

ВИКОРИСТАННЯ РЕГУЛЯТИВНОГО ХАРАКТЕРУ НЕПРЯМОГО ОПОДАТКУВАННЯ ПРИ ОПОДАТКУВАННІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

*О.М. Дахно, ст. викладач
Полтавський національний технічний
університет імені Юрія Кондратюка*

Податки є однією з найдавніших фінансових категорій. Історично це найважливіша форма фінансових відносин між державою і членами суспільства. Саме виникнення держави спричинило появу платежів та внесків до державної скарбниці для фінансового забезпечення виконання державою її функцій.

Податки являють собою обов'язкові платежі юридичних і фізичних осіб до бюджету. За економічним змістом це фінансові відносини між державою й платниками податків із метою створення загальнодержавного централізованого фонду грошових коштів, необхідних державі для виконання її функцій.

Роль податків як фінансової категорії впливає із функцій фінансів. Вони безпосередньо пов'язані з розподільчою функцією фінансів, виступаючи її інструментом. Одночасно вони є основним методом централізації ВВП у бюджеті на загальносуспільні потреби, виконуючи таким чином фіскальну функцію. Вона визначає суспільне призначення податків, при цьому її проявлення базується на таких умовах: постійність, стабільність, рівномірність.

Податки, як уже зазначалось, характеризуються рухом вартості від юридичних і фізичних осіб до держави. Їх сплата приводить до зменшення доходів платників. Причому об'єктивно кожний платник зацікавлений сплатити якомога меншу суму, що може досягатись як за рахунок зменшення обсягів об'єкта оподаткування, так і вибором пільгових щодо оподаткування умов діяльності. Таким чином, у сутності кожного податку закладена регулювальна функція. Вона, як і фіскальна, характеризує його суспільне призначення. Суть регулювальної функції полягає у впливі податків на різні сторони діяльності їх платників.

Оскільки ця функція податків є об'єктивним явищем, то вплив податків відбувається незалежно від волі держави, яка їх установлює. Разом із тим держава може свідомо використовувати їх з метою регулювання певних пропорцій у соціально-економічному житті суспільства. Але така цілеспрямована податкова політика можлива тільки завдяки об'єктивно властивій податкам регулювальній ролі.

Саме цю особливість недостатньо враховують законодавчі акти під час призначення та стягнення окремих видів оподаткування. Прикладом може служити проблема перегляду порядку оподаткування власників

транспортних засобів у 2008–2009 році. Звичайно, закон про оподаткування власників транспортних засобів, прийнятий ще в 1991 році, є застарілим і недосконалим, навіть з усіма запропонованими змінами, але необхідно чітко відзначити, що при його перегляді треба враховувати як економічні, так і соціальні реалії нашого життя. Запропоновані та прийняті у лютому 2009 року зміни торкнулися виключно ставок оподаткування, не змінюючи його сутності, повністю ігноруючи можливості регулювального характеру цього податку, малася на увазі тільки фіскальна мета. У різних країнах світу на різних етапах розвитку цей вид оподаткування використовувався як інструмент для захисту свого товаровиробника (США, Німеччина), як різновид екологічного оподаткування, для заохочення придбання нових, більш екологічно чистих автомобілів (Франція, Данія) та інших. Але яку мету ставить перед собою український законодавець, збільшуючи в десятки разів ставки оподаткування транспортних засобів? Якщо захистити національного виробника, – то він ще не спромігся навчитися випускати якісні автомобілі. Якщо захистити екологію, – то це призведе до відмови від власного транспорту найбільш незахищених верств населення, яке не зможе ні сплатити податок, ні купити новий автомобіль. Зрозуміло, що основною метою було просто поповнення бюджетних „засіків”.

Можна використати досвід багатьох країн світу, для того щоб поповнити бюджет і захистити платника, – відмовитись від прямого податку на транспортні засоби й оподатковувати транспорт через акцизні податки на паливо. Виходячи із цього, відрегулювати ставки акцизу на паливо, зробити найнижчими на ті види палива, які використовують найбільш поширені „народні” марки автомобілів, та максимізувати ставки на високооктанові палива, що застосовуються для найбільш дорогих і престижних авто. А в подальшому в цю регулювальну систему ввести й податок на додану вартість та диференціювати його ставки або взагалі відмовитись від використання двох однотипних податків на один об’єкт.

Література

1. Податкова система України: Підручник / В.М. Федосов, В.М. Опарін, Г.О. П’ятаченко та ін.; за ред. В.М. Федосова. – К.: 1999. – 464с.

2. Якушик І.Д., Литвиненко Я.В. Податкові системи зарубіжних країн: Довідник. – К.: “МП Леся”, 2004. – 480с. – Бібліогр.: С.474–479.

3. Закон України Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів від 11.12.1991 № 1963-ХІІ.