ПК Грузії (у попередній редакції від 22 грудня 2004 р.) якщо об'єм двигуна легкового автомобіля не перевищував 2000 куб. см, вік якого менше 1 року – ставка податку становила 50 ларі на рік. Але на аналогічний транспортний засіб віком понад 6 років – ставка лише 5 ларі [18]. Можна скористатися досвідом Республіки Казахстан, де при оподаткуванні транспортних засобів передбачено введення корегуючих коефіцієнтів на легкові автомобілі строком експлуатації понад шість років та вантажні – понад сім років, що значно зменшує зобов'язання зі сплати транспортного податку (ч. 3 ст. 347 ПК Республіки Казахстан [21]). З позиції соціальної справедливості цей підхід є придатним для застосування щодо соціально незахищених шарів населення, не здатних до постійного оновлення рухомого майна. Але водночас хотілося б зазначити, що чим більше вік транспортного засобу – тим він є більш екологічно небезпечним. Сучасні потужні автомобілі, що відповідають стандартам “Євро-4”, виробляють набагато менше шкідливих викидів, ніж стара малопотужна карбюраторна машина. Але, на нашу думку, в такій ситуації треба говорити

не про транспортний податок як різновид майнового податку, а про екологічний податок, який, на нашу думку, повинні сплачувати фізичні особи. Втім це питання буде досліджуватись у подальших публікаціях.

Останнім часом кардинальних змін зазнав механізм оподаткування транспортних засобів у Російській Федерації. З 1 січня 2014 р. почав діяти Федеральний закон від 23 липня 2013 р. № 214-ФЗ, яким внесено зміни до Податкового кодексу РФ, що регулюють порядок розрахунку транспортного податку та авансових платежів. Пункт 2 ст. 362 ПК РФ доповнено положеннями, що встановлюють необхідність застосування підвищувального коефіцієнту щодо окремих категорій легкових автомобілів. Коефіцієнт визначають залежно від середньої вартості автомобіля та кількості років його випуску. Так, якщо вартість транспортного засобу становить від 3 до 5 млн руб., а з року минуло не більше одного, двох або трьох років відповідно до суми транспортного податку, застосовують коефіцієнти 1,5, 1,3 або 1,1 відповідно (абз. 4, 5 і 6 п. 2 ст. 362 НК РФ). А якщо з року випуску транспортного засобу вартістю від 10 до 15 млн руб. минуло не більше 10 років, необхідно застосувати коефіцієнт – 3. Цей коефіцієнт необхідно використовувати й у випадках, якщо автомобіль випущений не більше 20 років тому і його середня вартість перевищує 15 млн руб. (абз. 8 і 9 п. 2 ст. 362 НК РФ) [19]. Проте може постати ряд спірних питань. Адже, насамперед, транспортні засоби є основними засобами, вартість яких поступово зменшується у зв'язку з фізичним або моральним зносом, що призводить до їх знецінення. Тобто, не зрозуміло, якою ж повинна бути первісна вартість транспортного засобу віком понад 20 років, щоб залишкова становила 15 млн руб.

Аналогічні ідеї щодо оподаткування дорогих автомобілів мали місце і серед українських законотворців. Так, у 2013 р. у Верховній Раді зареєстрований проект Закону “Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування багатства і предметів розкоші”, в якому Міністерство фінансів виступило з ініціативою зобов'язати фізичних осіб, що є власниками дорогих легкових автомобілів, мотоциклів, яхт та літаків сплачувати податок у розмірі 2% від їх вартості. Ініціатива стосувалася легкових автомобілів з об'ємом двигуна понад 3990 куб. см і вартістю понад 450 мінімальних заробітних плат, мотоциклів з об'ємом двигуна понад 995 куб. см і вартістю понад 172 000 грн. Проте, якщо транспортний засіб використовується від 3 до 5 років, податок зменшується в два рази [20].

Проектом передбачалося, що сума податку не повинна бути менше ніж 20% мініма-

льної зарплати за 100 куб. см об'єму циліндра двигуна. Власники яхт, кораблів і моторних човнів віком до 20 років з об'ємом двигуна понад 75 кВт мали б сплачувати податок за ставкою 2% їх оціночної вартості, власники літаків за ставкою – 1% [20].

У вітчизняних наукових колах активно обговорюють питання удосконалення транспортного податку. Так, запропоновано використовувати різні бази оподаткування залежно від виду об'єкта оподаткування: щодо наземних транспортних засобів, що мають двигуни внутрішнього згорання, повинна бути потужність двигуна; щодо транспортних засобів зі встановленим електродвигуном, гібридними двигунами, а також яхт, суден вітрильних, моторних човнів і катерів, водних мотоциклів – потужність двигуна; щодо водних транспортних засобів у разі відсутності двигуна – довжина корпусу [22, с. 194; 23, с. 151]. Саме ці об'єкти оподаткування визнані в частині оподаткування транспортних засобів збором за першу реєстрацію транспортних засобів, з чим ми цілковито погоджуємось. Саме тому доцільно внести зміни до п. 267.3 ст. 267 ПК України та викласти у такій редакції:

“267.3. База оподаткування визначається:

267.3.1. для колісних транспортних засобів, обладнаних двигуном – за об'ємом циліндрів двигуна в куб. сантиметрах;

267.3.2. для легкових автомобілів, обладнаних електродвигуном, або гібридним двигуном, а також яхт, суден вітрильних, моторних човнів, катерів, водних мотоциклів – за потужністю двигуна в кВт;

267.3.3. для суден, що не обладнані електродвигуном, – за довжиною корпусу судна в сантиметрах;

267.3.4. для літаків, вертольотів – за максимальною злітною масою”.

До того ж доцільно скористатися досвідом Грузії та внести зміни до п. 267.4 ст. 267 ПК України в частині запровадження диференційованих ставок транспортного податку залежно від віку транспортного засобу та об'єму двигуна.

#### IV. Висновки

Встановлено, що чинний механізм справляння транспортного податку є недосконалим та потребує перегляду.

Досліджено зміст поняття “майно” для цілей оподаткування шляхом аналізу змісту ст. 265 ПК України та зроблено висновки, що законодавець до складу майна відніс лише нерухоме майно та транспортні засоби (зокрема легкові автомобілі).

Зазначено, що під поняттям “транспортний засіб” можна розуміти автомобільний транспортний засіб, судна та залізничний транспортний засіб.

Проведено аналіз змісту поняття “майно” та особливостей його оподаткування і запропоновано внести зміни до чинної редакції ст. 267 ПК України та замінити поняття “легковий автомобіль” словосполученням “транспортний засіб”, що буде вважатися об'єктом оподаткування.

З метою перекладення фіскального навантаження на більш заможну категорію платників податків та підтримки соціально незахищених верств населення, запропоновано доповнити пп. 267.1.1 та звільнити від сплати транспортного податку фізичних осіб, які є: інвалідами першої та другої групи, у тому числі з дитинства; є ветеранами війни та учасником бойових дій, на яких поширюється дія Закону України “Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту”; є особою, віднесеною законом до першої або другої категорій осіб, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи, щодо одного: легкового автомобіля з об'ємом циліндрів двигуна до 1500 куб. см; мотоциклу (включаючи мопеди) та велосипеда з установленим двигуном з об'ємом циліндра двигуна до 50 куб. см – код 8711 10; причепу (напівпричепу); човна моторного або катера (крім спортивного) з довжиною корпусу до 7,5 м.

На нашу думку, доцільно скористатися досвідом Грузії та внести зміни до п. 267.4 ст. 267 ПК України в частині запровадження диференційованих ставок транспортного податку залежно від віку транспортного засобу та об'єму двигуна.

Враховуючи те, що податок на майно віднесено до місцевих податків, подібні зміни до ПК України сприятимуть посиленню фінансової основи місцевих бюджетів.

#### Список використаної літератури

1. Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової [Електронний ресурс]: Закон України від 28.12.2014 р. № 71-VIII. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/71-19/paran2#n2>.
2. Цивільний кодекс України [Електронний ресурс]: Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-IV. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=435-15>.
3. Податковий кодекс Грузії [Електронний ресурс]: Закон від 17.09.2010 р. № 3591-ІІс. – Режим доступу: <http://www.refworld.org.ru/pdfid/548f00b54.pdf>.
4. Налоговый кодекс Азербайджанской Республики (утвержден Законом Азербайджанской Республики от 11 июля 2000 г. № 905-ІQ) (с изменениями и дополнениями по состоянию на 30.12.2014 г.) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=30414629](http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30414629).

5. Про Правила дорожнього руху [Електронний ресурс]: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>.
6. Про автомобільний транспорт [Електронний ресурс]: Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>.
7. Про залізничний транспорт [Електронний ресурс]: Закон України від 04.07.1996 р. № 273/96-ВР. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80>.
8. Кодекс торговельного мореплавства України [Електронний ресурс]: Закон України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80>.
9. За три квартали українці сплатили 343,2 млн грн транспортного податку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://finbalance.com.ua/news/za-tri-kvartali-ukrantsi-splatili-3432-mln-hrn-transportno-ho-podatku>.
10. Концепція реформування місцевого самоврядування та територіальної організації влади в Україні [Електронний ресурс]: схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 1 квітня 2014 р. № 333-р. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/333-2014-%D1%80>.
11. Официальный представитель Mercedes-Benz в Украине [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mercedes-benz.ua/>.
12. Офіційний представник Porsche в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.porsche.ua/>.
13. Официальный дилер Mitsubishi Motors в Украине [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mitsubishi-motors.com.ua/>.
14. Данилишин В. І. Транспортний податок: зарубіжний досвід та українські реалії / В. І. Данилишин, О. М. Стефанків, О. А. Ціжма // Науковий вісник Миколаївського державного університету імені В. О. Сухомлинського. Серія : Економічні науки. – 2015. – Вип. 3. – С. 702–705.
15. Экологические налоги в диапазоне от 1,6% от ВВП в Испании до 5,7% в Дании [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.agroru.com/news/702777.htm>.
16. Кучеров И. И. Налоговое право зарубежных стран. Курс лекций / И. И. Кучеров. – Москва : АО “Центр ЮрИнфоР”, 2003. – 374 с.
17. Дубских В. Н. Практика исчисления транспортного налога в России и зарубежных странах / В. Н. Дубских // Международный бухгалтерский учет. – 2011. – № 3. – С. 41-48.
18. Податковий кодекс Грузії [Електронний ресурс]: Закон від 22 грудня 2004 р. № 692-вс. – Режим доступу: <http://www.grbc.ge/Rus/nalog.doc>.
19. Введены повышающие коэффициенты для расчета транспортного налога в отношении дорогих автомобилей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.tamognia.ru/people/articles/detail.php?ID=1620478>.
20. Министерство финансов выступило с инициативой обязать физлица платить ежегодный налог на дорогие легковые автомобили, а также роскошные мотоциклы, яхты и самолеты [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://autonews.autoua.net/3414-nalog-na-roskoshnye-avto.htm>.
21. Налоговый кодекс Республики Казахстан [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.nalog.ru/html/MSMNO///kazakhstan.doc>.
22. Овчаренко А. С. Транспортный податок в Україні: стан і перспективи / А. С. Овчаренко // Порівняльно-аналітичне право. – 2015. – № 2. – С. 191-194.
23. Нестеренко А. С. Майновий податок – транспортний податок як основа функціонування місцевих бюджетів в Україні [Електронний ресурс] / А. С. Нестеренко // Юридичний науковий електронний журнал. – 2015. – № 5. – С. 149–151. – Режим доступу: [http://www.lsej.org.ua/5\\_2015/42.pdf](http://www.lsej.org.ua/5_2015/42.pdf).

Стаття надійшла до редакції 16.05.2015.

### **Виноградов В. А. Физическое лицо как плательщик транспортного налога: современные проблемы и пути их решения**

*Исследован действующий механизм взимания транспортного налога в Украине. Выделены современные проблемы, мешающие его реализации и, с учетом опыта зарубежных стран, предложены соответствующие пути их решения. Выявлены особенности его исчисления и уплаты физическими лицами – налогоплательщиками. Доказана необходимость реализации принципа социальной справедливости как одного из главных принципов налогового законодательства в отношении взимания транспортного налога.*

**Ключевые слова:** налог на имущество, транспортный налог, физическое лицо – плательщик налога, объект налогообложения, база налогообложения, ставка налога.

### **Vinogradov V. Individuals as Vehicle Tax Payers: Current Problems and Solutions**

*Established that the existing mechanism of collecting vehicle tax – is flawed and needs revision. The content of the concept of “property” for tax purposes, by analyzing the content of the content century. 265 of the Tax Code of Ukraine and the conclusions that the legislator took to the property only real estate and vehicles (including cars). The conclusion is that the term can be understood vehicle automotive vehicle, ship and rail vehicle.*

*The analysis of the meaning of “property” and features of its taxation author proposed to amend the current wording of Art. 267 of the Tax Code of Ukraine and replace the words “car” phrase “vehicle” that will be considered subject to taxation. For the purpose of shifting the fiscal burden towards a more prosperous categories of taxpayers and support the socio-nezahyschennyh population, proposed supplement claims. 267.1.1 and exempt from vehicle tax individuals who are: persons with disabilities first and second groups, including children; are veterans of war and combatants, are subject to the Law of Ukraine “On the status of war veterans, guarantees of their social protection”; a person ascribed to the first or second categories of persons affected by the Chernobyl disaster on another car with cylinder capacity of 1500 cm. cube .; Motorcycles (including mopeds) and bicycles with installed engine cylinder capacity of 50 cubic meters. cm – code 8711 10; trailer (semi-trailer); boats or boats (except sports) with lengths up to 7.5 meters.*

*The author proposed to use the experience of Georgia and to amend the claim. 267.4, Art. 267 of the Tax Code of Ukraine differentiated vehicle tax rates depending on the age of the vehicle and engine capacity.*

*Considering the fact that the property tax attributed to local taxes, such as changes to the Tax Code of Ukraine will contribute to strengthening the financial base of local budgets.*

**Key words:** *property tax, vehicle tax, physical person – taxpayer object of taxation, tax base, tax rate.*