

2) 2-ї частини заробітної плати (1524,00 грн — 3200,00—1679,00):
а) утримання з заробітної плати: ПДФО = 1524,00 x 0,18 = 274,32;
ВЗ = 1524,00 x 0,015 = 22,86. Всього сума платежів: 274,32 + 22,86 = 297,18;
б) утримання за рахунок установи: ЄСВ = 1524,00 x 0,22 = 335,28.

Отже: 1) сума утримань за місяць з заробітної плати складає: ПДФО = 301,68 + 274,32 = 576,00 грн, ВЗ = 25,14 + 22,86 = 48,00, всього: 326,82 + 297,18 = 624,00; 2) сума сплаченого ЄСВ за місяць установою складас 368,72 + 335,28 = 704,00 грн; 3) сума заробітної плати до виплати (чиста): 1 ч.: 1349,18 грн (1676,00—326,82); 2 ч.: 1226,82 (1524,00—297,18); всього за місяць: 2576,00 грн.

Список використаних джерел

1. Податковий кодекс України : Закон України від 02.12.2010 р. № 2755-VI. [Електронний ресурс]: - // Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
2. Про збір та облік єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування : Закон України від 08.07.2010 р. № 2464-VI. - [Електронний ресурс]: - // Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>

БОДНАРУК Ю. В.

Національний університет «Одеська юридична академія»,
доцент кафедри адміністративного і фінансового права,
кандидат юридичних наук, доцент

ПРО ДЕЯКІ ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ОПОДАТКУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ПОДАТКОМ ЗА НОВИМИ ПРАВИЛАМИ

В черговий раз законодавець в кінці року, напередодні новорічного свята, вніс кардинальні зміни до Податкового кодексу України. Йдеться про Закон «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2016 році» № 909-VIII від 24.12.15. Суттєвих змін серед іншого зазнало майнове оподаткування в частині транспортного податку.

В цілому, головним нововведенням стосовно оподаткування легкових автомобілів, безумовно стало нове визначення об'єкту оподаткування. Віднині, транспортний податок справляється з легкових автомобілів 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 податкового (звітного) року.

Головний недолік, за який критикували цей податок в минулому році, а саме його несправедливість, — усунуто. Транспортний податок

з «дорогих» автомобілів, як і податок на нерухоме майно на об'єкти нерухомості з великою площею є елементами так званого «податку на розкіш». Критерій об'єму двигуна багатьма фахівцями, та й пересічними платниками, які відчули на собі дію цього податку в минулому році, був очевидно непоказовим для характеристики «розкішності» автомобіля. Він був мало пов'язаний з його вартістю, адже більшість сучасних доволі дорогих автомобілів випускається з відносно невеликими двигунами.

В питанні майнового оподаткування автомобілів, що були у використанні, є компроміс між обранням тих характеристик, які дозволяють просто і без значних зусиль чи складнощів визначити базу оподаткування (як у випадку з об'ємом двигуна та періодом експлуатації), та тими, які були б більш-менш справедливими (у випадку з вартістю автомобіля). Враховуючи об'єктивну складність, потенційні значні додаткові витрати грошей та часу, й можливі корупційні ризики встановлення оціночної вартості щороку стосовно кожного окремого автомобіля, що підпадає під об'єкти оподаткування, при адмініструванні цього податку, законодавець вдався до іншого шляху — прив'язки до середньоринкової вартості. Така вартість визначається Мінекономрозвитку, за методикою, затвердженою Кабінетом Міністрів України [1], виходячи з марки, моделі, року випуску, типу двигуна, об'єму циліндрів двигуна, типу коробки переключення передач, пробігу легкового автомобіля, та розміщується на його офіційному веб-сайті. Середньоринкова вартість автомобіля розраховується за методом аналогії цін ідентичних автомобілів. У разі коли неможливо визначити ціну ідентичного нового автомобіля в Україні (немає необхідних довідкових даних) допускається використання даних щодо аналогічних автомобілів.

Такий сервіс вже функціонує на відповідному веб-сайті — <http://www.me.gov.ua/Vehicles/CalculatePrice?lang=uk-UA>. Він був впроваджений раніше для цілей оподаткування операцій з продажу або обміну об'єктів рухомого майна (відповідно до п. 173.1 ст. 173 ПКУ України з урахуванням вимог Порядку визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів, мотоциклів, мопедів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України № 403 від 10.04.13).

Ефективність оподаткування цим податком багато в чому залежить від своєчасної обробки інформації та коректної оцінки такого показника як «середньоринкова вартість» вказаним Міністерством. Перше, що впаде в очі, наявність далеко не всіх марок, не кажучи вже про моделі автомобілів, які можуть гіпотетично підпадати під оподаткування. Платники податків можуть опинитися в різному становищі залежно від того, чи буде автомобіль їх марки та моделі «оцінений» Міністерством. Це напряму впливає на дотримання принципу справедливості оподаткування.

Окрім вказаних вище параметрів, що впливають на середньоринкову вартість автомобіля, Методикою визначення середньоринкової

вартості легкових автомобілів передбачено врахування різниці між фактичним та нормативним середньорічним пробігом автомобілів (нормативний середньорічний пробіг визначений на рівні 27 тис. км).

П.267.6.8 ст.267 ПК України передбачає можливість не сплачувати податок у разі незаконного заволодіння третьою особою легковим автомобілем за відповідний період. Втім, ці закон, ці вказали Методика не передбачають порядок оподаткування чи звільнення від нього (або застосування пошкіджуючих коефіцієнтів при визначенні середньорічної вартості) в разі значного відхилення фактичної ринкової вартості автомобіля від його середньорічної вартості в результаті значного пошкодження в результаті ДТП, внаслідок зловмисних дій третіх осіб, впливу стихій чи інших подібних ситуацій. Видається, що цей факт є серйозною прогалиною закону, яка знову таки впливає на справедливість оподаткування та має бути усунута в найближчий час.

Інший важливий момент — законодавець інакше підійшов до встановлення «віку» автомобіля. Якщо раніше до уваги бралась тривалість його експлуатації, тобто точкою відліку була дата першої реєстрації транспортного засобу, то зараз — дата випуску, точніше — місяць та рік випуску (з урахуванням положень п.267.6.7 ст.267 ПК України). У разі впливу п'ятирічного віку легкового автомобіля протягом звітного року податок сплачується за період з 1 січня цього року до початку місяця, наступного за місяцем, в якому вік такого автомобіля досяг (досягне) п'яти років. Враховуючи, що форма свідоцтва про державну реєстрацію транспортного засобу не містить інформації про місяць випуску автомобіля (лише рік) — встановлення цього моменту також може викликати певні труднощі.

Взагалі серйозні питання викликає «законність» справляння податку за новими правилами в поточному 2016 році в світлі вимог ПК України щодо стабільності податкового законодавства (зміни до будь-яких елементів податків та зборів не можуть вноситися пізніше як за шість місяців до початку нового бюджетного періоду, в якому будуть діяти нові правила та ставки) та «резонансного» рішення суду [2] про скасування в аналогічній ситуації податкового повідомлення-рішення про нарахування транспортного податку в минулому році в тому числі з зазначених мотивів.

Таким чином було оглянуто лише деякі, значимі на погляд автора, положення закону та механізму його впровадження, які можуть бути охарактеризовані як несправедливі, чи викликати проблеми при його застосуванні. Впевнений, що «перша хвиля» податкових повідомлень-рішень та судових спорів за результатами кампанії оподаткування автомобілів в 2016 році виявить й інші, не менш цікаві питання, варті уваги та доопрацювання з боку держави.

Список використаних джерел

1. Про затвердження Методики визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів та внесення змін у додатки 1 і 2 до Порядку визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів, мотоциклів, мопедів: Постанова Кабінету Міністрів України від 18 лютого 2016 р. № 66 // Урядовий кур'єр. – № 33. – 2016.
2. Постанова Кіровоградського окружного адміністративного суду від 14 грудня 2015 року у справі № П/811/3341/15 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rcyestr.court.gov.ua/Review/54881465>

СИДОРУК Р. А.

Національний університет «Одеська юридична академія»,
асистент кафедри адміністративного та фінансового права

ПРОТИСТОЯННЯ ПУБЛІЧНОГО ТА ПРИВАТНОГО ІНТЕРЕСУ У ПОДАТКОВИХ ПРАВОВІДНОСИНАХ

Дослідження конфлікту інтересів у відносинах оподаткування обумовлює системну узгодженість низки інтересів. До них належать: суспільний інтерес, публічний інтерес (найчастіше його пов'язують із інтересами держави та територіальних громад) та приватний інтерес. Податкові відносини та їх регулювання традиційно пов'язують із протистоянням публічного та приватного інтересу, тоді як публічний інтерес найчастіше асоціюється із державним. Це пояснюється традиційним підходом до з'ясування природи держави, характеристикою одного із визначальних принципів держави — встановлення податків, податкової системи і т. д. [1, с. 74].

Чим більш демократичним і економічно розвиненим є суспільство, чим більшу цінність для всіх його членів мають права людини і чим більш укоріненими є в ньому засади верховенства права, тим, зрештою, меншою буде різниця інтересів платника податків і контролюючого органу, різниця публічного і приватного інтересу взагалі. На таку думку паштовхус, перш за все, те, що в демократичному суспільстві відсутня відмінність між державними і суспільними інтересами, оскільки жодна третя особа не бажає і не має способу збагатитися за рахунок державних грошей [2, с. 25–26]. Платник податків має бути заохоченим у належному наповненні державної та місцевої казни, оскільки сплачені кошти повернуться до нього у вигляді певного блага (соціальні виплати, поліпшення інфраструктури тощо). Тобто шляхом перерозподілу соціальних благ публічний та приватний інтерес перетинаються та переслідують єдині цілі. Однак, держава, маючи всю повноту влади, може