



*Криницький І. Є.,
д.ю.н., с.н.с., доцент,
завідувач лабораторії
Науково-дослідного інституту
фінансового права,
Національний університет ДПС України*

ТРАНСФОРМАЦІЯ МАСШТАБУ ЗБОРУ ЗА ПЕРШУ РЕЄСТРАЦІЮ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ЯК ВІДБИТТЯ ТЕХНІЧНОГО ПРОГРЕСУ В ГАЛУЗІ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ

У статті 233 Податкового кодексу України при визначенні бази оподаткування застосовуються різні параметри залежно від виду (типу) транспортного засобу: для колісного транспорту – об’єм циліндрів двигуна в куб. сантиметрах; для легкових автомобілів, обладнаних електродвигуном, та суден, обладнаних двигуном, – потужність двигуна в кВт; для суден, які не обладнані двигуном, довжина корпусу судна в сантиметрах; для літаків та вертольотів – максимальна злітна маса [1]. В інших державах масштаб оподаткування транспортних засобів різниться від обраного в Україні. Так, наприклад, у Російській Федерації та Франції – це потужність двигуна транспортного засобу; у Данії, Ізраїлі, Австралії – вартість автомобіля; у Японії – певний комплексний показник, що визначається залежно від ваги автомобіля та об’єму двигуна. Останнім часом, при оподаткуванні транспортних засобів усе більше впроваджується також й екологічна складова. Зокрема, у Німеччині з липня 2009 року одночасно враховується як об’єм двигуна, так й об’єм викидів CO₂.

Таким чином, оподаткування найбільш поширених у нашій державі транспортних засобів прив’язується саме до об’єму циліндрів

двигуна внутрішнього згорання. Раніше зазначений параметр більш-менш адекватно відбивав якісні показники автотранспорту (у т. ч. його габарити та вартість). Проте нині ці кондиції більш точно віддзеркалює потужність двигуна. Річ у тім, що один і той самий об'єм циліндрів двигуна може бути пов'язаний з неоднаковою потужністю (кількістю кінських сил), по-різному впливати на вартість транспортного засобу, його розмір та навантаження.

Водночас, на наш погляд, важливо наголосити, що при переформуванні масштабу оподаткування на користь потужності двигуна в Податковому кодексі України необхідно деталізувати, яка саме потужність (номінальна, максимальна тощо) мається на увазі. Адже в іншому разі, коли відсутня конкретизація такого мінливого параметру, як потужність двигуна, оподаткування першої реєстрації транспортного засобу може супроводжуватися створенням досить суперечливих ситуацій. До речі, у Франції законодавець використовує термін «номінальна (“податкова”) потужність двигуна», у Росії закріплено посилання на максимальну потужність. Вважаємо, що буде цілком виправдано, якщо вітчизняне податкове законодавство сприйме наведений підхід та використовуватиме стосовно масштабу збору за першу реєстрацію транспортного засобу саме категорію «максимальна потужність двигуна». Тим самим буде забезпечено і єдиний підхід до побудови тексту Податкового кодексу України, адже відносно злітної маси літаків та вертольотів законодавцем уже застосовується ідентична позиція.

Заслугує на увагу ще один момент. Так, урахувуючи наявність чіткої математичної формули переведення потужності з кВт у кінські сили та навпаки, нелогічно в одній статті Кодексу уживати стосовно потужності транспортного засобу різні параметри. З метою нормотворчої економії варто зробити вибір на користь одного знаменника.

Окремо потрібно зазначити, що вітчизняний законодавець не встигає за технічним прогресом, що притаманний транспортній складовій взагалі й автомобілебудуванню зокрема. До сучасних тенденцій розвитку автомобільного транспорту можна віднести все ширше впровадження в повсякденну експлуатацію автомобілів з кількома двигунами. Водночас зауважимо, що в тексті розділу VII Податкового кодексу України взагалі не виокремлюються автотранспортні засоби, що мають кілька силових установок, у тому числі різних типів (так

звані гібридні автомобілі). Крім двигуна внутрішнього згорання, вони мають інший тип силової установки, як правило, електродвигун (електродвигуни). Таким чином, за певних умов водій легковика при русі використовує обидва типи двигунів, отримує підвищену потужність, має можливість швидше прискорюватися. До того ж на цей час такі транспортні засоби коштують значно більше, ніж традиційні. Оподаткування зазначеного типу транспортного засобу доречно було б здійснювати виходячи з максимальної (сумарної) потужності його силових двигунів: абсолютної (коли сукупний результат вираховується як сума індивідуальних складових показників) або відносної (у разі, коли залежність не є такою прямолінійною. А тому виробник, урахувавши технічні особливості автомобіля, визначає підсумкову потужність за спеціальною формулою).

Щодо максимальної потужності двигунів, то проблемні моменти з об'єктивним визначенням бази оподаткування обладнаних ними колісних транспортних засобів виникають уже сьогодні. Наведемо приклад гібридного автомобіля Lexus RX 450 h. Крім двигуна внутрішнього згорання потужністю 246 к. с., він має ще два електродвигуни: передній – потужністю 174 к. с. (128 кВт) та задній – 67 к. с. (49 кВт). При інтенсивному русі їх потужність зумовлюється трансмісією, проте за рахунок складного алгоритму використання тяги двигунів сумарна потужність становить не арифметичну суму (246 к. с. + 174 к. с. + 67 к. с. = 487 к. с.), а відносну – усього 299 к. с. Як визначати в цьому випадку базу оподаткування? Згідно з пп. а) п. 233.1.1 ст. 233 – за об'ємом циліндрів двигуна (як для легкових автомобілів, крім обладнаних електродвигуном), або відповідно до пп. б) п. 233.1.1 ст. 233 – за потужністю електродвигуна (а їх, до речі, не один, а два)? Будь-яка інша альтернатива чинним податковим законодавством не передбачена. Правозастосовна практика свідчить, що збір за першу реєстрацію транспортного засобу в цьому разі буде справлятися за першим варіантом. Вважаємо, що саме запропонована нами позиція щодо законодавчої регламентації масштабу збору й дозволить справедливо та ефективно розв'язати аналогічні проблемні ситуації.

Запропонований вище підхід цілком обґрунтований, виходячи не тільки з наявних напрямів еволюції автомобільного транспорту, але й з перспективних векторів автомобілеконструювання. Так, концепт автомобіля-амфібії Hyundai FLOAUTO (floating automobile)

обладнано чотирма двигунами, що розташовані безпосередньо на кожному колесі. Подібна схема застосована й на прототипі електромобіля Eliica (Electric Lithium-Ion Car), що створений в Університеті Кейо (Токіо, Японія). На цьому автомобілі встановлено 8 електродвигунів по 60 кВт (80 к. с.), по одному на кожне колесо. Урешті-решт, такі конструкторські ідеї можуть набути своєї практичної реалізації в найближчому майбутньому, при вже запланованому масовому виробництві подібних транспортних засобів. Цю обставину можна визначити як додатковий фактор щодо нагальної необхідності у трансформації масштабу збору за першу реєстрацію транспортного засобу.

Список використаної літератури

1. Голос України. – 2010. – № 229.