

DOI: [10.32702/2307-2105-2021.2.75](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2021.2.75)

УДК 336.226.2

Н. П. Теслюк,

*к. е. н., доцент, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту,
Національний транспортний університет, м. Київ
ORCID ID: 0000-0002-0338-9088*

Я. Я. Назаренко,

*к. е. н., доцент, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту,
Національний транспортний університет, м. Київ
ORCID ID: 0000-0002-2343-6988*

С. А. Наконечна,

*старший викладач кафедри фінансів, обліку і аудиту,
Національний транспортний університет, м. Київ
ORCID ID: 0000-0003-0507-4116*

ТРАНСПОРТНИЙ ПОДАТОК ТА ЙОГО РОЛЬ У ФОРМУВАННІ МІСЦЕВИХ БЮДЖЕТІВ

N. Tesliuk

*PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Finance,
Accounting and Auditing, National Transport University, Kyiv
Ya. Nazarenko*

*PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Finance,
Accounting and Auditing, National Transport University, Kyiv
S. Nakonechna*

*Senior Lecturer of the Department of Finance, Accounting and Auditing,
National Transport University, Kyiv*

TRANSPORT TAX AND ITS ROLE IN THE FORMATION OF LOCAL BUDGETS

Стаття присвячена дослідженню розвитку справляння транспортного податку в Україні та його фіскальної ефективності, що виявлена у формуванні дохідної частини місцевих бюджетів України.

Транспортний податок – обов'язковий безумовний прямиий платіж, який сплачується юридичними та фізичними особами до місцевих бюджетів за легкові автомобілі, які належать їм на правах власності та відповідають двом критеріям: з року випуску не минуло більше 5 років та середньоринкова вартість становить понад 375 розмірів мінімальної заробітної плати. Досліджено за даними Державної казначейської служби України фіскальну функцію транспортного податку, що реалізується частково в сучасних умовах. Визначено основні напрями реформування транспортного податку та посилення його фіскальної ефективності визначено доцільність індексації ставки транспортного податку та розширення бази оподаткування та долучення до об'єктів оподаткування інших транспортних засобів, таких як мотоцикли, катери, яхти, гелікоптери тощо.

The article is devoted to the study of the development of transport tax collection in Ukraine and its fiscal efficiency, which is revealed in the formation of the revenue side of local budgets of Ukraine.

The tax system is changing to find alternative sources of tax revenues to the budget in the direction of expanding the objects of taxation of existing taxes, raising the rates of existing taxes, collecting new taxes. An example of the expansion of the tax base of local budgets was the introduction of collecting from 01.01.2015 transport tax as part of the property tax. The tax component of the acquisition or termination of ownership of vehicles includes the obligation to accrue and pay other taxes: value added tax, excise tax, personal income tax, but special attention needs to be paid to the transport tax as a tax on vehicle ownership.

The issue of vehicle taxation is studied in the works of domestic scientists with the predominance of research on legal regulation or foreign experience in vehicle taxation. This updates the study of various aspects of transport taxation, including its role in shaping local budgets.

Transport tax is a mandatory unconditional direct payment paid by legal entities and individuals to local budgets for cars owned by them and meeting two criteria: no more than 5 years have passed since the year of issue and the average market value is more than 375 times the minimum salary (750 times the minimum salary was in 2016). The fiscal function of the transport tax is partially implemented in modern conditions, as the share of revenues from this tax does not exceed one percent of local budget revenues and decreases from 2018. According to estimates, it was concluded that the annual reduction of local budget revenues from vehicle taxation by UAH 61.6 million in 2018-2020. This trend was due to a decrease in the number of taxable vehicles and the invasion of transport tax rates. The main directions of transport tax reform and strengthening its fiscal efficiency are the expediency of indexation involvement in taxation of other vehicles, such as motorcycles, boats, yachts, helicopters, etc.

Ключові слова: транспортний податок; податок на майно; податкові надходження; місцеві бюджети; легкові автомобілі.

Keywords: transport tax; property tax; tax revenues; local budgets; cars.

Постановка проблеми. Розвиток податкової системи України відбувається під впливом численних екзогенних і ендогенних факторів, у першу чергу, зростаючі потреби у населення і бізнесу у публічних послугах. Для пошуку альтернативних джерел податкових надходжень до бюджету змінюється податкова система у напрямі розширення об'єктів оподаткування існуючих податків, підвищення ставок існуючих податків, справляння нових податків. У розвитку місцевого оподаткування з погляду фіскальної значущості можна виділити два періоди, що пов'язано з його реформуванням та зміною складу місцевих податків та зборів, адміністрування та порядку нарахування. Перший період розвитку місцевого оподаткування тривав до 2011 р., коли частка надходжень від місцевих податків та зборів у доходах місцевих бюджетів становила близько 1% у 2007–2010 рр., тобто надходження від майже двох десятків різних податків і зборів не забезпечували покриття і одного відсотка місцевих видатків. У 2011-2014 рр. частка надходжень від місцевих податків та зборів збільшувалася та у 2015 р. досягла максимального значення – 9% доходів місцевих бюджетів [1, с. 107].

Прикладом розширення податкової бази місцевих бюджетів стало запровадження справляння з 01.01.2015 р. транспортного податку як складової частини податку на майно. Податкова складова набуття чи припинення права власності транспортними засобами містить обов'язок нарахування та сплати інших податків: податок на додану вартість, акцизний податок, податок на доходи фізичних осіб, проте особливої уваги потребує транспортний податок як податок на володіння транспортними засобами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика оподаткування транспортних засобів досліджується у працях вітчизняних вчених з переважанням досліджень правового регламентування чи зарубіжного досвіду оподаткування транспортних засобів. Правове регламентування транспортного податку знайшло відображення у працях таких вчених як С. Березовська [2], О. Долженков [3], Д. Кригіна [4], К. Хрімлі [5-6], М. Шаренко [7]. Зарубіжний досвід транспортного податку досліджували Л. Бобошко [8], В. Данилишин [9], О. Долженков [3] та можливість обґрунтували перспективи його адаптації до українських реалій. В сучасній науковій літературі відсутні комплексні наукові дослідження монографічного та дисертаційного рівня, що актуалізує дослідження різних аспектів оподаткування транспорту, в тому числі його ролі у формуванні місцевих бюджетів.

Постановка завдання Метою статті є дослідження розвитку справляння транспортного податку в Україні та його фіскальної ефективності, що виявлена у формуванні дохідної частини місцевих бюджетів України.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Погоджуємося з визначенням С. Березовської, «транспортний податок України – обов'язковий безумовний прямий платіж, який сплачується юридичними та фізичними особами до місцевого бюджету за легкові автомобілі, які належать їм на праві власності та є об'єктами оподаткування, у порядку та в обсягах, визначених Податковим кодексом України» [2, с. 96].

Хронологія транспортного податку розпочинається з 2014 р. та вказує на наявність сталих окремих елементів податку та окремих елементів, що змінювалися. Законом України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо податкової реформи» від 28 грудня 2014 р. № 71-VIII було запроваджено новий місцевий податок у складі податку на майно – транспортний податок [10]. До сталих елементів транспортного податку належать платники податку, база оподаткування, ставка податку, податковий період, порядок та строки сплати податку (таблиця 1). Особливістю транспортного податку у перший рік його справляння було оподаткування легкових автомобілів, які використовувалися до 5 років і мають об'єм циліндрів двигуна понад 3000 куб. см., коли іноземні держави застосовують такі критерії як об'єм двигуна, об'єм викиду вуглекислого газу CO², тип та витрата пального [8, с. 32]. Таким чином, в основу транспортного податку покладено екологічну складову.

Таблиця 1.
Елементи транспортного податку

	Станом на 01.01.2015 р.	Станом на 01.01.2016 р.	Станом на 01.01.2017 р. (до 2021 р.)
Платники податку	фізичні та юридичні особи		
Об'єкт оподаткування	легкові автомобілі, які використовувалися до 5 років і мають об'єм циліндрів двигуна понад 3000 куб. см.	легкові автомобілі, з року випуску яких минуло не більше 5 років (включно) та середньоринкова вартість яких становить понад 750 розмірів мінімальної заробітної плати, встановленої законом на 1 січня податкового (звітного) року	легкові автомобілі, з року випуску яких минуло не більше 5 років (включно) та середньоринкова вартість яких становить понад 375 розмірів мінімальної заробітної плати, встановленої законом на 1 січня податкового (звітного) року
База оподаткування	легковий автомобіль, що є об'єктом оподаткування		
Ставка податку	розмірі 25 000 грн за кожен легковий автомобіль		
Податковий період	календарний рік		
Порядок сплати податку	за місцем реєстрації об'єктів оподаткування	за місцем реєстрації платника податку	
Строки сплати податку	а) фізичними особами - протягом 60 днів з дня вручення податкового повідомлення-рішення; б) юридичними особами - авансовими внесками щокварталу до 30 числа місяця, що настає за звітним кварталом, які відображаються в річній податковій декларації		

Фіскальна ефективність транспортного податку у 2015 р. становила 434 млн грн [11] або 0,15% доходів місцевих бюджетів з урахуванням міжбюджетних трансфертів та 0,36% доходів місцевих бюджетів без урахування міжбюджетних трансфертів (рис. 1), що свідчить про недостатній фіскальний потенціал та відсутність суттєвого впливу на формування доходів місцевих бюджетів.

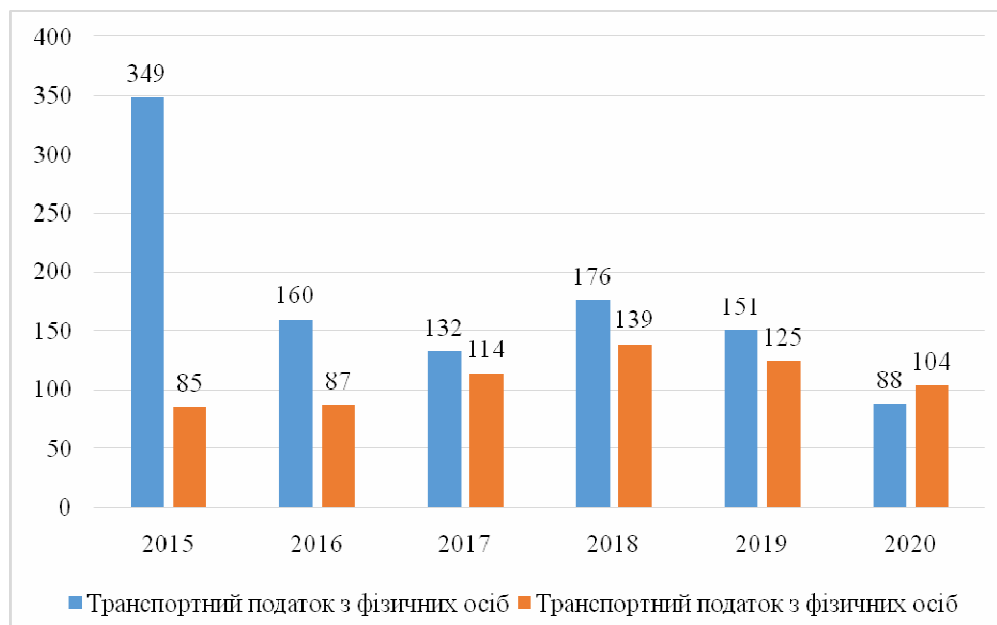


Рис. 1. Динаміка надходжень транспортного податку у 2015-2020 рр., млн грн
Джерело: побудовано авторами за даними офіційного веб-порталу Державної казначейської служби України [11]

Суттєві зміни у нарахуванні та справлянні транспортного податку відбулися у 2015 р., коли було прийнято Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2016 році» від 24 грудня 2015 року №909-VIII [12]. Зміни у нарахуванні та справлянні транспортного податку стосувалися об'єкта оподаткування, яким визначено легкові автомобілі, з року випуску яких минуло не більше 5 років (включно) та середньоринкова вартість яких становить понад 750 розмірів мінімальної заробітної плати, встановленої законом на 1 січня податкового (звітного) року. Таким чином, спільною складовою об'єкта оподаткування транспортного податку був період з року випуску, проте критерій об'єму циліндрів двигуна змінено на середньоринкову вартість. Така вартість визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику економічного, соціального розвитку і торгівлі, за методикою [13], затвердженою Кабінетом Міністрів України, станом на 1 січня податкового (звітного) року виходячи з марки, моделі, року випуску, об'єму циліндрів двигуна, типу пального.

Економічна сутність транспортного податку трансформувалася з визначенням об'єкта оподаткування через його середньоринкову вартість, формуючи належність даного податку до так званих податків на розкіш [14].

Надходження транспортного податку до місцевих бюджетів у 2016 р. становили 247 млн грн [11] за рахунок зменшення сплаченого транспортного податку фізичними особами на 54 %. Варто відмітити, що подальше реформування транспортного податку в частині об'єкта оподаткування призвело до зменшення його фіскальної ефективності.

Зміни у нарахуванні та справлянні транспортного податку відбулися у 2016 р. з прийняттям Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2017 році» від 20.12.2016 № 1791-VIII [15], які стосувалися об'єкта оподаткування та середньоринкова вартість транспортних засобів повинна становити понад 375 розмірів мінімальної заробітної плати, встановленої законом на 1 січня податкового (звітного) року. Граничний мінімальний розмір середньоринкової вартості транспортних засобів коливався у 2015-2020 рр. від 1033,5 тис грн до 1771,13 тис грн (рис. 2) за незмінного розміру ставки податку – 25 тис грн.

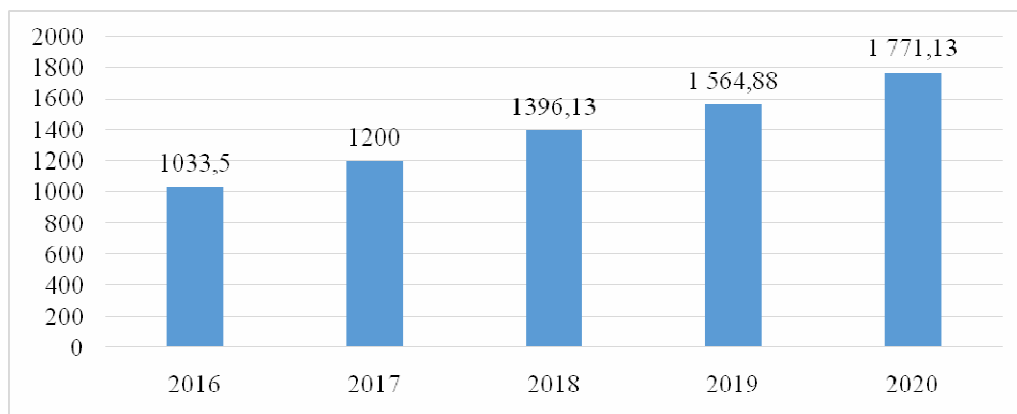


Рис. 2. Динаміка граничного мінімального розміру середньоринкової вартості транспортних засобів, що підлягають оподаткуванню транспортним податком, тис грн

Зменшення розмірів мінімальної заробітної плати, які визначені в основі середньоринкової вартості транспортних засобів з 750 до 375 мало на меті збільшення бази оподаткування, проте фіскальна ефективність транспортного податку не змінилася у абсолютному вираженні (надходження транспортного податку становила 246 млн грн у 2017 р. проти 247 млн грн у 2016 р.) та зменшилася у відносному вираженні (частка транспортного податку у доходах місцевих бюджетів становила 0,05 % у 2017 р. проти 0,07 % у 2016 р.).

З 2018 р. утвердилася тенденція до зменшення надходжень транспортного податку до місцевих бюджетів (*ТП*), в тому числі надходжень транспортного податку з фізичних осіб (*ТПфіз*) та юридичних осіб (*ТПюр*), яка описується наступними рівняннями:

$$ТП = 61,629 t + 384,12, R^2 = 0,9567 \quad (1)$$

$$ТПфіз = -44,125 t + 226,53, R^2 = 0,9407 \quad (2)$$

$$ТПюр = -17,504 t + 157,59, R^2 = 0,9867 \quad (3)$$

За розрахунковими даними можна зробити висновок про потенційне щорічне зменшення доходів місцевих бюджетів від оподаткування транспортних засобів на 61,6 млн грн у 2018-2020 рр. за рахунок зменшення кількості у володінні оподатковуваних транспортних засобів за незмінності ставок транспортного податку. Загальна кількість моделей автомобілів, що підлягають оподаткуванню у 2020 році, становила – 172. До переліку потрапили такі марки автомобілів: AstonMartin, Audi, Bentley, BMW, Cadillac, Chevrolet, Dodge, Ferrari, Ford, GMC, Lamborghini, LandRover, Lexus, Lincoln, Maserati, McLaren, Mercedes-Benz, Polestar, Porsche, RezvaniBeast, Rolls-Royce, Tesla, Toyota [16].

Основними напрямками реформування транспортного податку та посилення його фіскальної ефективності повинні стати:

- індексація ставки транспортного податку. Альтернативним варіантом визначення ставки податку може бути розрахунок у кратних розмірах мінімальної заробітної плати. Наприклад, у 2015 р. ставка транспортного податку була еквівалента 20,5 мінімальних заробітних плат проти 5,3 мінімальних заробітних плат у 2020 р. Для забезпечення еквівалентності надходження транспортного податку доцільно проводити індексацію ставки транспортного податку;

- розширення бази оподаткування та долучення до об'єктів оподаткування інших транспортних засобів, таких як мотоцикли, катери, яхти, гелікоптери тощо.

Дискусійним питанням у науковій літературі залишається критерій середньоринкової вартості транспортних засобів, який О. Долженков рекомендує зменшити до 200 розмірів мінімальної заробітної плати [3, с. 95].

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Транспортний податок – обов'язковий безумовний прямий платіж, який сплачується юридичними та фізичними особами до місцевих бюджетів за легкові автомобілі, які належать їм на правах власності та відповідають двом критеріям: з року випуску не минуло більше 5 років та середньоринкова вартість становить понад 375 розмірів мінімальної заробітної плати. Фіскальна функція транспортного податку реалізується частково в сучасних умовах, оскільки частка надходжень від даного податку не перевищує одного відсотка доходів місцевих бюджетів та зменшується з 2018 р. Основними напрямками реформування транспортного податку та посилення його фіскальної ефективності визначено доцільність індексації ставки транспортного податку та розширення бази оподаткування та долучення до об'єктів оподаткування інших транспортних засобів, таких як мотоцикли, катери, яхти, гелікоптери тощо.

Список літератури.

1. Бойко С. В. Фіскальний потенціал місцевих податків і зборів: кластерний аналіз регіонів України. Науковий вісник Полісся. 2016. Вип. 3. С. 106-111.
2. Березовська С. В. Транспортний податок в Україні: недоліки, проблеми та шляхи їх вирішення. Економіка. Фінанси. Право. 2016. № 6(1). С. 49-54.
3. Долженков О. Удосконалення справляння транспортного податку в Україні. Юридичний вісник. 2018. № 3. С. 91-96.
4. Кригіна Д. Г. Транспортний податок: проблемні аспекти запровадження. Прикарпатський юридичний вісник. 2017. Вип. 6(1). С. 151-154.
5. Хрімлі К. Аналіз законодавства про транспортний податок. Юридична Україна. 2016. № 7-8. С. 13-18.
6. Хрімлі К. О., Хрімлі І. О. Проблеми питання розрахунку та сплати транспортного податку в Україні. Економіка та управління на транспорті. 2017. Вип. 4. С. 136-141.
7. Шаренко М. С. Правове регулювання транспортного податку в Україні. Право і суспільство. 2016. № 5. С. 144-146
8. Бобошко Л. І. Транспортний податок в Україні: стан та перспективи. Збірник наукових праць Університету державної фіскальної служби України. 2017. № 1. С. 25-36.
9. Данилишин В. І., Стефанків О. М., Ціжма О. А. Транспортний податок: зарубіжний досвід та українські реалії. Глобальні та національні проблеми економіки. 2015. Вип. 3. С. 702-705.
10. Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи: Закон України від 28.12.2014 р. № 71-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/71-19/ed20150101#n1326> (дата звернення: 18.01.2021).
11. Звітність Державної казначейської служби України. URL: <https://www.treasury.gov.ua/ua/file-storage/vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu> (дата звернення: 18.01.2021).
12. Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2016 році: Закон України від 24 грудня 2015 року №909-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/909-19#Text> (дата звернення: 18.01.2021).
13. Методика визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів: затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 2016 р. № 66. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/66-2016-%D0%BF/ed20170101#n9> (дата звернення: 18.01.2021).
14. Овчаренко А. С. Транспортний податок в Україні: стан і перспективи. Порівняльно-аналітичне право. 2015. № 2. С. 191-194.
15. Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2017 році: Закон України від 20.12.2016 № 1791-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1791-19/ed20170101#n121> (дата звернення: 18.01.2021).
16. Транспортний податок-2020: про що необхідно знати власникам авто. URL: visnuk.com.ua/uk/news/100016193-transportniy-podatok-2020-pro-scho-neobkhidno-znati-vlasnikam-avto (дата звернення: 18.01.2021).

References.

1. Boiko, S. V. (2016), "Fiscal potential of local taxes and fees: cluster analysis of Ukrainian regions", *Scientific bulletin of Polissia*, vol. 3 (7), pp. 106-111.

2. Berezovska, S. V. (2016), "Transport tax in Ukraine: shortcomings, problems and ways of solving them", *Economics. Finances. Law*, vol. 6, pp. 49–54.
3. Dolzhenkov, O. (2018), "Improving the collection of transport tax in Ukraine", *Law Herald*, vol. 3, pp. 91-96.
4. Kryhina, D. H. (2017), "Transport tax: problem aspects of implementation", *Subcarpathian Law Herald*, vol. 6(1), pp. 151–154.
5. Khrimli, C. (2016), "Analysis of legislation on vehicle", *Legal Ukraine*, vol. 7-8, pp. 13–18.
6. Khrimli, K.O. and Khrimli, I.O. (2017), "Issues of calculation and payment of vehicle tax in Ukraine", *Economics and management on transport*, vol. 4, pp. 136–141.
7. Sharenko, M. S. (2016), "Legal regulation of transport tax in Ukraine", *Law and society*, vol. 5, pp. 144-146.
8. Boboshko, L.I. (2017), "Transport tax in Ukraine: state and prospects", *Zbirnyk naukovykh prats Universytetu derzhavnoi fiskalnoi sluzhby Ukrainy*, vol. 1, pp. 25-36.
9. Danylyshyn, V. I. Stefankiv, O. M. and Tsizhma, O. A. (2015), "Transport tax: foreign experience and Ukrainian realities", *Global and national economic problems*, vol. 3, pp. 702-705.
10. The Verkhovna Rada of Ukraine (2014), The Law of Ukraine " On amendments to the Tax Code of Ukraine and some legislative acts of Ukraine on tax reform ", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/71-19/ed20150101#n1326> (Accessed 18 January 2021).
11. The official site of State Treasury Service of Ukraine (2021), "Reporting", available at: <https://www.treasury.gov.ua/ua/file-storage/vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu> (Accessed 18 January 2021).
12. The Verkhovna Rada of Ukraine (2015), The Law of Ukraine "On amendments to the Tax Code of Ukraine and some legislative acts of Ukraine to ensure the balance of budget revenues in 2016", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/909-19#Text> (Accessed 29 August 2013).
13. Cabinet of Ministers of Ukraine (2016), "Methods for determining the average market value of cars", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/66-2016-%D0%BF/ed20170101#n9> (Accessed 18 January 2021).
14. Ovcharenko, A. S. (2015), "The social justice principle implementation in vehicle taxation in Ukraine", *Comparative and analytical law*, vol. 2, pp. 191–194.
15. The Verkhovna Rada of Ukraine (2016), The Law of Ukraine "On amendments to the Tax Code of Ukraine and some legislative acts of Ukraine to ensure the balance of budget revenues in 2017", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1791-19/ed20170101#n121> (Accessed 18 January 2021).
16. The official site of Visnyk. Officially about taxes (2021), "Transport tax 2020: what car owners need to know", available at: visnuk.com.ua/uk/news/100016193-transportniy-podatok-2020-pro-scho-neobkhidno-znati-vlasnikam-avto (Accessed 18 January 2021).

Стаття надійшла до редакції 04.02.2021 р.