

Література:

3. Управлінський облік : підручник / Г.О. Партін, А.Г. та ін.; Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2013. 280 с.
4. Шинкаренко В.Г. Бурмака М.М. Галузеві особливості розвитку дорожнього господарства. *Економіка транспортного комплексу*. 2011. Вип. 18. С. 143-153.
5. ДАК «Автомобільні дороги України» : веб-сайт. URL: <https://adu.com.ua/pro-kompaniiu/>

ОСОБЛИВОСТІ НОРМУВАННЯ ВИТРАТИ ПАЛИВА ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ДЛЯ ПІДПРИЄМСТВ НЕ АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

*Кривошапов С.І., к.т.н., доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

Підприємства мають здійснювати облік матеріальних ресурсів, які є у господарській діяльності. Якщо на балансі підприємства знаходяться дорожньо-транспортні засоби, то необхідно проводити облік споживання паливно-мастильних матеріалів у натуральному та вартісному вигляді. Також витрати на паливо можуть враховуватися для автомобілів які взяти в оренду.

Нормування палива автомобільним транспортом закріплено на законодавчому рівні [1]. Цей закон є обов'язковим для виконання для всіх підприємств, які мають безпосереднє підпорядкування до Міністерства інфраструктури України.

Норми [1] визначають базову норму витрати палива для різних марок транспортних засобів, але їх кількість дуже обмежена. Норми [1] не змінювались більш 10 років, отже у них відсутні дані для нових автомобілів.

Проте закон [1] не пройшов реєстрацію у Міністерстві юстиції України. Отже, вважатимуться, що це норми не мають міжвідомчий характер, тобто не поширюється на підприємства, які не підпорядковуються Міністерству інфраструктури України.

Згідно з листом Міністерства юстиції України № 1112-0-4-14/10.1 від 28.02.2014 року, було внесено пояснення, що наказ [1] є актом нормативно-технічного характеру та відповідно до положення [2] «державної реєстрації в Міністерстві юстиції не підлягає та є чинним без такої».

Згідно з листом Головного контрольно-ревізійного управління України № 20-14/1232 від 11.08.2010 року, рекомендовано що «іншими центральними органами виконавчої влади, підприємствами, установами, організаціями повинні бути розроблені власні нормативні документи щодо нормування витрат палива та мастильних матеріалів відповідно до законодавства».

Галузеві норми витрати палива були розроблені для машин будівельної галузі [3] та на роботу дорожньо-будівельних і спеціальних машин для Державного агентства автомобільних доріг України [4].

Режим руху спеціальних автомобілів, які застосовуються у різних підприємствах, відрізняється від навантаження для транспортних автомобілів. Наприклад, автомобілі швидкої медичної допомоги, що належать до Міністерства охорони здоров'я України, експлуатуються із підвищеними швидкостями. Часто спеціальне обладнання таких автомобілів встановлюється на заводське шасі, а додаткова вага не враховується у витраті палива. Бригада швидкої допомоги, що складається з 2-3 осіб, постійно рухається з машиною, а також необхідно враховувати вагу хворої та супроводжуючої особи. На транспортному засобі може встановлюватись додаткове медичне обладнання, яке споживає значну енергію, яка відбирається від двигуна автомобіля. Всі ці особливості не враховані у нормах витрати на паливно-мастильні матеріали [1].

Нормування витрати палива необхідно проводити для розрахунку загальних витрат на господарську діяльність підприємства, з яких розраховуватимуться податкові виплати. Обсяги споживання палива впливають на величину тарифів, значення яких є критичними для неприбуткових бюджетних та комунальних підприємств.

Раніше витрата палива понад норми відносилася до негосподарської діяльності або до нецільових витрат. Зараз Податковий Кодекс України (ПКУ) не робить відмінностей на нормативне чи наднормативне споживання паливно-мастильних матеріалів. Перевитрата палива не обкладається додатковими штрафами та відрахуваннями. Витрати на паливо відбувається щодо розрахунків фінансового результату до оподаткування, а у ПКУ не передбачено корегування фінансового результату на перевищення витрат палива понад норми, яка була зазначена у нормах [1].

У бухгалтерському обліку фіксується тільки витрати палива за фактичним споживанням. Але обов'язково потрібно, щоб фактичне споживання палива було підтверджено оформленими належним чином первинними документами.

Отже, перспективним напрямком щодо подальшого вдосконалення методики нормування витрат палива є: розробка галузевих норм витрати паливно-мастильних матеріалів; враховувати особисті режими роботи та навантаження транспортних засобів (переобладнання машини, встановлення додаткових споживачів енергії, рух машини з пониженими або підвищеними швидкостями, тривалі зупинки з включеним двигуном тощо); найчастіше вносити зміни і доповнення значень базової норми витрати палива [1] для нових марок автомобілів чи переходити до розрахункових методів [5] щодо визначення норм витрати палива за технічними показниками автомобілів.

Література:

1. Норми витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті. Нормативний документ, затверджений Міністерством інфраструктури України 07.10.2011. Київ: ДП «ДержавтотрансНДІпроект», 2012, 120 с.

2. Про затвердження Положення про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади. Постанова

Кабінету Міністрів України № 731 від 28 грудня 1992 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/731-92-п#n59>.

3. ДБН В.2.В-12-2000. Типовые нормы расхода топлива и смазочных материалов для эксплуатации техники в строительстве. URL: https://dnaop.com/html/34212/doc-ДБН_В.2.В-12-2000.

4. Норми витрат паливно-мастильних матеріалів на роботу дорожньо-будівельних та спеціальних машин Н218. "Укравтодор" 043-96. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0156625-96>.

5. Говорущенко Н.Я., Туренко А.Н. Системотехника транспорта (на примере автомобильного транспорта). Харьков: ХГАДТУ, 1998, 474 с.

ПОНЯТТЯ ПОДАТКОВОГО ТИСКУ НА ДОХОДИ ГРОМАДЯН ТА ПІДХОДИ ДО ЙОГО ОЦІНКИ

*Маліков В.В., д.держ.упр., професор
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

На теперішній час немає єдиного поняття податкового тиску. Деякі автори віддають перевагу назві цього показника як податкове навантаження. Розгляду питань податкового навантаження присвячені роботи широкого кола науковців [1, 2].

Під податковим навантаженням у широкому сенсі можна розуміти ступінь вилучення державою фінансових ресурсів як на загальнодержавному рівні, так і на рівні окремого господарюючого суб'єкту з метою виконання нею політичної, економічної та соціальної функцій. Розглянемо деякі підходи до оцінки податкового тиску.

Макурін А.А. пропонує розрахунок показника податкового навантаження підприємства здійснювати шляхом співвідношення суми податкових платежів, тягар від сплати яких припадає тільки на підприємство, та прибутку підприємства до оподаткування [3].

Система показників ефективності оподаткування підприємств представлена Гречко А.В. За економічною сутністю вони відображають різні сторони та аспекти податкового тиску. В складі таких показників наступні: індекс загального податкового навантаження, питома вага окремого податку у структурі податкових платежів, коефіцієнт податкового навантаження на фінанси підприємства, коефіцієнт податкового навантаження на власний капітал, коефіцієнт податкового навантаження на чистий прибуток, податкомісткість діяльності підприємства, коефіцієнт ефективності соціальних платежів, коефіцієнт ефективності податку на доходи фізичних, коефіцієнт ефективності оподаткування трудових ресурсів, загальний показник оподаткування трудових ресурсів та інші [4].

Наведені вище показники податкового тиску не мають нормативних значень. Для різних підприємств з їх особливими умовами виробничої та