

## ПОДАТКОВА ПОЛІТИКА

### Зміст

1. ПОДАТКОВА ПОЛІТИКА
2. ПОДАТОК ІЗ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ
3. СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

### 1. ПОДАТКОВА ПОЛІТИКА

Ефективна діяльність держави та реалізація її основних функцій неможливі без налагодженої соціально-економічної політики, одне з чільних місць у якій належить саме фіскальній політиці. Акумуляючи з допомогою податкових надходжень значні фінансові ресурси, держава таким чином стимулює розвиток господарської діяльності, опікується малозабезпеченими верствами населення, забезпечує трудовий потенціал, а також суттєво впливає на стан і розвиток науково-технічного прогресу суспільства.

Із проголошенням незалежності Україна стала на шлях радикальних економічних реформ. Це був період становлення податкової системи, в основу якої було покладено класичну схему оподаткування, характерну для економічно розвинутих країн.

Застосування такого шаблону в умовах перехідного періоду в Україні призвело до виникнення низки суттєвих проблем: збільшення кількості збиткових підприємств, зростання безробіття, ускладнення соціально-економічної ситуації в країні. Це зумовлене тим, що акцент у податковій політиці робиться на фіскальній функції, а її регульовальна та стимульовальна функції мінімізовані. Тому проблема оптимізації податкової політики залишається однією з найактуальніших у процесі становлення ринкових відносин і побудови фундаменту для економічного зростання України.

Як свідчить практика, сьогодні немає інших аспектів економіки, які б настільки серйозно критикувалися суб'єктами господарської діяльності. Відтак теоретично доведено, що податкові вилучення в розмірі 30—40% реальних доходів платника — це межа, при перевищенні якої починається процес скорочення його заощаджень та інвестицій в економіку.

Якщо ж ставки податків і їхня кількість досягають такого рівня, що змушує платників віддавати понад 40% своїх доходів, то втрачається стимул до ефективнішої господарської діяльності і розширення виробництва.

Розглянемо деякі показники, що відображають динаміку надходжень до бюджету за обмежений термін (див. табл.).

Таблиця. Динаміка податкових надходжень і податкових платежів за період із 1996 до 2001 року (млрд. грн.)\*

Роки

Показники 1996 1997 1998 1999 2000 2001

Усього

? % ? % ? % ? % ? % ? %

21,37 100 24,14 100 23,56 100 28,54 100 31,93 100 36,3 100

Непрямі податки

Податок на додану вартість 5,8 27 6,7 28 5,9 25 7,6 27 6,4 20 6,6 18

Акцизний збір - - - - 1,0 4 1,6 6 1,9 6 1,9 5

Інші	6,67	31	7,54	31	6,16	26	7,54	26	8,33	26	11,0	30
Прямі податки												
Податок із прибутку підприємств	5,5	26	5,7	24	5,9	25	6,3	22	7,7	24		
6,2	17											
Прибутково-вий податок із громадян	2,6	12	3,2	13	3,5	15	4,4	15	6,3	20		
9,1	25											

Плата (податок) за землю 0,8 4 1,0 4 1,1 5 1,1 4 1,3 4 1,5 5  
Як видно з таблиці, загальна сума податкових надходжень починаючи з 1996 року збільшується. Детальніший аналіз податкових надходжень свідчить, що основними складовими системи оподаткування, які формують державні бюджет, є податок на додану вартість (ПДВ), акцизний збір, податок із прибутку, а також прибутковий податок із громадян.

Зауважимо, що зростання частки цих надходжень було позитивним моментом. Адже відомо, що в умовах ринкової економіки зазначені податки є основними наповнювачами бюджету.

Так, у 1996 році частка надходжень саме від цих податків щодо загальних податкових надходжень становила 65%, аналогічною була їхня частка і в наступному році. В 1998 році цей показник зріс на 4% і становив 69% від загальної суми надходжень. У 1999 році частка цих податків становила також 69%, а в 2000 році — 70% і лише у 2001 році цей показник знизився на 5% і становив 65%, що все одно перевищує половину всіх податкових надходжень до Державного бюджету України, як видно з діаграми (див. рис. 1).

Не менш важливе значення має проведення детальнішого аналізу динаміки цих податків.

Так, до державного бюджету у 1997 році було мобілізовано 24,14 млрд. грн., що на 2,77 млрд. грн. (або на 13%) більше, ніж у попередньому році; в 1998 році надходження зменшилися на 3% порівняно з 1997 роком; у 1999 році цей показник збільшився на 21% порівняно з попереднім; у 2000 році сума надходжень збільшилася на 12%; а в 2001-му — на 14% порівняно з 2000 роком.

Аналізуючи динаміку надходжень непрямих податків за зазначений період, бачимо, що податкові надходження з ПДВ зросли в абсолютних величинах за рахунок стабілізації виробництва і розмірів бази оподаткування. Питома вага цього податку в загальній сумі податкових надходжень, як свідчить динаміка останніх років, зменшується на противагу зростанню абсолютної величини. Це пояснюється насамперед зміною структури податкових надходжень, адже останніми роками вектор оподаткування зміщується саме у бік прямого оподаткування. Порівняно з ПДВ динаміка абсолютної суми акцизного збору і його частка протягом аналізованого періоду залишається більш-менш стабільною.

Надходження акцизу до державного бюджету порівняно рівномірне згідно з арифметичною прогресією, тобто відбувається стабільне нарощування цього платежу в межах 1% щороку і, в основному, за рахунок збільшення ставок акцизного збору. Акцизний збір, так само як і ПДВ, один із непрямих податків, отже, він входить до ціни товарів і сплачується у кінцевому підсумку покупцем, а не виробником товарів. Акцизний

збір, введений в Україні у 1992 році, разом із по-датком на додану вартість замінив податки з обороту й продажу.

Зазначимо, що акцизний збір і ПДВ по-різному впливають на процеси ці-ноутворення, причина цього полягає як у неоднакових базах оподаткування, так і в різних ставках оподаткування. Так, акцизний збір набагато менше впливає на загальний рівень цін у країні, бо перелік підакцизних товарів об-межений, на відміну від ПДВ, яким оподатковуються майже всі товари, робо-ти й послуги. З іншого боку, уніфікація ставок ПДВ робить його нейтральним щодо ринкового механізму ціноутворення, тому що при стягненні цього податку його тягар розподіляється на всі групи товарів, не порушуючи струк-тури ринкових цін. Диференціація ж ставок акцизного збору та їхній значний розмір зумовлюють суттєвий вплив останнього на структуру ринкових цін, що негативно сприймається прихильниками ринкових методів регулювання економіки. Введення досить високих ставок акцизного збору дає змогу обмежува-ти споживання деяких товарів, зокрема алкогольних і тютюнових виробів, тобто за допомогою диференційованих ставок держава може вплинути на структуру споживання.

Проаналізуємо тепер детальніше грошові надходження до бюджету прямих податків на прикладі податку з прибутку підприємств та організацій. Як видно з таблиці, динаміка надходжень податку з прибутку має дещо іншу специфіку. Абсолютний показник надходжень цього податку в 1997 році становив 5,7 млрд. грн., що в 1,03 разу більше, ніж у 1996 році. У 1998 році сума абсолют-них показників податку з прибутку становила 5,9 млрд. грн., тобто в 1,03 разу більше, ніж у попередньому, а питома вага, у свою чергу, зменшилася приб-лизно в 1,4 разу. В 1999 році порівняно з 1998 роком показник абсолютної су-ми збільшився в 1,1 разу, в той час як частка цих надходжень зменшилася в 1,1 разу; в 2000 році абсолютний показник знов зростає в 1,2 разу, так само як і питома вага; в 2001 році показник абсолютної суми податку з прибутку змен-шується в 1,3 разу, а питома вага — в 1,5 разу. Щодо прибуткового податку з громадян, то тут починаючи з 1996 року простежується тенденція до збіль-шення обох показників, що можна побачити на діаграмі (див. рис. 2, 3).

Така ситуація деякою мірою відображає стабілізацію національної економі-ки, що проявляється, у свою чергу, у зростанні абсолютних сум індивідуальних прибутків громадян, збільшенні заробітної плати, регулярному її отриманні не лише в приватних, а й у державних установах, організаціях і на виробництві.

Податкове законодавство в Україні сформоване на засадах успадкованої ко-мандно-адміністративної системи. Основи вітчизняної податкової політики роз-роблялися під пресингом обставин без відповідного наукового й аналітичного обґрунтування наслідків запровадження різних податків і розміру їхніх ставок.

Проблема формування ефективної податкової політики — одна з найактуальніших у період становлення в Україні ринкових відносин та інтегрування української економіки у міжнародний ринок, її розв'язання має здійснювати-ся шляхом вивчення, аналізу і творчого осмислення як наявної в Україні за-конодавчої бази, так і здобутого у світі досвіду у сфері оподаткування, у нап-рямі запровадження такої податкової політики, яка гарантувала б або хоча б не гальмувала розвитку економіки.

Нині податкова система не тільки не заохочує, а в ряді випадків прямо перешкоджає зусиллям підприємств у розвитку власного виробництва і підви-щенні його

рентабельності. Вона не відповідає цілям економічної, у тому числі промислової політики держави.

Податків не люблять платити всі, й це характерно для будь-якої країни. Але в Україні багато хто не сплачує податків не тільки тому, що вони великі, несправедливі та їхня сума не відповідає тій користі, що отримується від держави. Закони, які регламентували податкову систему в Україні, увесь час змінювалися з метою їхнього узгодження з процесами, які мали місце у житті суспільства, за відсутності єдиної податкової політики. За таких умов суб'єкти господарювання й фізичні особи опиняються в критичному стані — більшість громадян у державі просто не в змозі встигнути за змінами, вони не знають, які саме, коли і за яким механізмом мають сплачувати податки. Усе це — вражаючі наслідки недосконалості й неефективності чинної податкової політики. Тому виникає гостра потреба проведення податкових реформ у відповідності з економічною доктриною, що, безумовно, стане ефективним поштовхом до позитивних зрушень та економічного зростання національної економіки.

## 2. ПОДАТОК ІЗ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Кожному автолюбителю або водію-професіоналу добре відомо — щоб пройти техогляд автомобіля, необхідно заплатити так званий "транспортний збір". Якщо говорити мовою законодавства, цей платіж називається "податок з власників транспортних засобів і інших самохідних машин і механізмів", стягнення якого регламентується однойменним Законом України від 11.12.91 №1963-XII. За Законом, платниками податку є всі фізичні особи (у тому числі іноземці та особи без громадянства), що мають в Україні зареєстровані відповідно до чинного законодавства власні транспортні засоби.

Підкреслюємо, що громадянин (фізична особа) потрапляє до категорії платників цього податку у випадку, якщо він має у власності транспортний засіб (або декілька таких).

Виходячи з цієї умови, громадянин буде платником податку незалежно від того, чи їздить він на своєму автомобілі, чи той уже декілька років стоїть у гаражі, а у власника не вистачає сил або коштів, щоб його відремонтувати.

У таких випадках необхідно добре подумати і підрахувати щорічні витрати на утримання не так уже й необхідного автомобіля. Можливо, власник приходиться до висновку, що дешевше продати стареньку "копійку", а на отримані гроші придбати давно бажані меблі або телевізор останнього покоління з відеомагнітофоном.

Динаміка чисельності платників податків наведена на рис. 8.

Платниками податку є власники не всіх транспортних засобів.

Не є об'єктами оподаткування:

- трактори на гусеничному ході;
- мотоцикли, мопеди, велосипеди із встановленим двигуном з об'ємом циліндра до 50 куб. см;
- машини і механізми для сільськогосподарських робіт;
- спортивні яхти, вітрильники і човни;
- деякі інші транспортні засоби, власниками яких не можуть бути фізичні особи (тому їхній перелік тут не наводиться).

Рис. 1. Кількість громадян - платників податку з власників транспортних засобів

Отже, скільки ж податку доведеться сплатити власникові транспортного засобу? Ставки податку з власників транспортних засобів встановлені в гривнях за 100 куб. см об'єму циліндрів двигуна, за 1 кВт потужності двигуна або 100 см довжини, залежно від виду транспортного засобу (наземного чи водного).

Крім того, передбачені ставки податку для водних транспортних засобів за 100 см довжини.

Наприклад, з морських яхт, вітрильників, моторних човнів і катерів стягується податок у розмірі 10 грн. за 100 см довжини. З річних водних транспортних засобів, якщо їх довжина не перевищує 7,5 м, сплачується 5 грн. за кожні 100 см, якщо ж довжина перевищує 7,5 м — 10 грн. за 100 см. Що стосується яхт і вітрильників (якщо їхня маса не перевищує 100 кг), то, незалежно від довжини, ставка податку встановлюється у розмірі 5 грн. за 100 см. Для інших човнів також визначені ставки від 5 до 10 грн. за кожні 100 см залежно від маси і довжини. Моторні човни з підвісним мотором не є об'єктом оподаткування, тому громадянам-власникам таких човнів податок сплачувати не потрібно.

Як бачимо, чим більший об'єм двигуна легкового автомобіля або довший човен, тим більший доведеться сплатити податок із 100 куб. см об'єму циліндрів або із 100 см довжини, тобто тут застосовуються прогресивні ставки оподаткування.

Якщо громадянин їздить на старенькому "Запорожці", та й то переважно на дачу, звідки в нього візьмуться кошти на сплату непомірно високих податків? І навпаки, чому б "проквітаючому" бізнесмену, якщо роз'їжджає в розкішному лімузині та має в розпорядженні декілька іномарок, не поділитися з державою частиною своїх над-прибутків.

Розрахуємо для прикладу суму податку із власників транспортних засобів для ВАЗ-2105 і РОКО-Мизлапд:

1) ВАЗ-2105 (об'єм двигуна 1300 куб. см)  $1300 / 100 \times 4,0 = 52,00$  грн.;

2) FORD-Mustang (об'єм двигуна 3797 куб. см)  $3797 / 100 \times 20,0 = 759,40$  грн.

А власнику ВМШ-850 (об'єм двигуна 5577 куб. см) довелося б сплатити у два рази більше — 1673,10 грн.

З прикладу видно, що утримання потужного автомобіля з великим об'ємом двигуна обходиться значно дорожче, правда частка податку з власників транспортних засобів у загальній сумі витрат на утримання автомобіля не така вже й велика.

Податок сплачується перед реєстрацією, перереєстрацією або технічним оглядом транспортних засобів.

Отже, купивши новий або старий автомобіль, громадянин не зможе його зареєструвати в органах ДАІ, не сплативши податок з власників транспортних засобів. Хоча, купуючи автомобіль, не завжди обов'язково його реєструвати. Останніми роками поширився "спосіб продажу" автомобілів шляхом видачі так званого "генерального доручення", тобто доручення на право користування і розпорядження транспортним засобом. Цей спосіб дозволяє уникнути сплати (або знизити суму) державного мита, плати за здійснення нотаріальних дій, вартості послуг експертів, плати в Пенсійний фонд тощо.

До того ж немає необхідності перереєструвати автомобіль, тому що власник не змінюється, і, відповідно, можна не сплачувати при цьому податок з власників транспортних засобів.

Хто думає, що зможе у такий спосіб уникнути сплати податку, помиляється. Адже

податок сплачується і перед проходженням техогляду, а без талона техогляду експлуатувати автомобіль заборонено, незалежно від того, керує ним власник чи особа, на яку виписане доручення. Якщо громадянин "придбав" автомобіль за дорученням і експлуатує його, то й податок доведеться сплачувати йому. Не змушувати ж попереднього власника (юридичне він є дійсним власником) сплачувати податок за автомобіль, яким він уже не розпоряджається? Проте обов'язок щодо сплати податку залишається за власником автомобіля.

Якщо ж право користування автомобілем (без права відчуження) передано іншій особі за дорученням на керування транспортним засобом, податок сплачується власником або від його імені особою, якій це право було передане. Щоб уникнути розбіжностей між власником і довіреною особою, це можна обумовити в тексті доручення.

Аби пройти техогляд, крім документів на автомобіль, необхідно пред'явити працівнику ДАІ квитанції про оплату послуг за проведення техогляду і сплату податку з власників транспортних засобів.

Якщо автомобіль знаходиться у власності громадянина тривалий час, то податок сплачується

за два роки. Можна платити і щороку — поступова сплата буде менше впливати на сімейний бюджет. Головне, щоб загальна сума податку з власників транспортних засобів була сплачена повністю не пізніше-першого півріччя, іншими словами до 1 липня року, у якому проводиться техогляд.

Якщо автомобіль придбаний у другому півріччі, податок сплачується в половинному розмірі встановленої на рік суми. Наприклад, ВАЗ-2106 куплений 17 серпня 1999 р. (термін проходження техогляду в 2000 р.), перед його реєстрацією було сплачено 39,45 грн. (до 27 серпня, тому що автомобіль необхідно зареєструвати протягом 10 днів з моменту покупки). Припустимо, що оплата зроблена 21 серпня 1999 року.

Розрахунок суми податку на 2000 р. для ВАЗ-2106 (об'єм двигуна 1578 куб. см):  $1578 / 100 \times 5,0 = 78,90$  грн.

Перед проходженням техогляду необхідно пред'явити працівнику ДАІ квитанцію про сплату податку в сумі 39,45 грн. від 21.08.99 і квитанцію про сплату податку за 2000 р. у сумі 78,90 грн.

Пільги щодо податку з власників транспортних засобів передбачені для чорнобильців 1-ої і 2-ої категорій, а також 3-ої і 4-ої категорій до їхнього відселення протягом трьох років після переселення із зони гарантованого добровільного відселення або зони посиленого радіологічного контролю.

Дані про платників, яким надані пільги з цього виду податків, наведені на рис 2.

Крім того, пільги надаються ветеранам війни і праці.

До ветеранів праці, яким встановлено пільгу, належать громадяни, що працювали в народному господарстві, державних установах, організаціях і об'єднаннях громадян, мають відповідний виробничий стаж (35 років — жінки, 40 — чоловіки) і вийшли на пенсію, Герої Соціалістичної Праці, повні кавалери ордена Трудової Слави.

Ветеранами праці вважаються також:

1. Громадяни, яким призначені пенсії на пільгових умовах:

- за списком №1 виробництв, робіт, професій, посад, зайнятих на підземних роботах, на роботах з особливо шкідливими та особливо важкими умовами праці (за наявності загального виробничого стажу у жінок — 25 років, чоловіків — 30 років);

- за списком №2 виробництв, робіт, професій, посад, зайнятих на роботах зі шкідливими і важкими умовами праці (за наявності загального виробничого стажу у жінок — 30 років, чоловіків — 35 років);

- відповідно до пунктів "у — з" статті 13 і статті 52 Закону України "Про пенсійне забезпечення" (за наявності загального виробничого стажу у жінок — 30 років, чоловіків — 35 років);

- відповідно до частини 1 статті 18 і статті 52 Закону України "Про пенсійне забезпечення"

(за наявності загального виробничого стажу у жінок — 25 років, чоловіків — 30 років).

2. Пенсіонери, які нагороджені медаллю "Ветеран праці" відповідно до законодавства колишнього Союзу.

3. Інваліди 1-ої і 2-ої груп, які одержують пенсії за інвалідністю, якщо вони мають не менше 15 років загального виробничого стажу.

До ветеранів війни, що мають право на пільгу, належать учасники бойових дій, інваліди війни, учасники війни, Герої Радянського Союзу, особи, нагороджені орденом Слави трьох ступенів. До пільгової категорії потрапляють також особи, перераховані в ст. 4-11 Закону України "Про статус ветеранів війни і гарантії їхнього соціального захисту".

Учасниками бойових дій є особи, які брали участь у боях, захищаючи Батьківщину в складі військових підрозділів, з'єднань, об'єднань усіх видів і родів військ Збройних Сил діючої армії (флоту), партизанських загонів, у підпіллі та інших формуваннях як у воєнний, так і в мирний час.

Інвалідами війни є особи з числа військових діючої армії і флоту, партизанів, підпільників, працівників і колгоспників, що отримали інвалідність внаслідок поранення, контузії або травми, захищаючи Батьківщину, при виконанні інших обов'язків військової служби або в результаті захворювання, пов'язаного з перебуванням на

фронті, у партизанських загонів і з'єднаннях, підпільних організаціях, групах та інших формуваннях, визнаних такими законодавством України, у районах військових дій, на прифронтових ділянках залізниць, спорудженнях оборонних рубежів,

військово-морських базах і аеродромах у період Великої Вітчизняної війни або за участю в бойових діях у мирний час.

Учасниками війни вважаються військово-службовці, які у період війни проходили військову службу в Збройних Силах колишнього Радянського Союзу, працівники тилу, а також інші особи, передбачені Законом "Про статус ветеранів війни, гарантії їхнього соціального захисту".

Перерахованим вище категоріям громадян надається пільга щодо несплати податку за один легковий автомобіль з об'ємом циліндрів двигуна до 2500 куб. см чи один мотоцикл з об'ємом циліндрів двигуна до 650 куб. см, за один моторний човен або катер (крім спортивних), довжина корпусу якого менша за 7,5 м. На автомобілі, що належать інвалідам 1-ої і 2-ої груп, зазначена пільга поширюється незалежно від об'єму двигуна.

Крім того, на 50% від сплати податку звільнені громадяни, у власності яких знаходяться автомобілі, виготовлені в країнах СНД і поставлені на облік в Україні до 1990 р. включно.

