**Вступ**

Розділ1.Загальна характеристики ЗАТ”Житомирпромспецбуд”

1.1.Організаційно-економічна характеристика ЗАТ”Житомирпромспецбуд”

1.2.Фінансова діяльність ЗАТ”Житомирпромспецбуд”: зміст та характеристика

1.3.Трактування поняття “податок з власників транспортних засобів” у літературних джерелах

Розділ2.Податок з транспорту: фінансово-економічне значення для підприємства

2.1.Об’єкти і суб’єкти оподаткування

2.2. Порядок обчислення і сплати податку з власників транспортних засобів

2.3.Пільги при оподаткуванні податком.Відповідальність платників

Розділ3.Шляхи удосконалення роботи ЗАТ”Житомирпромспецбуд”

3.1.Напрями удосконалення порядку розрахунку та сплати до бюджету податку з власників транспортних засобів на ЗАТ”Житомирпромспецбуд”

3.2.Прогноз основних показників діяльності ЗАТ”Житомирпромспецбуд” на 2007рік

Висновок

Список використаної літератури

Додатки

**Вступ**

Перехід до ринкової економіки потребує від підприємства підвищення ефективності виробництва, конкурентноздатності продукції і послуг на основі впровадження досягнень науково-технічного прогресу, ефективних форм господарювання і управління виробництвом, активізації підприємництва і т.п. Важлива роль у реалізації цієї задачі приділяється аналізу господарської діяльності підприємств. З його допомогою виробляються стратегія і тактика розвитку підприємства, обгрунтовуються плани й управлінські рішення, здійснюється контроль за їхнім виконанням, виявляються резерви підвищення ефективності виробництва, оцінюються результати діяльності підприємства, його підрозділів і робітників.

З метою оптимізації діяльності підприємств використовують різні засоби: фінансовий аналіз, економічний аналіз, найрізноманітніші методи дослідження, які повинні виконувати різні функції. Однією з таких функцій являється вивчення характеру дії економічних законів, встановлення закономірностей і тенденцій економічних явищ і процесів у конкретних умовах підприємства. Наступна функція - контроль за виконанням планів і управлінських рішень, за економічним використанням ресурсів. Центральна функція - пошук резервів підвищення ефективності виробництва на основі вивчення передового досвіду і досягнень науки і практики. Також інша функція - оцінка результатів діяльності підприємства по виконанню планів, досягнутому рівню розвитку економіки, використанню наявних можливостей. І накінець - розробка заходів по використанню виявлених резервів у процесі господарської діяльності.

Аналізом фінансового стану підприємства, організації займаються керівники і відповідні служби, також засновники, інвестори з метою вивчення ефективного використання ресурсів. Банки для оцінки умов надання кредиту і визначення ступеня ризику, постачальники для своєчасного одержання платежів, податкові інспекції для виконання плану надходжень засобів у бюджет і т.п. Фінансовий аналіз є гнучким інструментом у руках керівників підприємства. Фінансовий стан підприємства характеризується розміщенням і використання засобів підприємства. Ця інформація представляється в балансі підприємства. Основними чинниками, що визначають фінансовий стан підприємства, є, по-перше, виконання фінансового плану і поповнення в міру виникнення потреби власного обороту капіталу за рахунок прибутку і, по-друге, швидкість оборотності оборотних коштів ( активів). Сигнальним показником, у якому виявляється фінансовий стан, виступає платоспроможність підприємства, під яким розуміють його спроможність вчасно задовольняти платіжні вимоги, повертати кредити, проводити оплату праці персоналу, вносити платежі в бюджет. В аналіз фінансового стану підприємства входить аналіз бухгалтерської звітності, пасив і актив, їхній взаємозв'язок і структура; аналіз використання капіталу й оцінка фінансової стійкості; аналіз платоспроможності і кредитоспроможності підприємства і т.п.

Основним предметом цієї курсової роботи є дослідження економічного механізму підприємства Закрите акціонерне товариство “Житомирпромспецбуд” і аналіз податку з власників транспортних засобів, розгляд способів оптимізації його сплати. З цією метою ми будемо використовувати різні засоби, в тому числі фінансовий аналіз.

**Розділ1.Загальна характеристики ЗАТ”Житомирпромспецбуд”**

**1.1.Організаційно-економічна харалтеристика ЗАТ”Житомирпромспецбуд”**

ЗАТ “Житомирпромспецбуд” створюється з метою сприяння розвитку економіки України, формування ринкових відносин, отримання прибутку та реалізації на його основі економічних і соціальних інтересів учасників трудового колективу ЗАТ “Житомирпромспецбуд”.

Предметом діяльності ЗАТ “Житомирпромспецбуд” є:

• будівництво і ремонт споруд господарського і комунального призначення;

• виготовлення обладнання і виробів будівничого призначення ;

-реалізація і отримання прибутку вироблених виробів;

-товариство також здійснює іншу діяльність передбачено його статутом і іншими установчими документами.

ТОВАРИСТВО самостійно здійснює зовнішньоекономічну діяльність - тобто співробітництво з іноземними суб'єктами господарської діяльності як на території України, так і за її межами, в порядку та на умовах, визначених чинним законодавством України про зовнішньоекономічну діяльність.

ТОВАРИСТВО має право здійснювати будь-які види зовнішньоекономічних операцій, що не заборонені законодавством:

Надання послуг іноземним суб'єктам господарської діяльності за усіма видами діяльності ТОВАРИСТВА, зазначеними в п. З.1.

Різноманітна кооперація з іноземними суб'єктами господарської діяльності, навчання та підготовка спеціалістів на комерційній основі як в Україні, так і за кордоном.

Спільна підприємницька діяльність ТОВАРИСТВА та іноземних партнерів з предмету діяльності ТОВАРИСТВА.

Організація і проведення виставок, ярмарок, торгів, аукціонів, конференцій, семінарів та інших подібних заходів спільно з іноземними партнерами як в Україні, так і за кордоном.

Товарообмінні операції, інші форми зустрічної торгівлі.

Товариство має право створювати філії, дочірні підприємства, представництва, виробництва й інші організації необхідні для виконання своєї діяльності. Філії, представництва й інші відособлені підрозділи Товариства наділяються основними й оборотними коштами за рахунок майна Товариства й діють на підставі положення про їх, затверджуваних Товариство Керує діяльністю філій, представництв і інших відособлених підрозділів Товариства здійснюють особи, призначувані Товариством. Вони діють у силу повноважень, заснованих на дорученні, виданої Товариством.

Товариство вправі від свого імені містити договори, контракти, угоди й інші юридичні акти з юридичними й фізичними особами, у тому числі купівлі-продажу, підряду, позики, перевезення, зберігання, доручення, комісії,

Орендні (лізингові) операції.

Надання послуг із працевлаштування, навчання, стажування громадян України за її межами та громадян інших держав на території України. ТОВАРИСТВО може здійснювати види зовнішньоекономічної діяльності згідно з чинним Законодавством.

При здійсненні зовнішньоекономічної діяльності ТОВАРИСТВО має всі права юридичної особи та учасника зовнішньоекономічних відносин.

ТОВАРИСТВО веде бухгалтерський, статистичний та оперативний облік зовнішньоекономічних операцій, за результатами якого складає звітність, що надсилається уповноваженим на її прийняття органам державної влади України.

Ревізія (аудит) інформації про зовнішньоекономічні операції, відображеної у звітності ТОВАРИСТВА, здійснюється контролюючими органами ТОВАРИСТВА або підприємствами, що проводять аудит.

ТОВАРИСТВО несе відповідальність за порушення чинного законодавства України, що регулює зовнішньоекономічну діяльність на умовах і в порядку, у видах і формах, передбачених Законом України "Про зовнішньоекономічну діяльність" та зовнішньоекономічними угодами (контрактами).

Робочий колектив нараховує 190 працюючих, а саме:

* П’ять бухгалтерів (включно з головним бухгалтером);
* Сто сорок п’ять працівників (зайнятих у будівництві, виробництві у столярному і арматурному цехах, заготівельних підрозділах тощо);
* Сорок посадових осіб включно з апаратом управління.

Підприємство створене двома юридичними особами, а саме:

- Товариство з обмеженою вiдповiдальнiстю "Центробуд"

- Закрите акцiонерне товариство "Фiрма "Укрпромспецбуд”

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| власник | | | | кількість акцій, шт | від загальної кількості акцій, % |
| код за ЄДРПОУ | найменування | країна | адреса |
| 25304497 | Товариство з обмеженою вiдповiдальнiстю "Центробуд" | Україна | вул.Бородiя, 49, м. Житомир, Житомирська обл., Україна, 10001 | 400000 | 77.3419 |
| 01273540 | Закрите акцiонерне товариство "Фiрма "Укрпромспецбуд" | Україна | Харкiвське шосе, буд 13-А, м. Київ, Україна, 02090 | 117184 | 22.6581 |

Наше підприємство є акціонерним товариством з лінійно-функціональною структурою управлінняі має таку загальну вертикальнуструктуру структуру(Схема 1.1.):

Правління здійснює поточне упраління товариством, з правління можна почати аналіз організаційної структури підприємства(Схема 1.2.).Усі підрозділи цехи і бригади взаємодіють з підрозділами підпорядкованими голові правління).

Функціональні керівники керують роботою відділів підприємства. Між функціональними відділами виникають функціональні зв’язки. Функціональні керівники не мають безпосереднього виходу на працівників. Управлінська структура підприємства пронизана лінійно-функціональними зв’язками. Функціональними керівниками являються начальники всіх відділів та управлінь сформованих по функціональній ознаці.

Багатолітній досвід використання лінійно-функціональних структур управління показав, що вони найбільш ефективні там, де апарат управління виконує рутинні, які частіше повторюються і рідко змінюються задачі і функції. Вони виявляються в управлінні організаціями з масовим або багатосерійним типом виробництва, а також при господарському механізмі затратного типу, коли виробництво найменш чутливо до прогресу в області науки і техніки. При такій організації управління виробництвом підприємство може успішно функціонувати лише тоді, коли зміни по всім структурним підрозділам відбуваються рівномірно. Але в реальних умовах це не завжди так, виникає неадекватність реакції системи управління на вимогу зовнішньої середи. Положення посилюється втратою гнучкості в взаємовідносинах робітників апарату управління із-за застосування формальних правил і процедур. В результаті ускладнюється і уповільнюється передача інформації, що не може не відбиватися на швидкості і своєчасності прийняття управлінських рішень. Необхідність погодження дій різних функціональних служб різко збільшує обсяг роботи керівника організації і його заступників, тобто вищого ешелону управління.

Але у нашому випадку підприємство повністю задовольняє лінійно-функціональна структура, бо підприємство має два основні види діяльності(Що впливає на гнучкість зв’язків між підрозділами), це надання послуг з будівництва і ремонту, а також виробництво і продаж будівельного обладнання і засобів виробництва . За допомогою цього компенсуються основні недоліки лінійно-функціональної організаційної структури підприємства.

Таким чином, даючи загальну характеристику організаційної структури, можна виділити декілька положень, що визначають її значимість:

- організаційна структура фірми забезпечує координацію всіх функцій менеджмента;

- структураа організації визначає права і обов'язки (повноваження і відповідальність) на управлінських рівнях;

- від організаційної структури залежить ефективна діяльність фірми, її виживання і процвітання;

- структура, прийнята в даній конкретній фірмі, визначає організаційну поведінку її співробітників, тобто. стиль менеджмента і якість праці колективу.

Фондовіддача. Цей показник дає можливість визначити скільки гривень доходу отримало підприємство з однієї гривні вкладеної в основні засоби чим більший цей показник тим кращим є економічний стан підприємства. Як бачимо на нашому підприємстві цей показник за останні два роки зріс більш ніж у два рази що свідчить як і про покращення економічного стану так і про те, що основні засоби з кожним роком амортизуються і їх вартість стає все меншою тому цей показник не є абсолютним для характеристики окупності основних засобів, а тільки констатує структуру їх окупності.

Фондомісткість. Вона є оберненим показником до фондоозброєності і характеризує забезпеченість підприємства основними засобами і показує скільки гривень основних засобів припадає на одну гривню доходу. Як бачимо на нашому підприємстві за два роки цей показник знизився на 1,015 пункти, що є негативним фактором, а також свідчить про зменшення залишкової вартості основних засобів.

Фондоозброєність. Показує скільки гривень основних засобів припадає на одного працівника. В нашому випадку цей показник знизився на 6948,5грн із-за підвищення кількості працівників і амортизації основних засобів.

Рентабельність ОЗ. Цей показник показує скільки прибутку припадає на одну гривню основних засобів. Як бачимо у нас за два роки цей показник зріс на 0,167пункти, і це більш як в два рази у порівнянні з попереднім-отож рентабельність їх підвищилась.

Рентабельність ресурсів. Вона визначає який чистий прибуток припадає на одиницю коштів, інвестованих у активи підприємства. На нашому підприємстві рентабельність капіталу має мінімальне значення і не велике зростання у порівнянні з попереднім періодом, що є негативним фактором хоча також може свідчити про обрання довгострокової перспективи при стратегічному плануванні.

Рентабельність капіталу. Цей показник характеризує відношення чистого прибутку до середньої суми власного і прирівняного до нього капіталу. І дає нам уявлення про те як ефективно окуплюються кошти вкладені власниками в підприємство в щорічні перспективі, а конкретно який відсоток власного капіталу окуплюється за рахунок чистого прибутку, за рік цей показник зріс на 0,02 пункти тобто на 25% від попереднього року він збільшився.

Обсяг власних обігових коштів. Тут ми бачимо суму наших оборотних коштів і вона збільшилась у порівнянні з попереднім роком у два рази, що є дуже позитивною ознакою. Він характеризує оборотні активи підприємства, що фінансуються за рахунок власного капіталу і довгострокових зобов’язань, Наявність власних обігових коштів означає не лише спроможність підприємства фінансувати свою власну поточну діяльність, а й можливість розширювати виробництво продукції тощо.

Коефіцієнт зносу. Характеризує частку вартості основних засобів яку списано на витрати виробництва в попередніх періодах і визначається відношенням суми зносу до їх первісної вартості. Якщо він перевищує 0,5 то основні засоби застарілі як у нашому випадку. І з кожним роком він збільшується. І це свідчить про потребу їх оновлення

Коефіцієнт оборотності обігових коштів. Він характеризує кількість оборотів оборотних коштів за звітний період. Що більше оборотів здійснюють обігові кошти, то вища ефективність їх використання. Але на нашому підприємстві в середньому зарік здійснюється лише 63% обороту, що свідчить про повільний оборот обігових коштів на нашому підприємстві.

Період одного обороту коштів. У 2005р. період обороту наших обігових коштів тривав більш як два роки, а у 2006р. вже трохи більше одного року, що є позитивною тенденцією.

Як бачимо характеристика даних показників показує їх неоднозначність. Але вона засвідчує загальну тенденцію до покращення фінансово-економічного стану нашого підприємства. Хоча проведення більш глибокого аналізу розбивається на три основних етапи:

По-перше відбувається аналіз організаційної і виробничої структури підприємства і рентабельності діяльності

На другому етапі формуються центри відповідальності (центри прибутків).

По-третє в ході аналізу розраховуються основні показники діяльності центрів відповідальності: кінцевий прибуток, окупність інвестиційних проектів центра тощо. Загальну суму прибутку, заробленого підприємством, необхідно розподілити, по-перше, по виробничим підрозділам, по-друге, по функціональним підрозділам. Прибуток перерозподіляється після виплати податків, тобто, враховуються всі можливі доходи та витрати.

**1.2.Фінансова діяльність ЗАТ”Житомирпромспецбуд”: зміст та характеристика**

Підприємства, якi працюють в умовах ринкових вiдносин, несуть повну вiдповiдальнiсть за своїми зобов'язаннями перед ланками фінансово - кредитної системи, постачальниками, своїми працівниками, а також за результати своєї виробничо-фiнансової дiяльностi. Здатнiсть пiдприємства своєчасно погашати свої борговi зобов'язання характеризують фiнансовий стан пiдприємства.

Пiд фiнансовим станом пiдприємства також розумiють рiвень його забезпеченостi вiдповiдним обсягом фiнансових ресурсiв, необхiдних для здiйснення ефективної господарської дiяльностi та своєчасного здiйснення грошових розрахункiв за своїми зобов'язаннями.

Фiнансовий стан - це одна з найважливiших характеристик виробничо-фiнансової дiяльностi пiдприємств. Вiн може бути добрим чи поганим.

Кожне пiдприємство повинно прямувати до позитивного фiнансового стану, тобто до створення достатнього обсягу фiнансових ресурсiв, що виступає гарантом своєчасностi розрахункiв з постачальниками, бюджетом та iншими ланками фiнансової системи, подальшого економiчного та соцiального розвитку.

Оцiнка фiнансового стану пiдприємства повинна здiйснюватись за допомогою вирахування системи економiчних показникiв, якi характеризують господарсько-фiнансове становище господарюючих суб'єктiв.

Метою оцiнки фiнансового стану пiдприємства виступає пошук резервiв збiльшення його прибутковостi, рентабельностi i платоспроможностi.

Основними показниками, якi характеризують фiнансовий стан

підприємства є:

- прибутковiсть (рентабельнiсть);

- оптимальний розподiл прибутку;

- наявнiсть оптимальних розмiрiв власних оборотних активiв, якi забезпечують нормальний процес виробництва та реалiзацiї продукції;

- наявнiсть власних джерел формування оборотних активiв в обсязi, достатньому для їх покриття;

- платоспроможнiсгь пiдприємства та iнше.

Якщо пiдприємство досягає у вказаних напрямках необхiдних оптимальних параметрiв, його фiнансовий стан стiйкий. Якщо ж пiдприємство не отримує, скажiмо, прибуток у розмiрах, якi б забезпечували необхiдний прирiст власних фiнансових ресурсiв, його фiнансовий стан не може бути стiйким. Тому розгляд змiсту, порядку розрахунку вказаних показникiв, їх взаємозв'язку i впливу на фiнансовий стан пiдприємства є досить суттєвим.

Визначення фінансового стану на нашому підприємстві здійснює бухгалтерія. Вона визначає основні показники, що потім доводяться до керівництва для прийняття управлінських рішень.

Найважливiшим показником фiнансового стану пiдприємства є лiквiднiсть, сутнсть якої нроявлясться у можливостi пiдприємства у будь-який момент розрахуватися за своїми зобов'язаннями за допомогою майна, яке є на балансi, тобто в тому, як швидко пiдприєство може продати свої активи, отримати грошовi кошти i погасити вої борги, заборгованостi перед постачальниками, перед банком по поверненню кредитiв, перед бюджетом та позабюджетними централiзованими фондами по сплатi податкiв та платежiв, перед робiтниками по виплатi заробiтної плати та iнше.

До активів пiдприємства вiдносяться виробничi запаси, готова продукцiя, товари, дебiторська заборгованiсть, грошовi кошти та їх еквiваленти тощо. Цi активи називаються лiквiдними через те, що їх можна вiдносно швидко продати, i за отриманi грошовi кошти погасити наявнi борговi зобов'язання.

Лiквiднiсть суб'єкта господарювання визначається вiдношенням вартостi лiквiдного майна, тобто активiв, якi можуть бути використанi для оплати заборгованостей, до короткострокової заборгованостi. По сутi, лiквiднiсть суб'єкта господарювання — це лiквiднiсть його балансу. Лiквiднiсть же балансу пiдприємства - це зв'язок можливостi продажу його активiв з одночасною оплатою пасивiв.

Лiквiднiсть балансу пiдприємства визначається рiвнем покриття зобов'язань пiдприємства його активами, строк перетворення яких у грошовi кошти вiдпювiдає строку погашення зобов'язань.

При цьому, до активiв, якi беруть участь у розрахунках, включаються грошовi кошти i цiннi папери, дебiторська заборгованiсть, матерiальнi запаси цiнностей i незавершене виробництво, основнi фонди, нематерiальнi активи, незавершенi капiтальнi вкладення та устаткування. Не включаються до активiв заборгованiсть засновникiв по їх вкладам в основний фонд, збитки.

До складу пасивiв, якi приймають участь у розрахунках, включаються кредиторська заборгованiсть, короткостроковi i довгостроковi кредити та позиченi кошти, джерела формування власних оборотних активiв, цiльове фiнансування та цiльовi надходження, резерви майбутнiх витрат та платежiв, а також iншi пасиви.

При цьому, найбiльш лiквiднi активи - грошовi кошти та цiннi папери пiдприємства повиннi бути бiльшi або дорiвнювати найбiльш термiновим зобов'язанням (кредиторськiй заборгованостi). Активи, що швидко реалiзовуються,- дебiторська заборгованiсть та iншi активи повиннi бути бiльшими або дорiвнювати короткостроковим пасивам (короткостроковим кредитам та позиченим коштам). Активи, що повiльно реалiзовуються, — запаси та втрати за виключенням витрат майбутнiх перiодiв повиннi бути бiльшими або дорiвнювати довгостроковим пасивам (довгостроковим кредитам та позиченим коштам). Активи, що важко реалiзовуються,- нематерiальнi активи, основнi фонди, незавершенi капiтальнi вкладення та устаткування повиннi бути меншими або дорiвнювати сталим пасивам (джерелам власних коштiв).

При виконаннi зазначених вище умов баланс пiдприємства вважається абсолютно лiквiдним. У випадку, якщо одна або декiлька iз вказаних умов не виконуються, лiквiднiсть балансу в бiльшiй або меншiй мiрi вiдрiзняється вiд абсолютної. При цьому нестача коштiв по однiй групi активiв компенсується їх залишком в iншiй групi у вартiсному виразi[22].

В залежностi вiд того, якими платiжними засобами пiдприємство має можливiсть погасити свої зобов'язання, розраховують декiлька показникiв лiквiдностi (платоспроможностi).

На нашому підприємстві за два досліджувані роки коефіцієнт покриття і коефіцієнт критичної ліквідності відповідають нормативним значенням – за 2005р. - 1,33 ( при нормі Кпокр>1), і 1,12( при нормі Кк.р.>1) відповідно, і за 2006р. – 1,25( при нормі Кпокр>1), і 1,05( при нормі Кк.р.>1) відповідно. І тільки по коефіцієнту абсолютної ліквідності норматив(Ка.л.>0,2) не виконується, за 2005р. – 0,015, за 2006р. – 0,017.

Коефіцієнт покриття характеризує здатність підприємства погасити свої поточні зобов’язання протягом періоду, що дорівнює тривалості обороту його оборотних активів. За два даних роки цей показник дещо(на 0,08пункта) знизився, але це суттєво не впливає на фінансовий стан підприємства і є в цілому плюсом для фінансового стану підприємства.

Коефіцієнт критичної ліквідності, характеризує очікувану платоспроможність підприємства через період через період, що дорівнює тривалості одного обороту дебіторської заборгованості. На нашому підприємстві за досліджуваний період цей показник знизився на 0,07пункта, хоча все одно він відповідає нормі це в основному із-за зменшення суми дебіторської заборгованості, що має свої позитивні сторони.

Коефіцієнт абсолютної ліквідності характеризує частину поточної заборгованості яку підприємство може погасити найближчим часом, На нашому підприємстві цей показник нижчий від норми, що вказує на дію зовнішніх факторів на платоспроможність підприємства.

В цілому ж ліквідність(платоспроможність) нашого підприємства є доброю – більшість і в тому числі найважливіший(коефіцієнт покриття) показників перевищують їх нормативне значення. Хоча ці показники поступово знижуються, - і це є негативною тенденцією.

1.3.Трактування поняття “податок з власників транспортних засобів”у літературних джерелах

Таблиця.1.3.

Дефініції поняття “податок з власників транспортних засобів.”

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Автор | Зміст поняття“податок з власників транспортних засобів.” |
| 1 | Крисоватий І.Д.[11,240с.] | Податки з власників деяких наземних і водних транспортних засобів є джерелом фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних шляхів загального користування і проведення природоохоронних заходів на водоймищах. |
| 2 | Ватувя І.Д.[6,189с.] | Це податок який сплачують юридичні і фізичні особи за умови, що:   * вони мають зареєстровані в Україні згідно з чинним законодавством транспортні засоби; * ці транспортні засоби перебувають у їх власності; * ці транспортні засоби є об’єктом оподаткування. |
| 3 | Захожай В.Б.[9,120с.] | Податок суб’єктами сплати якого є юридичні та фізичні особи, у тому числі іноземні громадяни та особи без громадянства, які мають зареєстровані транспортні засоби, якщо фізична особа передає право на користування іншій особі, то цей податок сплачує власник цього транспортного засобу, або від його імені особа, якій передано право на користування цим транспортним засобом. |
| 4 | Загородній А.В.[8,343с.] | Податок, що його сплачують фізичні особи та громадяни-власники транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, є одним із джерел фінансування будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування та проведення природоохоронних заходів на водоймищах. |
| 5 | Борисов А.Б.[2,9c.] | Сбор с владельцев автотранспортних средств взымаемый в виде местного налога, и используемый на содержание и улучшение улиц. |
| 6 | Поддєрьогін А.М.[24,111с.] | Це податок, кошти від стягнення якого, спрямовуються на фінансування будівництва, ремонту та утримання автомобільних шляхів загального користування, проведення природоохоронних заходів на водоймищах. |
| 7 | Буряковський В.В.[4,296c.] | Налог с некоторых наземних транспортних средств, самоходных машин и механизмов являеться источником финансирования строительства и содержания автомобильных дорог общего использования и проведения природоохранных мироприятий на водойомах. |
| 8 | Стасюк Т.А.[20,163c.] | Це прямий майновий податок, який нараховується і сплачується безпосередньо його платником у відповідності до чинного законодавства України. |
| 9 | Бутинець Ф.Ф.[5,240c.] | Є одним із загально державних податків, цей податок встановлений як джерело фінансування витрат пов’язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних шляхів загального користування та проведення природоохоронних заходів на водоймищах. |
| 10 | Філімоненков О.С.[21,188c.] | Прямий майновий податок який сплачується безпосередньо платником у відповідності до чинного законодавства. |
| 11 | Онисько С.М.[15,236c.] | Це податок платником якого є підприємства установи та організації, які є юридичними особами, іноземні юридичні особи та особи без громадянства, котрі мають зареєстровані згідно з чинним законодавством власні транспортні засоби, які є об’єктом оподаткування. |
| 12 | Зятковський І.В.[10,240c.] | Податок який є джерелом фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання доріг загального користування, проведення природоохоронних заходів на водоймищах(у межах 85% суми податку спрямовується в територіальні дорожні фонди обласних бюджетів, 15% із суми податку спрямовується до бюджетів місцевого самоврядування на аналогічні цілі).Податок сплачується з прибутку. |
| 13 | Аранчій В.І.[1,123с.] | Це податок платниками якого є підприємства, організації та установи – власники транспортних засобів та інших самохідних механізмів і машин, а об’єктом оподаткування є автомобілі, колісні трактори, мотоцикли, яхти та судна парусні, човни моторні. |
| 14 | Панасюк В.М.[16,234с.] | Податок, що сплачують підприємства, установи й організації, іноземні юридичні особи, а також громадяни України, іноземні громадяни та особи без громадянства, які мають зареєстровані в Україні згідно з чинним законодавством власні транспортні засоби, що є об’єктом оподаткування. |
| 15 | Бочко П.К.[3,189с.] | Є майновим податком, і згідно з Законом платниками цього податку є підприємства, установи організації, які є юридичними особами, мають зареєстровані в Україні згідно з чинним законодавством власні транспортні засоби |

Аналізуючи визначення різних авторів можна простежити тенденцію тяжіння їх до визначення відповідно до Закону України “Про податок з власників транспортних засобів”. На нашу думку найбільш доцільним буде використання такого визначення, а саме: Це податок платником якого є підприємства установи та організації, які є юридичними особами, іноземні юридичні особи та особи без громадянства, котрі мають зареєстровані згідно з чинним законодавством власні транспортні засоби, які є об’єктом оподаткування, податок, кошти від стягнення якого, спрямовуються на фінансування будівництва, ремонту та утримання автомобільних шляхів загального користування, проведення природоохоронних заходів на водоймищах. В цьому визначені відкривається суть об’єктів і суб’єктів оподаткування, також визначається призначення податку, що робить його зрозумілим, і незважаючи на дещо громісткий склад, доцільним у використанні.

**Розділ2.Податок з транспорту: фінансово-економічне значення для підприємства**

**2.1.Об’єкти і суб’єкти оподаткування**

Історія становлення.У своїй першiй редакцiї зазначений Закон визначав платниками податку пiдприємства, об'єднання та органiзацiї, в тому числi iноземнi, громадян України, iноземних громадян та осiб без громадянства, якi мають власнi транспортнi засоби (автомобiлi, мотоцикли, моторолери, трактори та мотоблоки) та iншi самохiднi машини i механiзми на пневматичному ходу, а також власникiв моторних човнiв (катерiв, яхт), мотосанейЛБуло встановлено, що податок не справляється з власникiв машин i механiзмiв на гусеничному ходу, а також зернозбиральних i спецiальних комбайнiв з двигунами. Всi самохiднi машини i механiзми подiлялись лише на чотири категорii, а ставки податку диференцiювалися в залежностi вiд потужностi двигуна (в кiловатах або кiнських силах) вiд 50 копiйок до 2 карбованцiв 4 копiйок з кiловата або кiнської сили) при цьому найвища ставка податку припадала на категорiю "Автомобiлi вантажнi вантажопiдйомнiстю бiльше 7 тонн та iншi самохiднi машини i механiзми". Зважаючи на "вузьку спецiалiзацiю" iнших трьох категорiй (автомобiлi легковi; вантажiвки вантажопiдйомнiстю до 7 тонн; мотоцикли, моторолери та мотоблоки), це давало змогу оподатковувати всi iншi самохiднi механiзми за максимальною ставкою податку.

Верховна Рада України 11 липня 1995 року прийняла Закон "Про внесення змiн i доповнень до деяких законодавчих актiв України" № 297/95-ВР. 3 25 липня 1995 року (день офiцiйного опублiкування) вiдповiдно до цього Закону ставки податку стали обчислюватися на пiдставi неоподатковуваного мiнiмуму доходiв громадян. Прив'язка ставок оподаткування до неоподатковуваного мiнiмуму доходiв громадян збереглася до 25 березня 1997 року.

12 лютого 1998 року по 31 грудня 2000 року для ряду платникiв податку було зупинено дiю Закону про податок з власникiв транспортних засобiв. До їх числа належать: сiльськогосподарськi товаровиробники, якi здiйснювали дiяльнiсть з виробництва сiльськогосподарської продукцiї на територiї Глобинського району Полтавської областi, Старобешiвського району Донецької областi та Ужгородського району Закарпатської областi (колективнi та державнi сiльськогосподарськi пiдприємства, акцiонернi товариства, агрофiрми, селянськi (фермерськi) господарства та iншi виробники сiльськогосподарської продукцiї, перелiк яких затверджено Полтавською, Донецькою, Закарпатською обласними радами вiдповiдно до Закону України "Про запровадження в порядку експерименту єдиного (фiксованого) податку для сiльськогосподарських товаровиробникiв" вiд 15 сiчня 1998 р. № 25/98-ВР.

3 1 сiчня 1999 року по 1 сiчня 2004 року призупинено дiю Закону про податок з власникiв транспортних засобiв для сiльськогосподарських пiдприємств селянських та iнших господарств, якi займаються виробництвом (вирощуванням), переробкою та збутом сiльськогосподарської продукцiї, на яких поширюються положения Закону України "Про фiксований сiльськогосподарський податок" вiд 17 грудня 1998 р. № 320-ХIУ.

Iз 1 липня 1999 року по 1 березня 2000 року звiльнялися вiд сплати податку пiдприємства легкої та деревообробної промисловостi Чернiвецької областi, якi є учасниками економiчного експерименту, перелiк яких затверджено Кабинетом Мїнiстрiв України за поданням Чернiвецької обласної державної адміністрації згiдно з Указом Президента України "Про економiчний експеримент щодо стабiлiзацiї роботи пiдприємств легкої та деревообробної промисловостi Чернiвецької областi" вiд 30 квiтня 1999 року № 461/99. А з 1 березня 2000 року було внесено змiни i зупинено на перiод проведения експерименту (до 1 липня 2001 року) дiю Закону про податок з власникiв транспортних засобiв для-згаданих в цьому абзацi пiдприємств, уже на пiдставi вiдповiдного Закону України "Про економiчний експеримент щодо стабiлiзацiї роботи пiдприємств легкої та деревообробної промисловостi Чернiвецької областi" вiд 13 сiчня 2000 року № 1375-XIV.

Суттєвi змiни в оподаткуваннi сталися у зв'язку з набранням чинностi Законом України "Про внесения змiн до деяких законiв України щодо фi.чзнсування дорожнього господарства" вiд 16 липня 1999 року № 986-14, Цей Закон змiнив грошову одиницю, в якiй виражалися ставки податку, єВРО було замiнено гривнею. Крiм цього, було пiдкориговано перелiк пiльговикiв та внесено цiлу низку Iнших змiн до Закону про податок з власникiв транспортних засобiв, у тому числi щодо вiдповiдальностi платникiв.

3 22 серпня 2000 року Закон України "Про внесения змiн до деяких законiв України щодо оподаткування пiдприємств та органiзацiй громадських органiзацiй iнвалiдiв" вiд 13 липня 2000 року № 1926-3 звiльнив вiд сплати податку iнвалiдiв.

I нарештi, останнi змiни до Закону про податок з власникiв транспортних засобiв було внесено у зв'язку з прийняттям добре вiдомого Закону України "Про порядок погашення зобов'язань платникiв податкiв перед бюджетами та державними цiльовими фондами" вiд 21 грудня 2000 р. № 2181-ІІI. Останнiм з 1 квiтня 2001 року встановлено 60-денний перiод для подання рiчної звiтностi, що знайшло своє вiдображення у вiдповiдних статтях Закону про податок з власникiв транспортних засобiв, а 2-рiчний строк, передбачений для перерахування неправильно сплаченого податку та стягнення податку з осiб, якi його не сплачували, було замiнено на 3-рiчний.

**ПЛАТКИКИ ПОДАТКУ**

Згiдно зi ст. 1 Закону про податок з власникiв транспортних засобiв фiзична (в тому числi iноземець або особа без грсмадянства) або юридична особа (в тому числi iноземнець) визначається платником податку за умови, що така особа є власником зареєстрованого в Українi транспортного засобу, визначеного як об'єкт оподаткування ст. 2 цього ж Закону. Таким чином, особи, якi є орендарями, лiзингоотримувачами, держателями застави (заставодержателями) з правом користування та iншi користувачi транспортних засобiв не є платниками податку.

Щоправда, нерiдко податковi iнспекцiї намагаються замiнити поняття права власностi фактом знаходження транспортних засобiв на балансi пiдприємства (особливо за угодами про лiзинг), посилаючись на положення ч. 3 ст. 6 Закону про податок з власникiв транспортних засобiв щодо подання "...на основi бухгалтерского звiту (балансу) розрахунку су ми податку...". При цьому увагу податкiвцiв можна привернути до гюложень ст. 1 Закону про податок з власникiв транспортних засобiв, якi чiтко встановлюють: "..якi мають зареєстрованi в Українi згiдно з чинним законодавством власнi транспортні засоби...". Крiм цього, в ч. i ст. 10 Закону України "Про лiзинг вiд 16 грудня 1997 р. № 723/97-ВР (далi -Закон про лiзинг) чiтко зазначено: "Об'єкт лiзингу протягом усього строку дії договору лiзингу є власнiстю лiзингодавця". До того ж договiр лiзингу може передбачати можливiсть викупу об'єкта лiзингу до закiнчення строку, але не ранiше строку, протягом якого амортизується 60% вартостi об'єкта лiзингу, визначеної на день укладення договору. Таким чином, лiзингоодержувач не є платником податку з власникiв транспортних засобiв. Але й лiзингодавець, у випадку фiнансового лiзингу, не є платником податку з власникiв транспортних засобiв, оскiльки розрахунки зi оплати податку подаються "на основi бухгалтерського звiту (балансу)", а вiдповiдно до абз. 2. ч. 1. ст. 9 Закону про лiзинг "майно, передане за договором фiнансового лiзингу, зараховується на баланс лiзингоодержувача". Зазначене пiдтверджується I листом ДПА України "Щодо сплати податку з власникiв транспортних засобiв" вiд 8 липня 2002 р. № 10627/7/17-0317-110, в останньому реченнi абз. 4 якого зазначено: "Тобто цей податок сплачується за власнi транспортнi засоби, що знаходяться на балансi пiдприємств...".

У випадку оперативного лiзингу транспортнi засоби, що є об'єктами лiзингу, залишаються на балансi лiзингодавця, право власності також належить лiзингодавцю, а тому саме вiн виступає платником податку,звісно якщо на нього не поширюються вимоги податкового законодавства щодо пільг або якщо він не є суб'єктом спецiальних режимiв оподаткування. Iнодi договори лiзингу мiстять положення щодо зобов'язання лiзингоодержувача сплачувати всi пов'язанi з майном, що є об'єктом лiзингу, податки та iншi обов'язковi платежi. Такi положення договорiв є нечинними як такi, що суперечать ст. 1 Закону про податок з власникiв транспортних засобiв, ст.ст. 1, 4, 9, 17 Закону про систему оподаткування.

Частковим вирiшенням як для лiзингодавця у випадку оперативного лiзингу, так i для орендодавця у випадку оренди є включення суми податку до суми плати за користування об'єктом лiзингу (до суми орендної плати), оскiльки, згiдно з пп. 5.2.5. Закону "Про оподаткування прибутку пiдприємств" вiд 28 грудня 1994 р. № 334/94-ВР "суми внесених (нарахованих) податкiв, зборiв (обов'язкових платежiв), установлених Законом України "Про систему оподаткування", вiдносяться до складу валових витрат пiдприємства". Щоправда, в цьому випадку, трохи збiльшаться зобов'язання з оплати податку на додану вартiсть (в залежностi вiд формулювання положень договору на 1/5 або 1/6 вiд суми включеного податку з власникiв транспортних засобiв).

Ще один важливий момент, пов'язаний з правом власностi, стосується сплати податку платниками - юридичними особами пiсля вiдчуження транспортних засобiв протягом року. Про що, власне, йдеться? Йдеться про рiзне розумiння положень ч. 2 ст. 6 Закону про податок з власникiв транспортних засобiв суб'єктами господарювання та податковими органами. Адже останнi намагаються тлумачити положення згаданої статтi як такi, що зобов'язують платника - юридичну особу сплачувати податок, навiть пiсля вiдчуження такого транспортного засобу (Лист ДПАУ вiд 7 червня 2001 р. № 7549/7/17-0517).

Проаналiзуємо положения ч. 2 ст. 6 Закону про податок з власникiв транспортних засобiв: "Перерахунки юридичними особами розмiру податку у зв'язку з перереєстрацiєю транспортних засобiв, визначених цим Законом, протягом даного року не провадяться". Враховуючи положения ст. 1 Закону, в якiй йдеться про право власностi на транспортнi засоби як необхiдну передумову визнання особи платником податку, можна дiйти висновку, що юридична особа не зобов'язана у будь-який спосiб уточнювати розмiр своїх податкових зобов'язань i аж нiяк не є платником податку.

Аналогiчну позицiю зайняв i Вищий господарський суд України. В своєму оглядовому листi "Про деякi питання практики вирiшення спорiв, пов'язаних iз застосуванням законодавства про податки" вiд 23 листопада 2001 року № 01-8/1271 йдеться саме про таку ситуацiю. Так, в абз. б п. 6 згаданого листа містяться позицiї щодо оцiнки чинного законодавства про податки: "Арбiтражним судом встановлено, що товариство сплачувало зазначений податок до вiдчуження транспортних засобiв фiзичним особам. Договорами купiвлi-продажу, податковими накладними та довiдкою Державтоiнспекції про перереєстрацiю автомобiлiв пiдтверджується факт продажу вiдповiдних транспортних засобiв. Зазначене свiдчить про те, що об'єкт оподаткування вибув з володiння товариства, тому обов'язок сплачувати податок з власникiв транспортних засобiв припинився".

Вiдповiдно до ст. 34 Закону України "Про дорожнiй рух" вiд 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ Державній реєстрації та облiку пiдлягають призначенi для експлуатації на вулично-дорожнiй мережi загального користування автомобiлi, автобуси, самохiднi машини, сконструйованi на шасi автомобiлiв, мотоцикли всiх типiв, марок i моделей, причепи, напiвпричепи та мотоколяски". їх державна реєстрацiя i облiк здiйснюються органами Державтоiнспекцiї Мiнiстерства внутрiшнiх справ України в порядку, затвердженому постановою КМУ "Про затвердження Правил державної реєстрацiї та облiку автомобiлiв, автобусiв, а також самохiдних машин, сконструйованих на шасi автомобiлiв, мотоциклiв усiх типiв, марок i моделей, причепiв, напiвпричепiв та мотоколясок" вiд 7 вересня 1998 р. № 1388.

**ОБ'ЄКТ ОПОДАТКУВАННЯ**

Поряд з характеристиками як платника податку, пов'язаними з реєстрацiєю транспортних засобiв та з правом власностi на них, має виконуватись ще одна умова - щодо вiдповiдностi таких зареєстрованих власних транспортних засобiв вимогам ст. 2 Закону про податок з власникiв транспортних засобiв, а саме: щоб такi транспортнi засоби визнавались об'єктами оподаткування.

Як згадувалося ранiше, починаючи з 25 березня 1997 року, об'єкти оподаткування стали визначатися за Гармонiзованою системою кодування та опису товарiв. В Українi iснувало три системи товарном номенклатури. Так, базуючись на угодi про створення вiльної торгiвлi вiд 15 квiтня 1994 року, через пiвтора року - 3 листопада 1995 року - було укладено Угоду про одину Товарну Номенклатуру зовнiшньоекономiчної дiяльностi Спiвдружностi Незалежних Держав [далi - ТН ЗЕД СНД). Ведения номенклатури було покладено на митну службу Росiйської Федерацiї. Поряд з нею з 1 травня 1992 року iснувала товарна номенклатуре зовнiшньоекономiчної дiяльностi. Нарештi, з 1 липкя 2001 року (через 45 днiв з моменту офiцiйного оприлюднення - публiкацiя в газетi "Урядовий кур'єр" вiд 16 травня 2001 року) Законом України "Про Митний тариф України" вiд 5 квiтня 2001 р. № 2371-IП (далi - Закон про митний тариф) в основу товарної номенклатури покладено Українську класифiкацiю товарiв зовнiшньоекономiчної дiяльностi (далi - УКТЗЕД), яка базується на Гармонiзованiй системi кодування та опису товарiв, яка i застосовується на сьогоднiшнiй день.

Застосозуючи УКТ ЗЕД, необхiдно звернути увагу на ряд суттєвих моментiв, якi прямо можуть вплинути на зобов'язання зi оплати податкiв. На практицi трапляються випадки, коли суб'єкти пiдприємиицької дiяльностi з метою зменшення податкових зобов'язань заявляють "Трактори колiснi" як нашини i механiзми для сiльськогосподарських робiт. Однак останнi класифiкуються за позицiєю 8701 90 "Трактори для сiльськогосподарських робiт та трактори для лiсового господарства, колiснi". Примiтка 2 до групп 87: "трактори" означає транспортнi засоби, призначенi головним чином для буксирування чи штовхання iнших транспортних засобiв i вантажiв, навiть якщо вони мiстять деяке допомiжне устаткування, що дозволяє транспортувати, з урахуванням їх основного застосування, iнструменти, насiння, добрива тощо. I навпаки, деякi органи, найчастiше податковi та органи державної податкової iнспекцiї, безпiдставно намагаються вiднести комбайни зернозбиральнi до груп 87, 88 роздiлу XVII, тодi як вони належать до товарної позицiї 8433 "Машини та механiзми для збирання й обмолоту сiльськогосподарських отже, не обкладаються податком з власникiв транспортних засобiв.

Наступною в Законi є позицiя 8703 - "Автомобiлi легкові” та iншi моторнi транспортнi засоби, призначенi для перевезення людей (крiм автомобiлiв, якi класифiкуються в товарнiй позицiї 8702, включаючи вантажно-пасажирськi автофургони та гоночнi автомобiлi". До даної товарної позицiї включаються моторнi транспортнi засоби рiзних видiв (включаючи автомобiлi-амфiбiї), призначенi для перевезення людей, однак не включаються автомобiлi товарної позицiї 8702. У транспортних засобiв даної товарної позицiї можуть бути мотори будь-якого типу (двигуни внутрiшнього згоряння, електромотори, газовi турбiни тощо).

Дана позицiя також поширюється на полегшенi триколiсні транспортнi засоби спрощеної конструкцiї, зокрема: обладнанi мотоциклетним двигуном i колесами тощо, якi в силу своєї механiчної конструкцiї мають ознаки звичайних автомобiлiв, тобто систему керування автомобільного типу або зворотної передачі i диференцiалом. Керування такими транспортними засобами здiйснюється, як правило, вiд одного центрального важеля керування, за допомогою якого водiй може заводити, робити прискорення, гальмування, зупиняти i давати заднiй хiд транспортному засобу, тзк само як i направляти його зправо або влiво, задаючи диференцiальний момент, що крутить, головним колесам або повертаючи передне колесо.

Транспортнi засоби можуть бути як колiсними, так i гусеничними (гусеничнi транспортнi засоби виступають об'єктом оподаткування на загальних пiдставах, оскiльки виняток передбачено законом лише для гусеничних тракторiв). До позицiї 8703 також включаються:

* автомобiлi (наприклад, автомобiлi-салони, автомобiлi, спортивнi i гоночнi автомобiлi);
* спецiалiзованi транспортнi засоби, такi, як автомобiлi швидкої допомоги, тюремнi фургони i катафалки;
* жилi автофургони (туристськi автофургони i т. д.), транспортнi засоби для перевезення людей, спецiально обладнанi пiд житло (зi спальними, кухонними, туалетними та iн. зручностями);
* транспортнi засоби, спецiально призначенi для пересування по снiгу (наприклад, снiгомобiлi);
* автомашини для гольфових майданчикiв i подiбнi транспортнi ззсоби.

Термiн "вантажопасажирський автофургон" означав транспортнi засоби з максимальною кiлькiстю в дев'ять сидячих мiсць (включаючи водiя), внутрiшнiй простiр яких може без конструктивних змiн використовуватися для перевезення як людей, так i вантажiв.

Аналiзуючи положення законiв про податок з власникiв транспортних засобiв та про митний тариф, потрібно зазначити, що не всi транспортнi засоби категорiї 8703 є об'єктами оподаткувзння. Об'єктами оподаткування мають бути лише автомобiлi легковi та автомобiлi з електродвигуном, оскiльки товарна група 8703 включає "автомобiлi легковi та iншi транспортнi засоби, призначенi для перевезення людей (крiм автомобiлiв товарної позицiї 8702), включаючи вантажопасажирськi автомобiлi, фургони та гоночнi автомобiлi".

Чимало питзнь виникає стосовно спецiалiзованих тракспортних засобiв, Вантажопасажирських та вантажних транспортних засобiв, щодо яких iснує багато роз'яснень Державної податкової адмiнiстрацiї України.

До групи 8704 "Автомобiлi вантажнi" вiдносяться:

• звичайнi вантажiвки i фургони (з вiдкритим, закритим брезентом, закритi i т.i.);

• автомобiлi i фургони усiх видiв для доставки вантажiв додому, фургони для переїздiв iз квартири на квартиру;

* вантажiвки з автоматичними розвантажувальними пристосуваннями (вантажiвки з перекидним кузовом i т.i.);
* автомобiлi-цистерни (незалежно вiд того, обладнанi вони насосами чи нi);
* рефрижерагорнi або термоiзольованi вантажiвки;

• багатонастильнi вантажiвки для перевезення кислоти в iзольованих вiд ударiв контейнерах, балонах iз бутаном i т.i,;

• важкi вантажiвки з рамами, що вiдкидаються, i заглибними похилими трапами для перевезення танкiв, пiднiмальних або траншеєкопальних машин, електричних трансформаторiв i т.i.;

* вантажiвки, спецiально призначенi дня перевезення свiжого бетону (за винятком бетономiшалок за товарною позицiєю 8705);
* смiттєзбiрники, незалежно вiд того, обладнанi вони навантажувальними, трамбувальними, демфiруючими та iн. пристроями чи нi;
* самоскиди, тобто транспортнi засоби мiцної конструкцiї з перекидним кузовом або з днищем, що вiдкривається вниз, призначеним для перевезення г'рунту, породи або iнших матерiалiв.

Із вище перерахованих транспортних засобiв об'єктами оподаткування можуть виступати лише тi, якi обладнанi двигунами внутрiшнього згоряння.

Аатомобiлi спецiального призначення, пожежнi i швидкої допомоги не є об'єктом обкладання податком. Не виступають також об'єктами оподаткування трактори на гусеничному ходу. Мотоцикли (в тому числi мопеди). велосипеди (якщо на них установлений двигун) з об'ємом цилiндра двигуна до 50 кубiчних сантиметрiв не є об'єктом оподаткування. Крiм цього, транспортнi засоби вантажнi, самохiднi, що використовуються на заводах, складах, у портах та аеропортах для перевезення вантажiв на короткi вiдстанi, теж не є об'єктами оподаткування.

Закон про податок з власникiв транспортних засобiв передбачає, що: пiдприємства автомобiльного транспорту загального користування (щодо транспортних засобiв, зайнятих на перевезеннi пасажирiв, на якi в установленому законом порядку визначено тарифи оплати проїзду в цих транспортних засобах незалежно вiд форм власностi); навчальнi заклади, якi повнiстю фiнансуються з бюджетiв (щодо учбових транспортних засобiв, за умов використання їх за призначенням) звiльняються вiд оплати податку. Однак це не означає, що такi особи не є платниками податку, оскiльки звiльнення вiд сплати нiяким чином не впливає на положення ст. 1 Закону про податок з власникiв транспортних засобiв, i вони мають подавати звiтнiсть iз зазначеного податку[21,с.38].

**2.2. Порядок обчислення і сплати податку з власників транспортних засобів**

Строки оплати податку. Податок з власникiв транспортних засобiв та iнших самохiдних машин i механiзмiв сплачується:

фiзичними особами - перед реєстрацiєю, перереєстрацiєю транспортних засобiв, а також перед технiчним оглядом транспортних засобiв щорiчно або один раз за два роки, але не пiзнiше першого пiврiччя року, в якому проводиться технiчний огляд;

юридичними особами - поквартально рiвними частинами до 15 числа мiсяця, шо настає за звiтним кварталом.

За придбанi протягом року юридичними особами транспортнi засоби податок сплачується перед їх реєстрацiєю по строках оплати (кварталах), якi не настали, починаючи з кварталу, в якому проведено реєстрацiю транспортного засобу. Розрахунок суми податку за такi транспортнi засоби в 10-денний термiн пiсля їх реєстрацiї подається до вiдповiдного податкового органу. За транспортнi засоби, знятi протягом року з облiку, податок не повертається.

Фiзичнi особи - платники податку зобов'язанi пред'являти органам, що здiйснюють реєстрацiю, перереєстрацiю або технiчний огляд транспортних засобiв, квитанцiї або платiжнi доручення про оплату податку як за попереднiй, так i за поточний роки, а платники, звiльненi вiд оплати цього податку, - вiдповiдний документ, що дає право на користування цими пiльгами.

Юридичнi особи - платники податку зобов'язанi пред'являти органам, що здiйснюють реєстрацiю, перереєстрацiю або технiчний огляд транспортних засобiв, платiжнi доручення про оплату податку з написом (помiткою) установи банку про зарахування податку по наземних транспортних засобах до територiальних дорожнiх фондiв, а по водних транспортних засобах - до вiдповiдних бюджетiв мiсцевого самоврядування (сiльських, селищних, мiських).

У разi вiдсутностi документiв про оплату податку або документiв, що дають право на користування пiльгами, реєстрацiя, перереєстрацiя i технiчний огляд транспортних засобiв не проваляться.

Порядок обчислення i оплати податку. Податок з власникiз транспортних засобiв та iнших самохiдних машин i механiзмiв обчислюється юридичними особами на основі звiтних даних про кiлькiсть транспортних засобiв та iнших самохiдних машин i механiзмiв за станом на 1 сiчня поточного року. Обчислення податку з власникiв наземних транспортних засобiв провадиться виходячи з об'єму цилiндрiв або потужностi двигуна кожного виду i марки транспортних засобiв, а податок з власникiв водних транспортних засобiв - виходячи з довжини транспортного засобу за ставками, зазначеними у статтi 3 Закону України .

У порядку, визначеному податковими органами, юридичнi особи подають за мiсцем свого знаходження та за мiсцем постiйного базування транспортних засобiв до податкових органiв у строки, визначенi законом для рiчного звiтного перiоду, на основi бухгалтерського звiту (балансу) розрахунки суми податку за формою, затвердженою центральним податковим органом України.

У разi викрадення транспортного засобу податок його власником не сплачується, якщо факт викрадення пiдтверджується вiдповiдними документами органiв, якими порушено вiдповiдну кримiнальну справу (стаття 6 Закону України “Про податок з власникiв транспортних засобiв та iнших самохiдних машин i механiзмiв”)

Якщо право користування транспортним засобом передано фiзичною особою за дорученням iншiй особi, податок з власникiв транспортник засобiв сплачується його власником або вiд його iменi особою, якiй це право передано, якщо це передбачено в дорученнi на право користування транспортами засобом, за мiсцем реєстрацiї цього транспортного засобу.

Сума податку з власникiв транспортних засобiв та iнших самохiдних машин i механiзмiв, що сплачується фiзичними особами, обчислюсться за ставками, визначеними у статтi 3 Закон України “Про податок з власникiв транспортних засобiв та iнших самохiдних машин i механiзмiв”(табл.2.2.).

Таблиця.2.2.

Ставки оподаткування

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Код | Опис об'єктiв ополаткування | Із 100куб.см циліндрів двигуна, з 1кВт потужності двигуна або 100см довжини |
| 1 | 2 | 3 |
| 8701 | трактори колісні (крім гусеничних) | 2.5 гри з 100 куб.см |
| 8701 20 | Сідельні тяачі | 15 грн. з 100 куб.см |
| 8702 | автомобiлi для перевезення не менш як 10 осіб, включаючи водія | 5 грн з 100 куб.см |
| 8703 | Автомобілі легкові, крім автомобілів з  електродвигуном — код 8703 90 10 00)  з об’ємом циліндра двигуна: |  |
|  | до 1000 куб.см | Згрн з 100 куб.см |
|  | з 1001 куб. см до1500 куб. см | 4 грн з 100 куб.см |
|  | з 1501куб. см до 1800 куб.см | 5 грн з 100 куб.см |
|  | з 1801 куб.см до 2500 куб.см | 10 грн з 100 куб.см |
|  | з 2501 куб.см до 3500 куб.см | 25грн з 100 куб.см |
|  | з 3501 куб.см більше | 40грн з 100куб.см |
| 1 | 2 | 3 |
| 8703 901000 | Транспортні засоби оснащені електродвигуном | 0.5 грн з 1 кВт |
| 8704 | Автомобілі вантажні з об’ємом циліндрів двигуна | - |
|  | до 8200 куб.см | 15грн з 100 куб.см |
|  | З 8201 куб.см до 15000 куб.см | 20грн з 100 куб.см |
|  | з 15001 куб.см і більше | 25 гни з 100 куб.см |
| 8705 | автомобiлi спеціального призначення  (крім пожежної і швидкої допомоги) | 5 грн з 100 куб.см |
| 8711 | Мотоцикли(мопеди) з двигуном(крім тих, що мають оюєм циліндра двигуна до 50 куб.см,-код871110 00 00) з об'ємом циліндра двигуна |  |
|  | до 500 куб.см | Згрн з 100 куб.см |
|  | з 501 куб.см.до 800 куб.см | 5 грн з 100 куб.см |
|  | від 801 куб.см і більше | 10 грн з 100 уб.см |
|  | Яхти і судна парусні з допоміжним двигуном або без нього(крім спортивних) |  |
| 8903 91 10 00 | морськi | 14 грн з 100 см довжини |
| 8903 91 91 00 | Яхти і судна парусні масою не більш як 100кг | 7 грн з 100 см довжиии |
| 8903 91 93 00 | Яхти і судна парусні масою понад 100кг та завдовжки не більш як 7,5м | 7 грн з 100 см довжиии |
| 8903 9199 00 | Яхти і судна парусні масою понад 100кг та завдовжки понад 7,5м | 14 грн з 100 см довжини |
|  | Човни моторні катери, крім човнів з підвісним двигуном(крім спортивних) |  |
| 8933 921000 | морські | 14 грн з 100 см довжини |
| 8903 92 91 00 | Човни моторні і катери завдовжки не більш як 7,5м | 7 грн з 100 см довжини |
| 8903 92 99 00 | Човни моторні і катери завдовжки понад 7,5м | 14 грн з 100 см довжини |
|  | Плавучі засоби (крім спортивних) |  |
| 8903 99 10 00 | З масою не більш як 100 кг | 7 грн з 100 см довжини - |
| 8903 99 9100 | завдовжки не більш як 7,5м та масою понад 100кг | 7 грн з 100 см довжини |
| 8903 99 99 00 | завдовжки понад 7,5м та масою понад 100кг | 14 грн з 100 см довжини |

Якщо транспортнi засоби придбано у другому пiврiччi, то податок сплачується в половинному розмiрi встановленої суми.

У разi виявлення юридичних чи фiзичних осiб, якi не сплачували податок з власникiв транспортних засобiв та iнших самохiдних машин i механiзмiв, вони зобов'язанi сплатити податок не бiльш як за три попереднiх роки

Перерахування неправильно сплаченого податку допускається не бiльш як за три попереднiх роки[25,с.37].

Оподаткування податком не є прогресивним оскільки транспортні засоби мають незмінний обєкт оподаткування та тверді ставки.

Розрахунок податку здійснюється згідно з наказу Державної податкової адміністрації від 17 вересня 2001р. №373[12,с.28;25,с.40].

Для громадян, у власностi яких перебувають транспортнi засоби, що вiдповiдно до чинного законодавства повиннi проходити державний технiчний огляд у 2006 р., граничний термiн сплати податку з власни­кiв транспортних засобiв - 30 червня (п'ятниця).

Таким чином, у разi якщо для транспорт­ного засобу передбачено термiн проходження техогляду — один раз на два роки, у 2006 р. громадяни — власники транспорт­них засобiв зобов'язанi надати органу, який провадить технiчний огляд транспортного засобу, квитанцiю про сплату податку з влас­никiв транспортних засобiв за рiк, який передує технiчному огляду (2005 р.). та за рiк, в якому проходить технiчний огляд (2006 р.), або за два роки разом, а платники, звiльненi вiд сплати цього податку, — вiдповiдний до­кумент, що дає право на пiльги. У разi якщо вiдповiдно до чинного законодавства перед­бачено щорiчне проходження технiчного ог­ляду транспортного засобу, громадяни повиннi надати квитанцiю про сплату податку з власникiв транспортних засобiв з рiчною сумою податку[18,с.38].

**2.3.Пільги при оподаткуванні податком. Відповідальність платників**

Вiд оплати податку звiльняються:

а) пiдприємства автомобiльного транспорту загального користування щодо транспортних засобiв, зайнятих на перевезеннi пасажирiв, на якi в установленому законом порядку визначено тарифи оплати проїзду в цих транспортних засобах незалежно вiд форм власностi;

б) навчальнi заклади, якi повнiстю фiнансуються з бюджетiв, стосовно учбових транспортних засобiв, при умовi використання їх за призначенням;

в) особи, зазначенi у пунктах 1 i 2 статтi 14 Закону України "Про статус i соцiальний захист громадян, якi постраждали внаслiдок Чорнобильської катастрофи" ( 796-12 ), статтях 4-11 Закону України "Про статус ветеранiв вiйни, гарантiї їх соцiального захисту" ( 3551-12 ), статтях б i 8 Закону України "Про основнi засади соцiального захисту ветеранiв працi та iнших  
громадян похилого вiку в Українi" ( 3721-12 ), а також iнвалiди незалежно вiд групи iнвалiдностi (у тому числi дiти-iнвалiди за поданням органiв соцiального захисту) - щодо одного легкового автомобiля (мотоколяски) з об'ємом цилiндрiв двигуна до 2500 куб. см або одного мотоцикла з об'ємом цилiндрiв двигуна до 650 куб. см чи одного човна моторного або катера (крiм спортивного) з довжиною корпусу до 7,5 м; ( Пункт "в" частини першої статтi 4 в редакцiї Закону N 1926-III ( 1926-14 ) вiд 13.07.2000 )

г) особи, зазначенi у пунктах Зi4 статтi 14 Закону України "Про статус i соцiальний захист громадян, якi постраждали внаслiдок Чорнобильської катастрофи", щодо одного легкового автомобiля з об'ємом цилiндрiв двигуна до 2500 куб. см або одного мотоцикла з об'ємом цилiндрiв двигуна до 650 куб. см чи одного човна моторного або катера (крiм спортивного) з довжиною корпусу до 7,5 м до їх вiдселення та протягом трьох рокiв пiсля переселення iз зони гарантованого добровiльного вiдселення чи зони посиленого радiоекологiчного контролю;

д) на 50 вiдсоткiв - сiльськогосподарськi пiдприємства товаровиробники за трактори колiснi, автобуси та спецiальнi автомобiлi для перевезення людей з кiлькiстю мiсць не менше десяти;

е) на 50 вiдсоткiв - громадяни, у власностi яких знаходяться легковi автомобiлi (код 87 03), виробленi в країнах СНД i поставленi на облiк в Українi до 1990 року включно.

Вiдповiдальнiсть платникiв

У разi приховування (занижения) об'єктiв оподаткування з власникiв транспортних засобiв стягуються сума несплаченого податку, а також пеня або штраф у порядку, передбаченому законом.

Посадовi особи, виннi у приховуваннi (неврахуваннi) об'єктiв оподаткування, а також у вiдсутностi бухгалтерского облiку чи веденнi його з порушенням встановленого порядку, у неподаннi, несвоєчасному поданнi або поданнi не за встановленою формою розрахункiв чи iнших документiв, пов'язаних з обчисленням i оплатою податку, притягаються до вiдповiдальностi вiдповiдно до чинного законодавства.

Недоїмки по податку, а також суми штрафiв, пеня стягуються з платникiв податку згiдно з законодавством[7,с.25].

**Розділ3.Шляхи удосконалення роботи ЗАТ”Житомирпромспецбуд”**

**3.1.Напрями удосконалення порядку розрахунку та сплати до бюджету податку з власників транспортних засобів на ЗАТ”Житомирпромспецбуд”**

У Розрахунку суми податку загальну суму податку, що підлягає сплатi, платник розбиває на чотири рiвнi частини (кожна по 25% вiд загальної суми податку пiдсумкового рядка), та­ким чином узгоджуючи суму податкового зобов'язання зi щоквартальною оплатою податку з власникiв транспортних засобiв до бюджету.

Пiд час заповнення Розрахунку суми податку за придбанi транспортнi засоби протягом року проставляється та сума податку, яка вiдповiдає кiлькостi кварталiв (включаючи квар­тал, в якому зареєстровено транспортний засiб), що залишились до кiнця року, в якому придбано транс­порті засоби[17,с.33].

Наведемо розрахунок податку з власників транспортних засобіів за 2006рік на нашому підпприємстві:

13 січня 2006р.

Вихідний№7654996

Розрахунок

суми податку з власників транспортних засобів

та інших самохідних машин і механізмів

x

Назва підприємства, установи, організації\_\_\_\_\_\_ Загальний розрахунок

\_\_\_\_\_\_ЗАТ”Житомирпромспецбуд”\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Уточнений розрахунок

x

Місцезнаходження\_\_\_м.Житомир, вул. Бородія,49\_\_\_\_ Розрахунок заа 2006р.

Телефон\_\_\_\_\_\_36-15-47\_\_\_ Розрахунок за придбані транспортні засоби

Поточний рахунок\_ОД АКБ “Укрсоцбанк” у м.Житомир

Індефікаційний код за ЄДРПОУ 33019799 Код за за СПОДУ 7774

Розрахунок подається до Державної податкової інспекції в\_м.Житомирі\_\_\_\_ (грн.)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № з/п | Код транспо- ртного засобу згiдно з Гармонi-зованою системою опису та кодування товарiв | Марка транспортного засобу | Мо-дель Тран-портного  засобу | 1) Об'ем циліндрів двигуна (см);  2) потужні-сть  двигуна (кВт): 3) довжина корпусу (см) | Кiль-кiсть  Однорi-дних транс-порт-них зассбів | Ставка  податку  в грн. на  рiк:  1)зi100см куб.  2)з 1кВт  3)Зi 100 см | Сума нарахо-шого  подат-ку | Пільги | | Сума податку, що пiдлягає  сллатi |
| Код згiд-но з довi-дни-ком пільг | Сума |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 1 | 8703 | Chevrolet | Aveo | 1498 | 1 | 4,0 | 59,92 | - | - | 59,92 |
| 2 | 8704 | КамАЗ | 55102 | 10850 | 2 | 20,0 | 4340,0 | - | - | 4340,0 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Усього |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 4399,92 |

Строки сплати податку І квартал\_1099,98\_грн. До\_15.04\_2006р. (25% від суми гр..11)

ІІ квартал\_1099,98\_грн. До\_15.07\_2006р. (25% від суми гр..11)

ІІІ квартал\_1099,98\_грн. До\_15.10\_2006р. (25% від суми гр..11)

ІV квартал\_1099,98\_\_грн. До\_15.01\_2007р. (25% від суми гр..11)

Як бачимо, що порядок розрахунку цього податку є досить точним і простим, тому не потребує нагальних удосконалень, а от порядок сплати і адміністрування податку можна було б дещо удосконалити.

На сьогодні досить велаика кількість власників транспортних засобiв не сплачують, несвоєчасно сплачують або сплачують не в повному обсязi зазначений податок. На оплату впливає i те, що багато громадян використовують транспорті засоби на пiдставi генеральних доручень, через що анi власники, нi користувачi не сплачують податок. Сьогодення потребує нових пiдходiв та значного вдосконалення порядку адмiнiстрування податку, що, в свою чергу, має супроводжуватися змiнами до законодавчих актів.

ДПА України вживаються заходи щодо вдосконалення процесів адміністрування податків, у тому числі з власникiв транспортних засобiв. а саме: розробляються моделi автоматизованого адмiнiстрування податку на базi систем мiжвiдомчого обмiну iнформацiєю, проводиться роз'яснювальна робота серед власникiв транспорту[18,с.38].

Наше підприємство іноді бере транспортні засоби в оренду. При цьому сплата податку з власників транспортних засобів передається нашому підприємству за договором(посилаючись на положення ч.3 ст.6 Закону про податок з власникiв транспортних засобiв щодо подання "...на основi бухгалтерського звiту(балансу) розрахунку суми податку..."). ...". При цьому увагу можна привернути до гюложень ст.1 Закону про податок з власникiв транспортних засобiв, якi чiтко встановлюють: "..якi мають зареєстрованi в Українi згiдно з чинним законодавством власнi транспортні засоби...". Зазначене пiдтверджується і листом ДПА Укрзїни "Щодо сплати податку з власникiв транспортних засобiв" вiд 8 липня 2002 р. № 10627/7/17-0317-110, в останньому реченнi абз. 4 якого зазначено: "Тобто цей податок сплачується за власні транспортнi засоби, що знаходяться на балансi пiдприємств...".

Отже, наше підприємство не повинно сплачувати це податок, а може лише відшкодовувати його суму орендодавцю, і лише у випадку коли це зазначено у договорі оренди.

Також не малий вплив на економічно–фінансовий стан здійснює структура управління , тому ми не можемо не торкнутися її у процесі прогнозування загальної ефективності стану підприємства, а також розробки нових моделей.

В рамках структури управління протікає управлінський процес (рух інформації і прийняття управлінських рішень), між учасниками якого розподілені задачі і функції управління, а отже - права і відповідальність за їх виконання. З цих позицій структуру управління можна розглядати як форму розподілу і кооперації управлінської діяльності, в рамках якої відбувається процес управління, направлений на досягнення наміченої цілі менеджмента.

Формування структури управління потрібно зв'язувати з визначенням повноважень і відповідальності кожного робітника і органу управління, зі встановленням системи вертикальних і горизонтальних зв'язків між ними.

З цих позицій структура управління представляється в вигляді системи оптимального розподілу функціональних обов'язків, прав і відповідальності, порядку і форм взаємодії між її складовими органами ,що входять в управління і працюючими в них людьми.

На досліджуваному підприємстві аналізуючи фінансовий стан ми дійшли висновку, що структуру управління можна й покращити. Оскільки систематично проявляється тенденція у нестачі професіоналів управлінців та такої пофесії як бухгалтера-аналітика.

**3.2.Прогноз основних показників діяльності ЗАТ”Житомирпромспецбуд” на 2007р.**

Прогноз основних показників діяльності ЗАТ“Житомирпромспецбуд” на 2007р. наведено в таблиці.3.2.

Фондовіддача. Як бачимо на нашому підприємстві цей показник за останні два роки зріс більш ніж у два рази, ми вважаємо,що в 2007р. цей показник зросте до 1,6 із-за подальшої амортизації основних засобів, але він не збілшиться ще у два рази, бо відбудеться часткове оновлення основних засобів.

Фондомісткість. Як бачимо на нашому підприємстві за два роки цей показник знизився, що є негативним фактором, але у 2007р. він поступово вирівняється через часткове оновлення основних засобів.

Фондоозброєність.В нашому випадку цей показник з однієї сторони знижуватиметься з із-за підвищення кількості працівників і підвищуватиметься із-за оновлення основних засобів.

Рентабельність ОЗ. Показник підвищиться через збільшення питомої ваги прибутку в структурі балансу.

Рентабельність ресурсів. На нашому підприємстві рентабельність капіталу має мінімальне значення і не велике зростання у порівнянні з попереднім періодом, але у 2007р. цей показник підвищиться оскільки підприємство має вигідні контракти на цей рік, що означає підвищення прибутку.

Рентабельність капіталу. Цей показник не набагатто зміниться у поточному році, оскільки власний капітал зростатиме у відповідності з зростанням прибутку.

Обсяг власних обігових коштів.Підвищеться оскільки як очікується зросте вартість дебіторської заборгованості.

Коефіцієнт зносу. Зменшиться, оскільки відбудеться часткове оновлення основних засобів, що призведе до наближення до нульової точки-межі визначення застарілості обладнання, оскільки не можливо відразу повністю оновити основні засоби-бо для цього потрібне відволікання великих коштів.

Коефіцієнт оборотності обігових коштів. Збільшиться через підвищення інтенсифікації праці і оборотності обігових коштів.

Період одного обороту коштів. У 2005р. період обороту наших обігових коштів тривав більш як два роки, а у 2006р. вже трохи більше одного року, що є позитивною тенденцією. У 2007р. цей показнник досягне показника 1рік, через фатори зазначені вмще.

Коефіцієт завантаження обігових коштів. Прямує до одииці оскільки як очікується, збільшиться чиста виручка підприємства за звітний період.

Коефіцієнт співвідношення власних і залучених джерел коштів. Його підвищення свідчить про підвищення фінансової стійкості підприємства.

Коефіцієнт покриття. За два попередніх роки цей показник дещо(на 0,08пункта) знизився, але це суттєво не впливає на фінансовий стан підприємства. У 2007р. підвищиться оскільки зменшиться питома вага зобов’язань у структурі балансу.

Коефіцієнт критичної ліквідності. Збільшиться в основному із-за збільшення суми дебіторської заборгованості.

Коефіцієнт абсолютної ліквідності. На нашому підприємстві цей показник нижчий від норми, що вказує на дію зовнішніх факторів на платоспроможність підприємства. Але у 2007р. він підвищиться через покращення зовнішнього впливу на підприємство.

**Висновок**

В ході здійсненої роботи ми можемо побачити, що на даний час ми вже маємо реальну базу для того щоб розвивати наше підприємство.

На досліджуваному підприємстві при дослідженні можна простежити деякі недоліки і деякі позитивні сторони. Недоліки в невідладженій системі взаємодії з дебіторами, а також недостатньо високий рівень організації оплати праці і способів відволікання коштів на неї. Перевагами нашого підприємства є те, що воно не сильно залежить від змін обсягу виробництва оскільки має ще декілька предметів діяльності, також простежується достатньо високий рівень планування – порівняння фактичного і планового рівня виробництва за номенклатурою 99%, а за обсягом перевиконано на 1,2%.

Також позитивною стороною фінансового стану нашого підприємства є позитивні показники ліквідності. Що означає, що наше підприємство може вчасно розраховуватись із кредиторами, постачальниками, бюджетом тощо.

В контексті дослідження нашого підприємства ми здійснили дослідження щодо оподаткування податком з власників транспортних засобів, способів його розрахунків і сплати, а також удосконалення цих розрахунків і сплати. Ми зясували, що одним iз джерел фiнансування дорожнього господарсва є податок з власникiв транспортних засобiв та iнших самохiдних машин i механізмів(наш об’єкт дослідження). Його частина в загальній сумi фонду на реконструкцiю, ремонт, будiвництво та утримання автомобiльних шляхiв становись понад 35%. Тому він є важливим структурним елементом фінансової системи і місцевих бюджетів.

**Список використаної літератури**

1.Аранчій В.І. Фінанси підприємств. Навчальний посібник.-К.:ВД ”Професіонал”, 2004.-304с.

2.Борисов А.Б. большой экономический словарь.-М.: Книжный Мир,1999.-895с.

3.Бочко П.К. Податкова система. Навчальний посібник. – К.:Центр навчальної літератури,2006. – 386с.

4.Буряковський В.В. та інші. Податки:Учбовий посібник. – Дніпропетровськ: “Пороги”,1998.-642с.

5.Бухгалтерський податковий облік. навч. пос. для студентів спеціальності 7.050106 ”Облік і аудит.”/ за ред. д.е.н., проф.. Ф.Ф. Бутинця, к.е.н., доц. С.Л. Береза: 2-е вид., доп. І перероб. – Житомир: ПП “Рута”,2004.-384с.

6.Ватуля І.Д., Ватуля М.І., Рибалко Л.В. Податки, збори, платежі: Навч. пос.-К.:Центр навчальної літератури,2006.-352с.

7. Закон України “Про податок з власникiв транспортних засобiв та iнших самохiдних машин i механiзмiв” від 11.12.91 №1963-XІІ(остання редакція від 25.03.2005 №2505-ІV)// Вісник податкової служби України №7,2006. 25с.

8.Загородній А.Г., Вознюк Л.Т. Сновженко Т.С. Фінансовий словник.-3-тє вид. виправлене та доповнене. – К.:Т-во “Знання”, КОО,2000.-587с.

9.Захожай В.Б. Литвиненко Я.В. Захожай К.В. Литвиненко Р.Я.Система оподаткування та податкова політика: Навчальний посібник/ Під заг. ред. В.Б. Захожая та Я.В. Литвиненко.-К.: Центр навчальної літератури,2006.-468с.

10.Зятковський І.В. Фінанси підприємства: Навч. посібник.-2-ге вид., перероб. та доп. – К.: Кондор\_2003.-364с.

11.Крисоватий А.У. Десятнюк О.М. Податкова система: Навчальний посібник. – Тернопіль: Корон-бланки,2004.-331с.

12.Лекарь С.І. Наказ ДПА України від 17 вересня 2001р. №373//Вісник податкової служби України №7,2006. 28с.

13. Лекарь С.І. Сплата податку з власників транспортних засобів у 2002 році та завдання на 2003 рік//Вісник податкової служби України №7,2003. 11с.

14. Макаровська Т.П.Бондар Н.М. Економіка підприємства: Навч. пос. для студ. вищ. навч. закл.-К.:МАУП,2003.-304с.