



Центральним органом, що встановлює ветеринарні та фітосанітарні обмеження для канадських виробників та імпортерів на федеральному рівні є Канадське агентство з контролю харчових продуктів (*Canadian Food Inspection Agency*).

У ветеринарній та фітосанітарній сфері співпраця між Україною та Канадою здійснюється у межах спільного членства в міжнародних організаціях, таких як Всесвітня організація охорони здоров'я тварин (МЕБ) та Європейська і Середземноморська організація із захисту рослин (ЄОЗР) [4].

Систематизовану інформацію про документи, необхідні для імпорту харчової продукції в Канаду, можна знайти в автоматизованій довідковій системі імпорту (*Automated Import Reference System (AIRS)*) на сайті Канадського агентства з контролю харчових продуктів та у Секретаріаті доступу до ринків (*Market Access Secretariat*) при канадському міністерстві сільського господарства, який через «відкрите вікно» у формі загальнодоступної електронної пошти приймає питання від канадського бізнесу та надає коментарі щодо доступу як до національного, так і закордонних ринків.

#### **Список використаних джерел:**

1. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» 16.04.1991, № 959-ХІІ [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
2. Володимир Сторожчук. Митна справа. Вільна торгівля з Канадою / Володимир Сторожчук // Вісник офіційно про податки. – 2017. [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.visnuk.com.ua>.
3. I CAN EXPORT. 1 Практичний посібник з експорту до Канади для українських малих та середніх підприємств. – 2017. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://cutisproject.org/wp-content/uploads/2017/10/I-CAN-Export.pdf>
4. Кобаль Б., Курята О. Нагодувати Канаду: до яких сюрпризів треба бути готовим українським експортерам// Європейська правда [Електронний ресурс]– Режим доступу: <https://cutisproject.org/publications/canada-food-exports/>

***Відливана Софія Петрівна,  
ННІ ЕОМС, Університет ДФС України  
Науковий керівник: Сидорко Наталя Леонідівна,  
старший викладач кафедри економіки  
підприємства Університету ДФС України***

#### ***ПРОБЛЕМИ РОЗРАХУНКУ ТА СПЛАТИ ТРАНСПОРТНОГО ПОДАТКУ В УКРАЇНІ***

Податкові надходження, які формуються з податків і зборів, є одними з основних складових Державного бюджету України. З їх допомогою держава вже безпосередньо здійснює розподіл фінансових коштів між бюджетами



різних рівнів. Тому запровадження нових податків повинно мати чіткий правовий механізм їх розрахунку та сплати відповідно до чинних в податковому законодавстві засад-принципів.

Проблеми розрахунку та сплати транспортного податку вивчали Сомова В.В., Поколотний В.В., Поколотна О.В., Каменєва Я.В., Данилишин В.І., Стефанків О.М., Ціжма О.А. та інші.

У сучасних економічних умовах податкова політика в Україні, як і у більшості розвинутих країн світу, є невід'ємним структурним елементом соціально-економічної політики, яку проводить держава [3]. Однією з найскладніших проблем України в період фінансово-економічної кризи є встановлення оптимальних норм оподаткування. Податки в умовах ринкової економіки повинні використовуватися не тільки як джерело наповнення бюджету, а й як важливий інструмент фінансового регулювання економіки.

Об'єктом оподаткування транспортним податком 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 (1,0335 млн грн). У 2015 році транспортний податок сплачували власники автомобілів, які використовувалися до 5 років та мали об'єм циліндрів двигуна понад 3 тис. куб. см.

Середньоринкова вартість автотранспорту визначається Міністерством економічного розвитку і торгівлі України, за методикою, затвердженою Кабінетом Міністрів України, виходячи з марки, моделі, року випуску, типу двигуна, об'єму циліндрів двигуна, типу коробки переключення передач, пробігу легкового автомобіля, та розміщується на офіційному веб-сайті Міністерства. Платниками транспортного податку є фізичні та юридичні особи, в тому числі нерезиденти. Ставка складає 25000 гривень на рік за кожен автомобіль.

Платниками транспортного податку в нашій державі є фізичні та юридичні особи, в тому числі нерезиденти, які мають зареєстровані в Україні, згідно з чинним законодавством, власні автомобілі, що відповідно до Податкового кодексу України, є об'єктами оподаткування.

Таким чином об'єктом оподаткування є легкові автомобілі, які використовувалися до 5 років і мають об'єм циліндрів двигуна понад 3000 куб. см.

Предметом оподаткування є легковий автомобіль, що є об'єктом оподаткування. Ставка транспортного податку встановлюється з розрахунку на



відповідний календарний рік у розмірі 25 000 гривень за кожен легковий автомобіль, що є об'єктом оподаткування.

Звітний період для транспортного податку складає календарний рік. Обчислення суми податку з об'єкта або об'єктів оподаткування фізичних осіб здійснюється контролюючим органом за місцем реєстрації платника податку.

Останнім часом в нашій державі вартість транспортного засобу залежить від курсу української гривні по відношенню до іноземної валюти. Українська валюта сьогодні стабільно знецінюється, що призводить до того, що завтра транспортний податок платитимуть власники таких «розкішних» автомобілів як Skoda, Kia, Nissan, Hyundai тощо. Проте уряд і члени українського соціуму по-різному тлумачать поняття «розкішне авто».

Для всебічного розгляду проблеми подальшого удосконалення розрахунку та сплати транспортного податку вважаємо доцільним врахування досвіду зарубіжних країн.

Відповідно до чинних правил оподаткування у Німеччині величина податку залежить від двох показників. Перший – це об'єм двигуна, чим більший об'єм двигуна, тим більший податок. До уваги береться також і тип двигуна. Наприклад, для власників транспортних засобів з бензиновим двигуном ставка податку складає 2 євро за кожні 100 см<sup>3</sup>, а для власників транспортних засобів з дизельним двигуном – 9 євро за кожні 100 см<sup>3</sup>. Другий показник розрахунку податку з власників транспортних засобів – це об'єм викиду вуглекислого газу CO<sub>2</sub>. Ставка податку складає 2 євро за кожен грам. Якщо транспортний засіб виділяє менше ніж 120 грамів за кілометр шляху, то податок за цим показником не сплачується. Слід зазначити, що цей базовий об'єм поступово знижувався: у 2012 р. він складав 110 грамів на кілометр шляху, а в 2014 – вже 95 грамів. Така система сприяє купівлі та виробництву більш екологічних автомобілів [4].

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. Податок з автовласників включається до ціни на паливо. Гроші від сплати цього податку використовують на будівництво та ремонт доріг [4].

У Данії спостерігається підтримка з боку влади екологічних видів транспорту, при реєстрації автомобіля сплачується податок у розмірі 105% від його вартості. Якщо вартість автомобіля складає більше 18 тис. дол. США, то власник має сплатити 180% від його вартості. Крім того, у Данії великим акцизом обкладається і бензин. Фактично автовласники сплачують податок



двічі: при реєстрації та при використанні автомобіля. Надходження від податку спрямовані на виплати пенсій, фінансування медицини та освіти [4].

В Ізраїлі 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 – 10% від вартості автомобільного засобу. Ставка податку для «гібридів» налічує 30% від їх вартості. Загалом середня ставка податку складає приблизно 70% вартості транспортних засобів [4].

В Австралії власники транспортних засобів сплачують 10% від вартості легкового автомобіля та 5% від вартості вантажівки. За кошовні машині потрібно додатково сплатити ще 33% від вартості автомобіля [4].

В Україні потрібно сформувати податкову систему, що відповідає вимозі справедливості. Сьогодні практика доводить, що запроваджений в Україні транспортний податок є недосконалим, а чинне законодавство, що регулює механізм його стягнення, має низку прогалин, які потребують подальшого доопрацювання.

Позитивний вплив мало б 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 відкриває можливість реалізації державної політики щодо формування соціальної справедливості в Україні.

### **Список використаних джерел**

1. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.2010 р. № 2755-VI // Відомості Верховної Ради України (зі змінами від 1.03. 2018р.).
2. Покоłodний В.В. Податкові новації 2015 року /В.В. Покоłodний, О.В. Покоłodна, Я.В. Каменєва. – 2015. – № 50.
3. Гарбар Ж. Соціально-економічні аспекти реалізації податкової політики в Україні. – 2012. – № 139.
4. Данилишин В.І., Стефанків О.М., Ціжма О.А. Транспортний податок: зарубіжний досвід та Українські реалії. – 2015. – №3.