

Піддубняк Анна Василівна

студентка 4-го курсу судово-адміністративного факультету
Національного університету «Одеська юридична академія»

ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ОПОДАТКУВАННЯ В УКРАЇНІ НА ПІДСТАВІ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ

Законом України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо податкової реформи» від 28 грудня 2014 р. № 71-VIII було запроваджено новий місцевий податок у складі податку на майно – транспортний податок, який внесено у ст. 267 ПК України. При чому спочатку він отримав несхвальні відгуки через несправедливість встановлення критерію стосовно об'єму двигуна, який як відомо не є однозначно показовою характеристикою «розкішності» авто, адже більшість сучасних доволі дорогих автомобілів випускаються з невеликими двигунами. Зважаючи на відносно нещодавнє запровадження даного податку в нашій країні і цілком реальну можливість виникнення нових труднощів щодо його справляння, позитивним було б дослідження і рецепція зарубіжного досвіду з цього питання [1, с. 284].

Забігаючи наперед, варто сказати, що в прогресивних європейських країнах лейтмотивом оподаткування транспортних засобів виступає не лише прагнення законодавця реалізувати принцип соціальної справедливості майнового оподаткування та вдалого поєднання фіскальної й стимулюючої функції майнових податків, а і зменшення негативного впливу на навколишнє середовище шляхом заохочення придбати автомобілі з меншими шкідливими характеристиками. Тому і база оподаткування включає такі параметри транспортного засобу, як обсяг викидів вуглекислого газу, об'єм або потужність двигуна, маса тощо. Так, відповідно до чинних правил оподаткування у Німеччині величина податку залежить від двох показників. Перший – це об'єм двигуна. До уваги береться також і тип двигуна. Наприклад, для власників транспортних засобів з бензиновим двигуном ставка податку складає 2 євро за кожні 100 см³, а для власників з дизельним двигуном – 9 євро за кожні 100 см³. Другий показник – це об'єм викиду вуглекислого газу CO₂. Ставка податку складає 2 євро за кожен грам. Проте існує так званий базовий об'єм – це 120 грамів за кілометр шляху. Якщо транспортний засіб виділяє менше ніж 120 грамів, то податок за цим показником не сплачується. У Сполучених Штатах Америки механізм стягнення та нарахування податку з транспортних засобів є принципово іншим, але там також застосовується так звана «екологічна» схема: більше платить той, хто більше їздить. Гроші від сплати цього податку використовують в країні на будівництво та ремонт доріг. У Данії спостерігається підтримка з боку

влади екологічних видів транспорту, тому при 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), то власник має сплатити 180% від його вартості. Крім того, у Данії великим акцизом обладається і бензин. Таким чином, фактично автовласники сплачують податок двічі: при реєстрації та при використанні автомобіля. Надходження від податку спрямовані на соціальну сферу – виплати пенсій, фінансування медицини та освіти [2, с. 705- 706]. В Ізраїлі з 2009 року за рівнем забруднення навколишнього середовища всі транспортні засоби поділяються на 15 екологічних груп. Власники автомобілів, що належать до найнижчої екологічної групи, сплачують до бюджету 92% від їх вартості. Власники електромобілів сплачують мінімальний податок розміром 10% від вартості автомобільного засобу. Ставка податку для «гібридів» налічує 30% від їх вартості.

Як відомо, об'єктом оподаткування транспортним податком України є легкові автомобілі, з року випуску яких минуло не більше п'яти років (включно) та середньоринкова вартість яких становить понад 750 розмірів мінімальної заробітної плати, встановленої законом на 1 січня [3, с. 15]. Тому, на основі вищезгаданих механізмів справляння податку в зарубіжних країнах, цілком реальним і позитивним вбачається доповнення вітчизняного законодавства, наприклад, поширення практики сплати транспортних податків Ізраїлю та Австралії щодо поділу транспортних засобів на екологічні групи, та сплату податку відповідно до рівня забруднення навколишнього середовища автомобілем. Запозичення досвіду Данії щодо спрямованості транспортного податку на соціальну сферу: виплату пенсій, та фінансування медицини. Цікавим здається досвід Сполучених Штатів Америки, де надходження від споживання палива автомобілем реалізується на будівництво та ремонт доріг. Варто відмітити, що сучасною тенденцією у розвинутих країнах, в напрямку захисту навколишнього середовища, є стимулювання власників «класичних» транспортних засобів пересідати на електромобілі. Задля цього влада держав застосовують широкий спектр стимулів, зокрема податкових пільг. В основному вони полягають у зниженні податків або у преміальних виплатах для покупців електрокарів.

Отже, імплементація запропонованих механізмів у податкове законодавство України сприятиме гармонізації його основ до провідних стандартів справедливого оподаткування та забезпечення захисту навколишнього середовища з одночасним наповненням бюджету.

Список використаних джерел

1. Сомова В.В. Аналіз рівномірності розподілу податкового навантаження на фізичних осіб / В. В. Сомова // Бізнес Інформ. – 2014. – № 7. – С. 284–288.

2. Данилишин В.І., Стефанків О.М., Ціжма О.А. Транспортний податок: зарубіжний досвід та Українські реалії / Глобальні та національні проблеми економіки, електронне наукове фахове видання Миколаївського національного Університету імені В.О.Сухомлинського. – 2015. – № 3. – С. 702–705.
3. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.2010 р. № 2755-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 13; 13–14; 15–16.

Науковий керівник: к.ю.н., доцент Боднарук Ю. В.

Пунченко Анастасія Яківна

студентка 2 курсу факультету підготовки слідчих ІКЮ
Національного університету «Одеська юридична академія»

ЕЛЕКТРОННІ ЗАСОБИ ДОКАЗУВАННЯ В АДМІНІСТРАТИВНОМУ ПРОЦЕСІ

15 грудня набрав чинності Закон України «Про внесення змін до Господарського процесуального кодексу України, Цивільного процесуального кодексу України, Кодексу адміністративного судочинства України та інших законодавчих актів», основною метою якого є нормативне врегулювання процесуальних механізмів ефективної реалізації права на справедливий суд в Україні. Однією з новацій Закону є запровадження нового виду доказів – електронного доказу [3].

В умовах використання сучасних інформаційних технологій та джерел інформації потреба такого нормативного врегулювання існувала вже досить значний період часу. На практиці виникає велика кількість проблемних питань та нюансів щодо можливості використання в якості доказів інформації з Інтернету або інформації, оформленої на електронних носіях.

Відповідно до ст. 99 Кодексу адміністративного судочинства, електронними доказами є інформація в електронній (цифровій) формі, що містить дані про обставини, що мають значення для справи, зокрема електронні документи (текстові документи, графічні зображення, плани, фотографії, відео- та звукозаписи тощо), веб-сайти (сторінки), текстові, мультимедійні та голосові повідомлення, метадані, бази даних та інші дані в електронній формі.

Під мультимедійними маються на увазі повідомлення з мультимедійним змістом, такі як зображення, звук тощо, що пересилаються між мобільними пристроями, а не тільки з текстовим наповненням, як у випадку з SMS. Метадані характеризують або пояснюють певну інформацію. Для прикладу такою інформацією можуть бути дані про автора, заголовок, дату, індекс, предмет і ключові слова, опис, тип ресурсу,