

юридичної науки, яка ґрунтується на національному правовому менталітеті, правовому мисленні, історичній пам'яті тощо.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Кампо В.М. Становлення нового адміністративного права України: науково-популярний нарис / В.М. Кампо, Н.Р. Нижник, Б.П. Шльоер; за заг. ред. В.М. Кампо. – К.: Видавничий Дім „Юридична книга”, 2000. – 60 с.
2. Философия для аспирантов: учебное пособие / Кохановский В.П., Золотухина Е.В., Лешкевич Т.Г., Фатхи Т.Б. – 2-е изд. [перераб. и доп.]. – Ростов н/Д: Феникс, 2003. – 448 с. – (Серия „Высшее образование”).
3. Литвинович Ф.Ф. Преемственность в праве: Вопросы теории и практики: дис. на соискание ученой степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.01 / Ф.Ф. Литвинович. – Уфа, 2000. – 179 с.
4. Рыбаков В.А. Преемственность в отечественном праве в переходный период: общетеоретические вопросы: дис. на соискание ученой степени докт. юрид. наук: спец. 12.00.01 / В.А. Рыбаков [Электронный ресурс]. – Омск, 2009 – Режим доступа: [http://dibase.ru/Публикации/27072009\\_rybakova/4](http://dibase.ru/Публикации/27072009_rybakova/4).
5. Про заходи щодо впровадження Концепції адміністративної реформи в Україні: Указ Президента України від 22.07.1998 р. за № 810/98 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3166-17>.
6. Эйнштейн А. Эволюция физики / А. Эйнштейн, Л. Инфельд. – М., 1965 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://fidel-kastro.ru/fisica/einstein/einste02.htm>

УДК 347.73:336.226.332

### ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ОПОДАТКУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

Покатаєва О.В., д.екон.н., професор

*Класичний приватний університет*

У статті розглянуто порядок справляння збору за першу реєстрацію транспортного засобу за нормами Податкового кодексу України. Виділено ряд недоліків стосовно механізму розрахунку цього збору, переліку об'єктів оподаткування. Досліджено закордонний досвід оподаткування транспортних засобів, з урахуванням якого запропоновано внесення змін до чинного податкового законодавства, котрі сприяли б вирішенню цих проблем.

*Ключові слова:* транспортні засоби, збір за першу реєстрацію транспортного засобу, об'єкт оподаткування, платник податку, податкові ставки.

Покатаева О.В. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В УКРАИНЕ / Классический приватный университет, Украина

В статье рассмотрен порядок взимания сбора за первую регистрацию транспортного средства согласно нормам Налогового кодекса Украины. Выделен ряд недостатков относительно механизма расчета этого сбора, перечня объектов налогообложения. Исследован зарубежный опыт налогообложения транспортных средств, на основе которого предложено внесение изменений в действующее налоговое законодательство, которые способствовали бы решению этих проблем.

*Ключевые слова:* транспортные средства, сбор за первую регистрацию транспортного средства, объект налогообложения, налогоплательщик, налоговые ставки.

Pokatayeva O.V. LEGAL REGULATION OF TAXATION OF VEHICLES IN UKRAINE / Classical private university, Ukraine

The paper deals with procedures for collecting fees for first registration of vehicle noramy Tax Code of Ukraine. A number of deficiencies regarding the mechanism of calculating the fee, the list of tax. Study foreign experience taxation of vehicles, including a proposed amendment to the current tax legislation, which would contribute to solving these problems.

*Key words: vehicles, the fee for first registration of the vehicle, the object of taxation, the taxpayer, the tax rate.*

Останнім часом, виникало багато спорів стосовно правового регулювання оподаткування транспортних засобів в Україні. Досить часто транспортний засіб є предметом договору оренди або використовується за дорученням, у зв'язку з чим виникали питання стосовно особи платника податку. Виникали дискусії з приводу розміру податкових ставок, застосування корегуючих коефіцієнтів, порядку надання податкових пільг окремим платникам податку, терміну його сплати та порядку притягнення до відповідальності (особливо, що стосується фізичних осіб).

Але все більше проводилось дискусій щодо доцільності подальшого існування податку з власників транспортних засобів, який справлявся в Україні до моменту набуття чинності Податкового кодексу України. Проте кодифікація податкового законодавства та кардинальна зміна підходів до механізму оподаткування транспортних засобів, невирішення всіх проблем, що обумовлюють необхідність подальшого дослідження цього питання.

До прийняття Податкового кодексу України порядок нарахування та сплати податку власників транспортних засобів регулював Закон України “Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів”, ухвалений 11 грудня 1991 р. [1]. Метою введення цього податку стала акумуляція коштів до місцевих бюджетів та централізованих фондів як джерела фінансування будівництва, реконструкції, ремонту й утримання автомобільних шляхів загального користування та проведення природоохоронних заходів на водоймищах.

На сьогодні з набуттям чинності Податкового кодексу України внесено суттєві зміни до оподаткування транспортних засобів, взагалі цей податок цілком трансформовано і змінено порядок його справляння. Навіть назву він має не “податок”, а “збір”. Відтепер Розділом VII “Збір за першу реєстрацію транспортного засобу” передбачено порядок сплати цього збору юридичними та фізичними особами, що здійснюють першу реєстрацію в Україні транспортних засобів, які і є платниками збору (пункт 231.1, статті 231 [2]).

Розширено перелік об'єктів оподаткування, відтепер до їх числа віднесено: мотоцикли, незалежно від об'єму двигуна, для порівняння: згідно зі статтею 2 Закону України “Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів” мотоцикли з об'ємом циліндра двигуна до 50 куб. см; трактори на гусеничному ході, яхти, судна парусні моторні та човни спортивні було виключено з числа об'єкта оподаткування [3]. Стали об'єктом оподаткування літаки та вертольоти, зареєстровані в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України (підпункт 232.1.3, пункту 232.1, статті 232 [2]).

Вважаємо, що такий підхід – не достатньо коректний, тому, як призначенням цього податку – є підтримання в належному стані та ремонт доріг. У той же час, підприємства літакобудування, використовують злітно-посадкові смуги, що знаходяться в них на балансі, які відповідно, ремонтують за власний рахунок. Трактори на гусеничному ході, також не можуть з причин технічних характеристик експлуатуватись на шляхах не тільки загальнодержавного, але й місцевого призначення. Тому вважаємо було б доцільно виключити вище названі транспортні засоби з числа тих, що підлягають оподаткуванню.

Але є певні непорозуміння стосовно віднесення до об'єкта оподаткування збором і інших транспортних засобів. Так, підпункт 232.1.1, пункту 232.1, статті 232 Податкового кодексу України передбачає виключення з переліку об'єктів оподаткування машин і механізмів для сільськогосподарських робіт – товарні позиції 8432 і 8433 згідно з УКТ ЗЕД. До того ж незрозуміло чому не виключено з переліку об'єкта оподаткування товарні позиції 8437, до яких відносяться: машини для очищення, сортування або калібрування насіння, зерна чи сухих бобових культур; обладнання для борошномельної промисловості або інше обладнання для обробки зернових чи сухих бобових культур, крім машин, що використовуються на сільськогосподарських фермах. Вважаємо, що використання вищезгаданих транспортних засобів є необхідним для повноцінного функціонування сільськогосподарських підприємств, тому пропонуємо внести зміни до абзацу д), підпункту 232.1.1, пункту 232.1, статті 232 Податкового кодексу України та викласти його в наступній редакції:

232.1. Транспортні засоби, які є об'єктами оподаткування збором:

232.1.1. колісні транспортні засоби, крім:

д) машин і механізмів для сільськогосподарських робіт – товарні позиції 8432, 8433 і 8437 згідно з УКТ ЗЕД.

Податковим кодексом України суттєво збільшено ставки збору для легкових автомобілів з потужністю двигуна від 4500 куб. см. Відтепер автомобілі з об'ємом двигуна від 4501 до 5500 куб. см оподатковуються за ставкою 45 грн за 100 куб. см, від 5500 до 6500 куб. см – 55 грн за 100 куб. см, понад 6501 куб. см – 60 грн за 100 куб. см, за попереднім Законом максимальна ставка становила 40 грн за 100 куб. см (підпункт 234.1.2, пункту 234.1, статті 234 [2]). Суттєво збільшено поправочні коефіцієнти на транспортні засоби, що використовувались понад 8 років – до 40 (підпункт 234.4.4, пункту 234.4, статті 234 [2]). Але вважаємо, що такий підхід є недостатньо обґрунтованим, особливо в умовах фінансової кризи, тому було б доцільним зменшити коефіцієнти.

Існують ще деякі питання щодо існування корегуючих коефіцієнтів. Так, 5.03.2009 року, стаття 3 Закону України “Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів” була доповнена частиною 6, у якій передбачалося застосування ставки податку з власників транспортних засобів, які відповідно до чинного законодавства оснащені обладнанням, що дозволяє використовувати як паливо моторне стиснутий або скраплений газ, альтернативні види рідкого та газового палива – з урахуванням корегуючого коефіцієнту 0,5 (частина 6, статті 3 [4]). У Податковому кодексі України ця норма – відсутня, хоча, вважаємо її необхідно внести до чинного податкового законодавства, враховуючи проведення державою політики щодо розробки організаційно-економічних заходів із стимулювання виробництва та споживання альтернативних видів палива та застосування економічних важелів і стимулів, передбачених законодавством України для підприємств, установ, організацій і громадян, які здійснюють таке виробництво та споживання. Крім того, статтею 9, Закону України „Про альтернативні види палива” передбачалося надання таким особам (юридичним і фізичним) субсидій, дотацій, податкових, кредитних та інших пільг для стимулювання впровадження альтернативних видів палива [5].

Доцільно переглянути норму Податкового кодексу України в частині застосування корегуючого коефіцієнту, що дорівнює 40 для оподаткування транспортних засобів, зазначених у підпунктах 234.1.1, 234.1.2, 234.1.4, 234.1.6 234.1.7 та 234.1.8 статті 234.1 (мотоциклів, легкових та вантажних автомобілів, автобусів, сідельних тягачів, автомобілів спеціального призначення), які експлуатувалися понад восьми років та вперше реєструються в Україні, вважаємо розмір коефіцієнту – є безпідставно завищеним.

З метою оподаткування, окрім врахування таких фактів, як об'єм двигуна, довжина судна, взлітна маса та вік транспортного засобу пропонується запровадити механізм оподаткування з урахуванням країни виробника такого засобу. Для всіх транспортних засобів, перелік яких визначено у статті 232 Податкового кодексу України, що реєструються на території України і виготовлені вітчизняними виробниками рекомендовано запровадити поправочні коефіцієнти на рівні 0,5 які б дозволяли зменшувати суму збору. Така політика була б спрямована на державну підтримку вітчизняного виробника та стратегічно важливих галузей промисловості (серед яких для України – є машинобудування) від іноземної конкуренції. Така практика існує в Китаї, де під час розрахунку транспортного податку собівартість транспортного засобу помножується на 1,17 та з отриманої суми сплачується сума податку лише в розмірі 10% [6].

До того ж, вважаємо необхідним конкретизувати норму підпункту 234.4.1, пункту 234.4, статті 234 Податкового кодексу України, у якій зазначено, що “для нових транспортних засобів ставки збору застосовуються з коефіцієнтом 1”. Зі змісту цієї статті не зрозуміло, які транспортні засоби є новими.

У пункті 189.3, статті 189 Податкового кодексу України надано визначення нових транспортних засобів для цілей оподаткування, але норма цього підпункту розповсюджується для визначення податкового обов'язку зі сплати податку на додану вартість, вона не регулює відносини, що виникають між платником податку та податковими органами в процесі справляння збору за першу реєстрацію транспортного засобу. З урахуванням вище наведених пропозицій рекомендуємо внести зміни до пункту 234.4, статті 234 Податкового кодексу України та викласти його в наступній редакції:

234.4. Ставки збору, встановлені пунктами 234.1-234.3 цієї статті, застосовуються:

234.4.1. для нових транспортних засобів – з коефіцієнтом 1.

Новими транспортними засобами вважаються:

- наземні транспортні засоби, які вперше реєструються в Україні відповідно до законодавства та при цьому мають загальний наземний пробіг до 6 000 кілометрів;
- судна – ті, що вперше реєструються в Україні відповідно до законодавства та при цьому пройшли не більше 100 годин після першого введення їх в експлуатацію;
- літальні апарати – ті, що вперше реєструються в Україні відповідно до законодавства, а їх налітаний час до такої реєстрації не перевищує 40 годин після першого введення в експлуатацію. Налітаним вважається час, який розраховується від блок-часу зльоту літального апарата до блок-часу його приземлення.

234.4.2. для транспортних засобів (крім транспортних засобів, зазначених у підпунктах 234.1.3 і 234.1.5 пункту 234.1 цієї статті), які використовувалися до 8 років, – з коефіцієнтом 2;

234.4.3. для транспортних засобів, зазначених у пунктах 234.2 і 234.3 цієї статті, які використовувалися понад 8 років, – з коефіцієнтом 3;

234.4.4. для транспортних засобів, зазначених у пункті 234.1 цієї статті (крім транспортних засобів, зазначених у підпунктах 234.1.3 і 234.1.5 пункту 234.1 цієї статті), які використовувалися понад 8 років, – з коефіцієнтом 5.

234.4.5 для транспортних засобів, які відповідно до чинного законодавства оснащені обладнанням, що дозволяє використовувати як паливо моторне стиснутий або скраплений газ, альтернативні види рідкого та газового палива – з коефіцієнтом 0,5.

234.4.6 для транспортних засобів, походженням із України, зазначених у пунктах 234.1, 234.2, 234.3 цієї статті – з коефіцієнтом 0,5.

Логічно було б встановити розмір податку з власників транспортних засобів залежно від таких параметрів, як вартість автомобіля, його пробіг, вік. Корисним є досвід Грузії, де транспортні засоби (легкові автомобілі) оподатковуються залежно від об'єму двигуна автомобіля та його віку, до того ж, якщо вік автомобіля до одного року, а об'єм двигуна понад 3000 куб. см – ставка податку становить 300 ларі на рік, тоді як цей же автомобіль віком понад шість років – лише 5 ларі (частина 5, статті 273 [7]). 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 (частина 3, статті 347 [8]). Застосування таких підходів в Україні було б більш гуманно щодо соціально незахищених шарів населення, не здатних до постійного оновлення рухомого майна.

У США існує загальний транспортний збір, який закладено у вартість палива, та податок на розкіш, що справляється в залежності від ринкової вартості автомобіля. Вважаємо, що цей підхід є справедливішим: чим більше експлуатується транспортний засіб, тим більше споживається пального, що негативно впливає на якість доріг та навколишнє середовище, і тим більше суб'єкт оподаткування повинен сплачувати податку з власників транспортного засобу. Крім того, вітчизняним податковим законодавством не передбачено сплату податку з власників транспортних засобів за транзитні автомобілі, які спричиняють достатньо велику шкоду українським автошляхам, тому включення податку з власників транспортного засобу до вартості пального дозволило виправити цю ситуацію. Подібний законопроект було подано до Верховної Ради України народними депутатами Ковалем В.С., Тарасюком Б.І., його взято за основу [9]. З прийняттям Податкового кодексу України ця пропозиція знайшла своє відображення у вигляді суттєвого підвищення ставок акцизного податку на спеціальні бензини із 132 до 182 євро за 1000 кілограмів (підпункт 215.3.4, пункту 215.3, статті 215 [2], що відобразилось на рівні цін на пальне.

Можна запропонувати альтернативний вихід, скориставшись досвідом Республіки Азербайджан, де існує дорожній податок, зобов'язання зі сплати якого, накладаються на юридичних та фізичних осіб нерезидентів, які є власниками автотранспортних засобів, що в'їжджають на територію Азербайджанської Республіки і використовуються для перевезення

пасажирів і вантажів через її територію. І відповідно, об'єктом оподаткування – є автотранспортні засоби іноземних держав, що в'їжджають на територію Республіки Азербайджан. Дорожній податок обчислюється, залежно від виду автотранспортних засобів, кількості місць для сидіння, вантажопідйомності, загальної ваги автотранспортного засобу разом з вантажем, осьового навантаження, відстані, що пробігає на території Азербайджанської Республіки, транспортування небезпечних вантажів (статті 209–211 [10]).

У Франції існує спеціальний податок на транспортні засоби загальною вагою понад 16 тонн. Ставки залежать від типу і ваги автомобіля: щоквартальні - від 50 до 3,6 тисяч франків, і щоденні – 1/25 відповідної квартальної ставки (у певних випадках ставки підвищуються або знижуються). При міжнародних перевезеннях податок стягується на митниці з автомобілів, зареєстрованих за кордоном (практикується звільнення від сплати податку на основі взаємності в рамках міжнародних угод) [11].

У Грузії існує податок на в'їзд автотранспортних засобів на територію Грузії та їх понаднормовану навантаженість. Платниками цього збору є власники транспортних засобів, що не зареєстровані на території Грузії та які в'їжджають на її територію. Податкові ставки цього податку залежать від виду транспортного засобу та його вантажопідйомності. Так, легкові транспортні засоби з кількістю посадкових місць до 5 – сплачують податок у розмірі 60 ларі; вантажні з вантажопідйомністю від 3 до 10 тон – 380 ларі; від 10 до 20 тон – 480 ларі, а понад 40 тон – 880 ларі [12, 105].

І хоча в Україні Законом України “Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України” передбачено плату за проїзд транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів по автомобільних дорогах України [13], механізм справляння цього збору потребує доопрацювань. Вважаємо варто скористатися досвідом Республіки Азербайджан та Грузії і запровадити в Україні оподаткування цим збором легкових транспортних засобів в залежності від кількості посадкових місць до 5 та понад 5, оскільки велика кількість транспортних засобів, що перетинають державний кордон, належить саме до цієї категорії. Крім того пропонуємо скористатися досвідом Республіки Азербайджан та запровадити порядок справляння цього збору в залежності від небезпечності вантажів, що транспортують автоперевізники, отримані кошти можливо було б спрямувати на реалізацію програм з покращення екологічного середовища.

Податковий кодекс України позбавив пільг категорії громадян, що мали такі згідно із Законами України “Про статус і соціальний захист громадян, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи”, “Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту”, “Про статус і соціальний захист громадян, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи”. Відтепер, пункт 235.1, статті 235 передбачає звільнення від сплати збору легкові автомобілі для інвалідів з об'ємом циліндрів двигуна до 1500 куб. сантиметрів, що придбані за рахунок коштів державного чи місцевих бюджетів та/або безоплатно передані інвалідам відповідно до законодавства України, транспортні засоби будинків-інтернатів для громадян похилого віку та інвалідів, дитячих будинків-інтернатів, пансіонатів для ветеранів війни і праці, реабілітаційних установ для інвалідів та дітей-інвалідів, що фінансуються з державного та місцевого бюджетів. Водночас, у разі відчуження таких транспортних засобів, особи, які отримали такі транспортні засоби у власність, зобов'язані сплатити збір за ставками на загальних підставах (пункт 235.2, статті 235 [2]).

Закон України “Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів” надавав пільги вище вказаним категоріям фізичних осіб щодо одного легкового автомобіля з об'ємом циліндрів двигуна до 2500 куб. см.; одного мотоцикла з об'ємом циліндрів двигуна до 750 куб. см. чи одного човна моторного або катера (крім спортивного) з довжиною корпусу до 7,5 м. (ч.,,а”–,,б”, статті 4 [1]). Позбавлення пільг вищевказаних категорій осіб є некоректним підходом, у ньому відсутня соціальна спрямованість, тому як ставить в однакові умови оподаткування представників соціально-незахищених верств населення з більш заможними категоріями платників податків.

Крім того, застосування пільгового оподаткування потребує додаткового перегляду. Можливо запропонувати досвід інших держав, у яких підтримується екологічно-безпечні види транспортних засобів. Так, в Іспанії, уряд стимулює продажі екологічно чистого виду

транспорту. Якщо транспортний засіб викидає в атмосферне повітря менше 120 грамів вуглекислого газу на кілометр пробігу, то власник такого засобу не повинен сплачувати податок. Власник транспортного засобу оснащеного бензиновим двигуном з об'ємом 1600 куб. см. повинен сплачувати до бюджету близько 7% вартості такого засобу, а великогабаритні засоби оподатковуються за ставкою 14,75% від їх базової вартості, оскільки вважаються найбільш екологічно шкідливими [6].

Аналогічна податкова політика проводиться в Латвійській Республіці. Ставка податку на легкові автомобілі та мотоцикли встановлюється в залежності від кількості здійснених автомобілем викидів у атмосферне повітря. На автомобіль з кількістю викидів двоокису вуглеводу до 120 грамів на один кілометр – 0,3 лата за кожний грам на один кілометр, від 121 до 170 – 1 лат; від 171 до 220 – 1,5 латів; а понад 350 грамів – 5 латів. Але ставка податку залежить і від віку транспортного засобу. Так, на транспортний засіб віком 2 роки ставка складає 150 латів; трьох років – 125 латів; 8 років – 80 латів. Але, якщо транспортному засобу понад вісім років, то ставка починає зростати: для засобів 14 років – 150 латів; 18 років – 230 латів; до 25 років – 250 латів. Розрахунок податку здійснюється шляхом додавання цих двох видів ставок (пункти 1–2, статті 4 [14]). Така велика різниця в залежності від віку транспортного засобу пояснюється здатністю таких засобів завдати шкоди навколишньому середовищу у зв'язку з великою кількістю викидів в атмосферне повітря двоокису вуглеводу.

Аналогічний механізм існує в Німеччині, де податок на автомобіль має яскраво виражений стимулюючий характер, а саме стимулюється використання автомобілів з бензиновими або дизельними двигунами (але з особливо низьким викидом забруднюючих речовин), а також використання каталізаторів. Власники транспортного засобу, об'єм двигуна якого більше 200 см<sup>3</sup> і він працює на бензині, сплачують податок 6,75 євро, і 15,44 євро – якщо двигун дизельний. Оподаткування вантажного транспорту вагою понад 12 тонн, здійснюється від кілометражу, що він проїхав, і оподатковується за ставкою від 0,12 до 0,17 євро за кожний кілометр. Точна ставка податку визначається виходячи з маршруту, кількості осей автомобіля і рівня шкідливих викидів [15]. Застосування механізму оподаткування в залежності від рівня шкідливих викидів можна запропонувати і в Україні, але з одночасним наданням податкових пільг платникам податків, що використовують екологічно безпечні види палива.

В Індонезії існує податок на дорогі автомобілі, ставка якого в залежності від об'єму двигуна становить від 30% до 75% вартості транспортного засобу [16, 109]. А в Білорусії розмір податку на придання автотранспортних засобів становить 5% від вартості таких засобів [16, 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 непридатним для використання на території України.

У Республіці Туркменістан існує податок на реалізацію автомобілів. Об'єктом оподаткування – є вартість автомобілів, що реалізуються юридичними або фізичними особами. Ставка збору становить 5% від суми реалізації транспортного засобу і сплачується він до моменту вчинення правочину з реалізації автомобіля (статті 216-219 [17]). Якщо більш детально дослідити механізм справляння цього збору, то можна знайти декілька позитивних моментів. Перш за все, в особи, що реалізувала транспортний засіб, повинні бути кошти для сплати цього збору. Але в такому випадку, збір повинен сплачуватися під час оформлення угоди купівлі-продажу транспортного засобу, і можливо обов'язки зі утримання і сплати збору покласти на нотаріуса або представника товарної біржі, які беруть безпосередню участь у юридичному оформленні правочину та можуть виступати податковим агентом.

Податковий кодекс України вніс зміни до оподаткування транспортних засобів, взагалі цей податок цілком трансформовано і змінено порядок його справляння. Навіть назву він має не “податок”, а “збір”. Відтепер, Розділом VII “Збір за першу реєстрацію транспортного засобу” передбачено порядок сплати цього збору юридичними та фізичними особами, що здійснюють першу реєстрацію в Україні транспортних засобів. Розширено перелік об'єктів оподаткування, до них віднесено: мотоцикли, незалежно від об'єму двигуна; трактори на гусеничному ході, яхти, судна парусні моторні та човни спортивні. Стали об'єктом оподаткування літаки та вертольоти, зареєстровані в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України.

Але встановлено необхідність уточнення об'єкта оподаткування в частині віднесення до нього деяких видів транспортних засобів, зокрема товарної позиції 8437 з УКТ ЗЕД, до якої належать: машини для очищення, сортування або калібрування насіння, зерна чи сухих бобових культур; обладнання для борошномельної промисловості або інше обладнання для обробки зернових чи сухих бобових культур, крім машин, що використовуються на сільськогосподарських фермах. Використання вищезгаданих транспортних засобів є необхідним для повноцінного функціонування сільськогосподарських підприємств, що обумовлює необхідність внесення змін до абз. "д" пп.232.1.1 п.232.1 ст.232 Податкового кодексу України.

Враховуючи проведення державою політики щодо розробки організаційно-економічних заходів із стимулювання виробництва та споживання альтернативних видів палива, рекомендовано внесення змін до статті 234 Податкового кодексу України щодо застосування корегуючого коефіцієнта на рівні 0,5 для оподаткування транспортних засобів, оснащених обладнанням, що дає змогу використовувати як моторне паливо стиснутий або скраплений газ; альтернативні види рідкого та газового палива.

З метою оподаткування транспортного засобу, окрім врахування таких фактів, як об'єм двигуна, довжина судна, взлітна маса запропоновано запровадження механізму оподаткування з урахуванням країни виробника такого засобу. Така політика була б спрямована на державну підтримку вітчизняного виробника та стратегічно важливих галузей промисловості (серед яких для України важливим є машинобудування) від іноземної конкуренції.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів: Закон України від 11.12.1991 р. № 1963–XII зі змінами та доповненнями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua>.
2. Податковий кодекс України від 02.12.2010 р. № 2755–VI // *Голос України*. – 2010. – № 229–230 (4979–4980).
3. Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів: Закон України від 11.12.1991 р., №1963–XII зі змінами та доповненнями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua>.
4. Про внесення змін до Закону України "Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів" щодо ставок податку": Закон України від 05.03.2009 р. № 1075-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1075-17>.
5. Про альтернативні види палива: Закон України від 14.01.2000 р. № 1391-XIV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1391-14>.
6. Помериться лошадиными силами // *Российская газета*. Федеральный выпуск. – 2009. – 23 ноября. – № 5045(221) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rg.ru/2009/11/20/nalog-avto-site.html>.
7. Налоговый кодекс Республики Грузия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.grbc.ge/Rus/nalog.doc>.
8. Налоговый кодекс Республики Казахстан [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.nalog.ru/html/MSMNO//kazakhstan.doc>.
9. Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів: проект Закону від 17.02.2009 р. № 3030-13 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb\\_n/webproc4\\_1?id=&pf3511=34484](http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc4_1?id=&pf3511=34484).
10. Налоговый кодекс Республики Азербайджан [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.nalog.ru/html/MSMNO//azerbaijan.doc>.
11. Налоговая система Франции [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rus-finans.com/nalogovaya-sistema-francii/specialnii-nalog-na-nekotorie-sredstva-avtotransporta.php>.

12. Бобоев М.Р. Налоги и налогообложение в СНГ: учеб. пособие / М.Р. Бобоев, Н.Т. Мамбиталиев, Н.Н. Тютюрюков; под ред. А.П. Починка, Л.П. Павловой. – М.: Финансы и статистика, 2004. – 424 с.
13. Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України: Закон України від 14.11.1999 р. № 1212-XIV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua>.
14. О налоге на легковые автомобили и мотоциклы: Закон Латвийской Республики от 14.11.2003 г. (в редакции 21.12.2009 г.) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.baltikon.lv/uploaded\\_faies/z\\_nlam-2010ru.pdf](http://www.baltikon.lv/uploaded_faies/z_nlam-2010ru.pdf).
15. Федурин О.В. Налоговая система Германии: аналитический отдел Межрегиональной инспекции МНС России по Сибирскому федеральному округу / О.В. Федурин [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.sfo.nalog.ru/analit.htm>.
16. Кучеров И.И. Налоговое право зарубежных стран. Курс лекций / И.И. Кучеров. – М.: АО «Центр ЮрИнфоР», 2003. – 374 с.
17. Налоговый кодекс Туркменистана. – Ст. 216–219 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.taxpravo.ru/law/98635/view>.

УДК 342.95:351.74

## ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ НАДАННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПОСЛУГ

Афанасьєв К.К., к.ю.н., доцент

*Луганський державний університет внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка*

У статті аналізуються теоретико-правові засади надання адміністративних послуг, висвітлюється значення сервісної діяльності для розвитку адміністративного права.

*Ключові слова:* адміністративна послуга, адміністративний орган, адміністративний акт, адміністративний договір.

Афанасьев К.К. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВЫЕ ПРИНЦИПЫ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНЫХ УСЛУГ / Луганский государственный университет внутренних дел имени Э.О. Дидоренко, Украина

В статье анализируются теоретико-правовые основы предоставления административных услуг, раскрывается значение сервисной деятельности для развития административного права.

*Ключевые слова:* административная услуга, административный орган, административный акт, административный договор.

Afanas'ev K.K. THEORETICAL LEGAL PRINCIPLES OF GRANT OF ADMINISTRATIVE SERVICES / Lugansk state university of internal affairs of the name of E.O. Didorenko, Ukraine

The article gives the analysis of the theoretical and legal basis for the provision of administrative services; reveals the meaning of service activity for the development of administrative law.

*Key words:* administrative service, administrative authority, administrative decree, administrative contract.

Становлення й розвиток системи суспільних відносин, адекватних новим історичним умовам життя українського народу, забезпечення в цій системі гармонійного поєднання державних, регіональних, місцевих і особистих інтересів є складним процесом, але цього вимагають положення Конституції України, Концепції адміністративної реформи. Значна роль щодо їх реалізації належить адміністративному праву, до основних функцій якого відноситься регулювання відносин, що виникають у рамках діяльності органів державного управління.

Останнє (державне управління) провідні вітчизняні вчені пропонують розуміти сьогодні як публічне управління або діяльність публічної адміністрації. І підставами для цього є не тільки залучення до вирішення державних завдань органів місцевого самоврядування, але й введення в науковий та законодавчий обіг поняття „адміністративний орган”. На думку вчених, „адміністративним органом” слід вважати будь-який суб'єкт (у тому числі установу,