

Новак Василь Мирославович

*Студент кафедри економічної теорії
Національного університету «Києво-Могилянська академія»
м. Київ, Україна*

ВПЛИВ ПОДАТКІВ ТА ЗБОРІВ ПРИ КУПВЛІ ПАЛЬНОГО НА НАСЕЛЕННЯ

За останні десятиліття значно зросла роль автомобільного транспорту у перевезеннях в межах України. Це могло бути спричинено різними факторами: від збільшення кількості автомобілів до занепаду річкового водного транспорту чи зникнення мережі нафтопродуктопроводів та інших. Ми не можемо заперечувати той факт, що вартість автомобільних перевезень прямо чи опосередковано впливає на вартість всіх товарів та послуг в нашій державі і як наслідок на вартість життя. Враховуючи падіння національної економіки, забезпечення достойного рівня життя громадян є основним завданням держави. В даній статті ми розглянемо можливості для підвищення рівня життя за існуючих умов, враховуючи досвід високорозвинених держав в податковій політиці та особливості ринку нафтопродуктів, які є в Україні сьогодні.

Предметом дослідження є податкова політика, об'єктом – податки на пальне в Україні.

Дана наукова стаття може бути корисною при розробці змін до податкового кодексу України.

На сьогодні бензин в Україні оподатковується податком на додану вартість, акцизом, та додатковим збором розмір ПДВ – 20% від вартості товару, акцизу – 202€ на тону, додаткового збору – 5%. [4,2].

За даними порталу «Все АЗС» середня вартість бензину А-95 в Україні станом на 15.06 – 21,47 грн. за літр [5]. Офіційний курс Євро – 24,06 [3]

Розрахуємо вартість бензину, не враховуючи податки на реалізацією за формулою:
 $(21,47*1000/((1+20%)*1,05)-202*24,06)/1000= 12,18$ грн./л.

Для дизельного пального це: $(20,18*1000/((1,2)*1,05)-24,06*100)/1000=13,61$ грн./л

Тож на кожен літр сплачується 9,29 грн. і 7,57 грн. відповідно додаткових податків та зборів.

При споживанні на рівні 2014р(3,142 млн. тонн бензину та 5,259)[6] та теперішніх цінах витрати на сплату згаданих платежів складуть близько 69 млрд. грн., що близько 4 % ВВП. Враховуючи зменшення частки доходів, що витрачаються на споживання зі зростанням доходу, ми розуміємо, що ці податки спрямовані в більшій мірі на малозабезпечених громадян.

Для прикладу в США при купівлі пального сплачується тільки акцизний збір від 30 до 70 центів для бензину і від 36 до 90 центів при купівлі 1 галона[1] ,що відповідає від 1 грн. 70 к./л до 3,97 грн./л та від 2,04 грн./л до 5,1 грн./л відповідно для бензину і дизельного пального. Це становить значно меншу частку від середнього доходу ніж в Україні.

Враховуючи те, що понад 2 мільйони громадян отримують субсидії, а за даними ООН 80% населення України живе за межею бідності наявність відповідних регресивних податків є негативним явищем як для рівня життя населення, так і для економіки адже це збільшує розрив доходів між бідними і багатими, що є негативним фактором для національного господарства.

В питання оподаткування для України кращим прикладом є США ніж країни Євросоюзу, адже розрив між доходами найбагатших і найбідніших в Україні є значно більшим ніж в Європі і дещо зменшується лише за рахунок перерозподілу коштів через держбюджет, що демонструє неповний перехід до ринкової економіки, а враховуючи масове приховування доходів, перерозподіл відбувається тільки між середнім класом та бідними.

Наступним негативним наслідком є масове виробництво фальсифікованого пального. Так за даними ПММ директор консалтингової групи А-95 Сергія Куюна у 2014р. близько 19% від реалізованого обсягу пального, або 600 тис. тонн бензину і дизпалива було невідомого походження, а за січень-квітень цього року близько 180 тис. тонн, що становить 25% від обсягу реалізованого бензину у дизельного палива[7]. Це явище набуло поширення через можливість отримати значно вищі прибутки: не сплачуючи ПДВ, акциз та додатковий збір продавець заощаджує 7-9 грн. на літрі, тобто у цьому році за допомогою даної схеми отримано понад 1,44 млрд. грн. Окрім цього пальне виробляється в невідповідних умовах та є поганої якості. Недавня катастрофа на нафтобазі в Василькові демонструє яку екологічну загрозу несуть такі «виробництва».

Тож важливим методом для розвитку економіки України є гнучка економічна політика. Враховуючи величезний розрив між доходами найбагатших і найбідніших українців, необхідною для збалансування економіки є прогресивна система оподаткування, та зменшення частки тіньової економіки, тож зменшення акцизів на пальне є ефективним методом для руху в даному напрямі.

Література:

1. STATE MOTOR FUEL TAXES: NOTES SUMMARY RATES EFFECTIVE 4/01/2015 режим доступу: <http://www.api.org/~media/files/statistics/state-motor-fuel-excise-tax-update-apr-2015.pdf> 3.7854

2. Закон України Про заходи щодо стабілізації платіжного балансу України відповідно до статті XII Генеральної угоди з тарифів і торгівлі 1994 року. режим доступу:

3. <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/73-19>

4. Курс валют до гривні НБУ. режим доступу: <http://www.bank.gov.ua/control/uk/curmetal/detail/currency?period=daily>

5. Податковий кодекс України режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>

6. Портал «Всі АЗС» режим доступу: <http://vseazs.com/>

7. Статистичні дані держкомстату по споживанні пального в Україні за 2014р. режим доступу:

http://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2014/energ/vmp/vmp_u/arh_vmp2014_u.htm

8. Українські новини. режим доступу:

<http://ukranews.com/news/172895.Ekspert-Kiev-stal-stolitsey-proizvodstva-toplivnoy-bodyagi.uk>