

УДК 336.226.2
JEL C10, L91, O18

DOI: <http://dx.doi.org/10.30970/meu.2023.50.0.5010>

РОЛЬ ТА ЗНАЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ПОДАТКУ В СИСТЕМІ МАЙНОВОГО ОПОДАТКУВАННЯ УКРАЇНИ

Віра Кміть

Львівський національний університет імені Івана Франка
79008, м. Львів, пр. Свободи, 18
e-mail: vira.kmit@lnu.edu.ua; ORCID: 0000-0001-6845-8139

Анотація. Стаття присвячена проблемним аспектам майнового оподаткування, яке покликане відігравати вагомую роль у формуванні доходів місцевих бюджетів та є важливим інструментом підтримки фінансової незалежності територіальних громад.

Акцентовано увагу, що в Україні система майнового оподаткування, особливо якісно-кількісне наповнення її податкових важелів, мала численні неврегульовані питання на законодавчому рівні. Також здійснено оцінку низки змін податкової політики за їх хронологією, що зазначені в оновлених нормативно-правових актах на предмет їх доцільності та ефективності.

Подано власне тлумачення дефініції «транспортний податок», а також наголошено на недостатній ефективності даного платежу в структурі податкових надходжень до місцевих бюджетів.

Здійснено комплексну характеристику транспортного податку за кожним із базових елементів та висвітлено особливості його справляння і адміністрування в Україні. Зроблено оцінку динаміки надходження транспортного податку до місцевих та Зведеного бюджетів України, а також проаналізовано його структуру в частині сплати юридичними та фізичними особами – власниками легкових автомобілів. Проаналізовано зарубіжний досвід в частині справляння та адміністрування транспортного податку, а також можливість його застосування у національній податковій практиці з метою підвищення ефективності майнового оподаткування в Україні. Запропоновані можливі напрями підвищення ефективності справляння та адміністрування транспортного податку в контексті реформування національної системи майнового оподаткування.

Ключові слова: доходи, місцеві бюджети, платники, податки, фізичні та юридичні особи.

Постановка проблеми. У сучасних умовах, що спричинені реформами місцевого самоврядування та, зокрема, впровадженням фінансової децентралізації, суттєво вагомими є роль та значення місцевих фінансів у забезпеченні державної фінансової політики і вирішенні низки соціально-економічних проблем, що особливо загострилися в сучасних складних умовах, спричинених збройною агресією рф проти України.

© Віра Кміть, 2023

Майнове оподаткування відіграє важливу роль у формування доходів місцевих бюджетів та є вагомим інструментом для зміцнення фінансової бази територіальних громад. Майнові податки в системі місцевого оподаткування України покликані гарантувати рівномірність розподілу податкового тиску на платників податків – юридичних і фізичних осіб, а також вмотивувати їх до економічного, ефективного, раціонального та прозорого використання особистого майна. На жаль, майнове оподаткування в Україні досі застосовується не на повну силу, хоча має явний потенціал до збільшення його частки у надходженнях місцевих бюджетів України та використанні його як ефективного податкового важеля.

Дослідження важливості системи майнового оподаткування в цілому та ролі і значення транспортного податку зокрема є актуальною та своєчасною проблематикою, зважаючи на вплив багатьох факторів, що не сприяють стійким та стабільним податковим надходженням до бюджетів місцевих громад.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема запровадження майнового оподаткування в Україні впродовж багатьох років була предметом дискусій як у наукових, так і політичних колах, привертала значну увагу власників рухомого та нерухомого майна, особливо до прийняття Податкового кодексу України (далі – ПКУ), оскільки характеризувалась нестабільністю та недосконалістю. Акцентуємо увагу, що питання майнового оподаткування впродовж тривалого часу мало численну кількість як прихильників, так і опонентів. На думку перших, податкові надходження від майнових податків здатні вирішити низку недоліків фіскальних бюджетних відносин як держави, так і місцевого самоврядування. А на переконання інших, запровадження майнових податків покликане ще більше загострити кризові процеси та явища, якими характеризується фінансова система та її фіскальна складова в Україні.

Окремі аспекти підвищення ефективності національної системи майнового оподаткування та зокрема транспортного податку висвітлюються у працях багатьох вітчизняних науковців, серед яких виокремимо таких як Березовська С. В. [1, 2], Бобошко Л. І. [3], Боднарук Ю. В. [4], Виноградов В. А. [5], Данилишин В. І. [6], Назаренко Я. Я. [10], Наконечна Г. Я. [7], Нестеренко А. С. [8], Овчаренко А. С. [9], Теслюк Н. П. [10], Христофоров А. Б. [11], Шнайдер М. Р. [7] та багато інших. Попри значну кількість публікацій, що присвячені проблемам майнового оподаткування, питання ролі та значення транспортного податку залишаються актуальними з огляду на нестабільність та недостатність податкових надходжень від цього платежу до місцевих бюджетів України.

Постановка завдання. Метою дослідження є з'ясування ролі та значення транспортного податку у національній системі майнового оподаткування, зважаючи на діючий стан економіки та з огляду на потребу модернізації фінансової системи України в умовах євроінтеграційного процесу, а також з метою адаптації податкового законодавства з питань майнового оподаткування до стандартів ЄС.

Методи дослідження. У статті було застосовано загальнонаукові принципи історизму, об'єктивності та функціональності, а також аксіологічний та науково обґрунтований підходи до узагальнення даних, які дають підстави стверджувати, що у сучасних умовах, спричинених непередбачуваними викликами та загрозами, ефективна і добре обґрунтована податкова політика в частині майнового оподаткування має стати важливим інструментом для гарантування стабільності розвитку територіальних громад та забезпечення їх фінансової спроможності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Майнові податки – прямі місцеві податки, що визначаються ПКУ та встановлюються органами місцевого самоврядування щодо рухомого та нерухомого майна юридичних і фізичних осіб – як власників, так і користувачів.

Діюча в Україні система майнового оподаткування характеризується нестабільністю та численними неврегульованими питаннями на законодавчому рівні, хоча, із прийняттям ПКУ, почала прослідковуватися позитивна тенденція. Саме тому доцільно простежити еволюцію майнового оподаткування, яка вказує на зміни у приналежності до бюджетного устрою (загальнодержавні чи місцеві платежі) та у складі самого податку на майно:

- **1991-2010 рр.:** у складі загальнодержавних податків і зборів (згідно Закону «Про систему оподаткування»):
 - податок на нерухоме майно (нерухомість);
 - плата за землю (земельний податок та орендна плата за земельні ділянки державної і комунальної власності);
 - податок із власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів;
- **2011-2014 рр.:** у складі загальнодержавних податків і зборів (згідно прийнятого ПКУ [12]):
 - податок на нерухоме майно, відмінне від земельної ділянки;
 - плата за землю;
 - збір за першу реєстрацію транспортного засобу;
- **2015 – дотепер:** у складі місцевих податків та зборів (згідно бюджетно-податкової реформи) (рис. 1):
 - податок на нерухоме майно, відмінне від земельної ділянки;
 - транспортний податок;
 - плата за землю.



Рис. 1. Сучасний склад податку на майно в Україні

Джерело: складено за даними ст. 265 ПКУ [12]

Порівнюючи майнові податки із іншими видами податків та зборів (обов'язкових платежів), можна стверджувати про їхні безапеляційні переваги як з фіскальної, так і з соціальної точок зору (рис. 2).

З фіскальної сторони, система майнового оподаткування характеризується стабільними податковими надходженнями, які дозволяють органам місцевого самоврядування у повній мірі виконувати своє призначення та покладені на них повноваження в контексті збільшення привабливості своїх територій. Із соціальної точки

зору, надходження від майнових податків виступають важливим інструментом розподілу коштів місцевого бюджету, зважаючи на першочергові потреби громади, можливість покращити умови для проживання її громадян та ведення бізнесу у пріоритетних сферах чи галузях. Також наявність майнових податків сприяє більш ефективному використанню та розпорядженню як рухомим, так і нерухомим майном їхніми власниками – фізичними чи юридичними особами, оскільки спонукає до більш раціонального застосування ними таких активів або ж їх відчуження іншим особам, котрі зможуть ефективніше ними розпоряджатися.

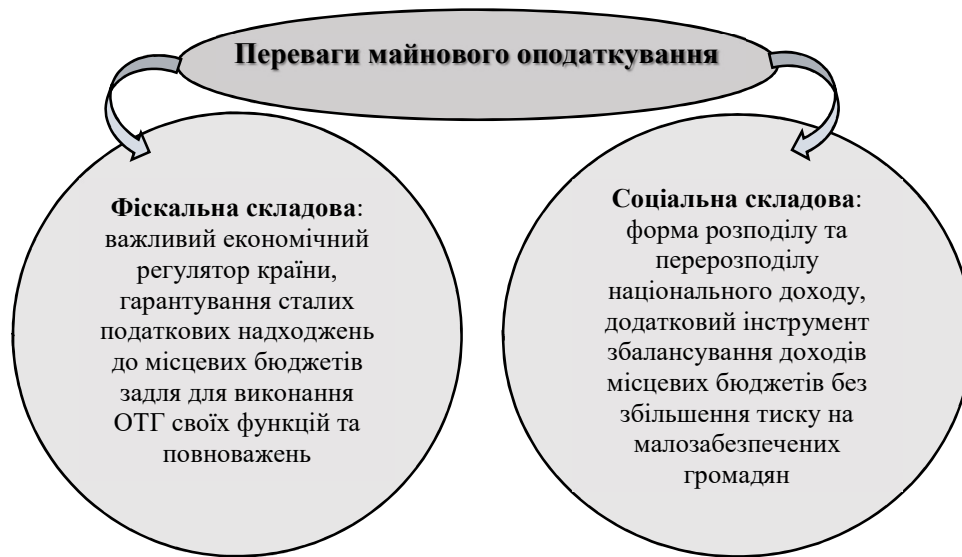


Рис. 2. Переваги майнового оподаткування

В Україні дуже гостро стоїть питання пошуку джерел наповнення місцевих бюджетів та з огляду зменшення надходжень майнових податків в цілому (табл. 1), що спричинені різними чинниками, головними серед яких була пандемія COVID-19, а тепер повномасштабне вторгнення РФ та окупація близько 20% території України.

Таблиця 1

Структура та динаміка майнових податків у доходах місцевих бюджетів України за період 2020-2022 рр.

| Майнові податки | Роки | | | | | |
|---|----------------|-------|----------------|-------|----------------|-------|
| | 2020 | | 2021 | | 2022 | |
| | сума, млрд грн | % | сума, млрд грн | % | сума, млрд грн | % |
| податок на нерухоме майно, відмінне від земельної ділянки | 5,6 | 14,70 | 7,8 | 17,89 | 7,1 | 19,14 |
| транспортний податок | 1,0 | 2,62 | 0,5 | 1,15 | 0,4 | 1,08 |
| плата за землю | 31,5 | 82,68 | 35,3 | 80,86 | 29,6 | 79,78 |
| Всього майнових податків | 38,1 | 100 | 43,6 | 100 | 37,1 | 100 |
| Разом доходів | 290,0 | 100 | 351,9 | 100 | 398,1 | 100 |

Джерело: складено за даними Мінфіну [13]

Як бачимо із таблиці 1, частка транспортного податку в структурі майнових податків є мізерною, а, отже, свідчить про необхідність його реформування з метою підвищення фіскальної ефективності. Транспортний податок покликаний стати дієвим інструментом місцевого оподаткування, що дозволить об'єднаним територіальним громадам (далі – ОТГ) ефективно розпоряджатися коштами задля розвитку своїх територій.

Відповідно до ПКУ [12], транспортний податок – це прямиий місцевий податок, що є складовою податку на майно. За тлумаченням С. Березовської, «транспортний податок України – обов'язковий безумовний прямиий 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 ПКУ» [1, с. 96].

На нашу думку, транспортний податок – це обов'язковий платіж у складі податку на майно, місцевий податок на рухоме майно, що встановлюється рішеннями ОТГ, у рамках їх повноважень та в межах граничних розмірів ставок, визначених ПКУ, і сплачується юридичними та фізичними особами (власниками такого майна) до місцевого бюджету.

В Україні транспортний податок запроваджено з 2015 року із прийняттям Закону «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо податкової реформи» [14].

Транспортний податок складається з наступних елементів (рис. 3):

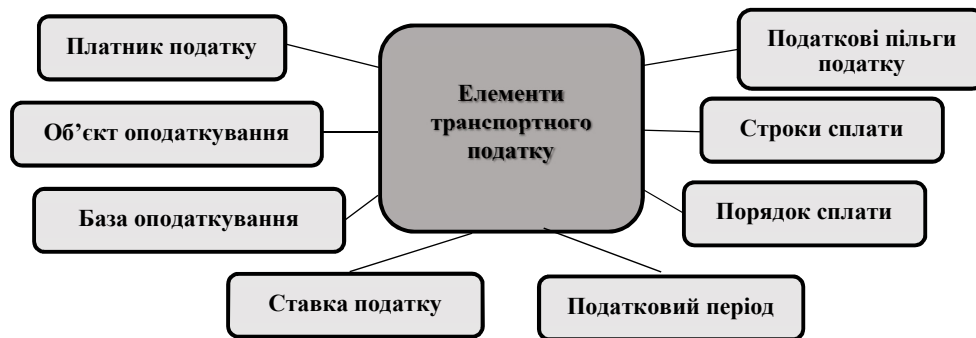


Рис. 3. Елементи транспортного податку

Як бачимо з рисунка 3, сталими елементами транспортного податку є складові, що притаманні й іншим обов'язковим платежам: суб'єкт оподаткування (платник податку), об'єкт оподаткування, база оподаткування, податкова ставка, податковий період, порядок та строки сплати податку, пільги.

Особливістю транспортного податку в Україні у перший рік його справляння до місцевих бюджетів (див. табл. 2) було оподаткування легкових авто, що мали вік до 5 років і мали об'єм двигуна понад 3 000 куб. см. Для порівняння, в той час критерієм оподаткування інших держав були: об'єм циліндрів двигуна; тип пального та його витрати; вага, зважаючи на шкоду, яка може бути нанесена дорожньому покриттю; обсяг викидів вуглекислого газу CO₂, з огляду нанесених збитків навколишньому природному середовищу. Таким чином, в основу транспортного податку було покладено екологічну складову. Однак, з 2016 р. було змінено об'єкт оподаткування, зокрема замість потужності двигуна критерієм стала вартість авто, що перевищувала 750 розмірів мінімальної заробітної плати (далі – МЗП).

Характеристика елементів транспортного податку

| Елемент | Роки | | |
|------------------------|--|--|--|
| | у 2015 | у 2016 | з 2017 по сьогодні |
| платники податку | фізичні та юридичні особи, в т. ч. нерезиденти, які мають зареєстровані в Україні власні легкові автомобілі, що є об'єктами оподаткування | | |
| об'єкт оподаткування | легкові авто, які використовувалися до 5 років і мають об'єм циліндрів двигуна понад 3 000 куб. см. | легкові авто, з року випуску яких минуло не більше 5 років (включно) та середньоринкова вартість яких становить понад 750 МЗП , на 1 січня податкового (звітного) року | легкові авто, з року випуску яких минуло не більше 5 років (включно) та середньоринкова вартість яких становить понад 375 МЗП , на 1 січня податкового (звітного) року |
| база оподаткування | легковий автомобіль, що є об'єктом оподаткування | | |
| ставка податку | встановлюється з розрахунку на календарний рік у 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 | - фізичними особами – протягом 60 днів з дня вручення податкового повідомлення-рішення; - юридичними особами – авансовими внесками щокварталу до 30 числа місяця, що настає за звітним кварталом, які відображаються в річній податковій декларації | | |
| пільги | не передбачені | | |

Джерело: складено за даними ПКУ [12]

Не зовсім погоджуємось із думою Ю. Боднарука, що, здійснюючи чергову податкову реформу та вносячи зміни в склад об'єкта оподаткування, законотворець спромігся позбутися основного недоліку – його несправедливості, щодо податкового навантаження, оскільки, «транспортний податок з «дорогих» автомобілів є елементом так званого «податку на розкіш»; критерій об'єму двигуна багатьма фахівцями та й пересічними платниками, які відчули на собі дію цього податку в минулому році, був очевидно непоказовим для характеристики «розкішності» автомобіля; він був мало пов'язаний із його вартістю, адже більшість сучасних доволі дорогих автомобілів випускається з відносно невеликими двигунами» [4, с. 93].

Вважаємо помилковим рішення про виключення такої основи транспортного податку як екологічна складова, оскільки проблема викидів шкідливих речовин транспортними засобами є актуальною і нагальною проблемою для України та розкривалась нами у іншій науковій публікації, присвяченій даній тематиці [17].

Далі здійснимо оцінку транспортного податку, характеризуючи його базові елементи, що є чинними сьогодні та незмінними із 2017 року.

Так в частині формування податкового обов'язку найбільш суттєвими є такі складові податкового механізму як суб'єкт та об'єкт оподаткування, які тісно пов'язані

між собою та визначають хто і за що має платити, тобто на кого покладено податковий обов'язок з даного платежу та із якого приводу.

Відповідно до ст. 267.1.1 ПКУ [12], *платниками* транспортного податку є «фізичні та юридичні особи, у тому числі нерезиденти, які мають зареєстровані в Україні згідно з чинним законодавством власні легкові автомобілі, що відповідно до ПКУ, є об'єктами оподаткування».

Аналізуючи сплату транспортного податку за платниками – юридичними та фізичними особами (табл. 3), бачимо, що до початку повномасштабного вторгнення більшість транспортних засобів реєстрували фізичні особи, а починаючи з 2022 року ця тенденція зрівнялась.

Таблиця 3

Динаміка та структура транспортного податку у майнових податках

| Доходи | Роки | | | | | | | | | |
|---------------------------------|----------------------|-------|----------------------|-------|----------------------|------|-------------------|-------|---------------|--------|
| | 2020 | | 2021 | | 2022 | | Відхилення (+, -) | | | |
| | сума, млрд грн | % | сума, млрд грн | % | сума, млрд грн | % | 2022 від 2020 | | 2022 від 2021 | |
| | | | | | | | сума | % | сума | % |
| Транспортний податок, всього | 1,0 | 0,36 | 0,5 | 0,14 | 0,4 | 0,11 | -0,6 | -58,1 | -0,06 | -11,11 |
| сплачений юридичними особами | 0,2 | 0,07 | 0,2 | 0,05 | 0,2 | 0,05 | 0,0 | -1,9 | +0,02 | 13,13 |
| сплачений фізичними особами | 0,8 | 0,29 | 0,3 | 0,09 | 0,2 | 0,06 | -0,6 | -71,6 | -0,08 | -24,58 |
| Всього майнових податків | 38,1 | 13,15 | 43,6 | 12,39 | 37,1 | 9,33 | -1,0 | -2,6 | -6,46 | -14,81 |

Джерело: складено за даними Мінфіну [13]

Згідно ст. 267.2.1 ПКУ [12], *об'єктом оподаткування* є «легкові автомобілі, з року випуску яких минуло не більше п'яти років (включно) та середньоринкова вартість яких становить понад 375 розмірів МЗП, встановленої законом на 1 січня податкового (звітного) року».

У минулому 2023 р. така вартість мала перевищувати 2 512 500 грн і враховувати дату випуску – 2019 р. включно. Оскільки з 1 січня 2024 р. МЗП підвищено до 7 100 грн, то середньоринкова вартість транспортного засобу, що підлягає оподаткуванню, має становити понад 2 662 500 грн та враховувати дату випуску авто – 2020 рік.

Міністерство економіки України щороку до 1 лютого на власному вебсайті (www.me.gov.ua) розміщує перелік моделей автомобілів, які оподатковуються. У 2023 році в переліку було зазначено 358 моделей авто, серед яких: Porsche, Tesla, Toyota, Land Rove, Lexus, Bentley, Jaguar, BMW, Mercedes та інші.

Ключовою характеристикою приналежності легкового авто до об'єкта оподаткування транспортним податком є його наявність у Переліку Мінекономіки України [15], а основним показником, на підставі якого складають відповідний перелік, є середньоринкова вартість автомобіля.

Для цілей оподаткування транспортним податком застосовується *Розрахунок середньоринкової вартості легкового авто*, який кожен власник може здійснити самостійно за допомогою онлайн-калькулятора, що доступний на сайті Мінекономіки та базується на Методиці визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів [16].

Похідним елементом від об'єкта оподаткування є база оподаткування. Погоджуємось із А. Овчаренко, що «для того щоб визначити таку частину об'єкта, треба спочатку з'ясувати параметр (масштаб), за яким можна виміряти об'єкт з метою встановлення розміру суми податку, що має бути сплачена платником податку, а також встановити одиницю виміру такого масштабу. Елементом правового механізму податку, що безпосередньо стосується об'єкта і є його частиною, вважається база оподаткування» [9, с.192].

Згідно зі ст. 267.3.1 ПКУ [12], базою оподаткування є «легковий автомобіль, що є об'єктом оподаткування». Характеризуючи дане тлумачення, бачимо, що, визначаючи базу оподаткування, законотворець чітко вказує виключно на кількість легкових авто і поза увагою залишає такі важливі характеристики транспортного засобу як вартісна, фізична чи екологічна складова.

Оподаткування транспортних засобів за діючої бази оподаткування – вартості транспортного засобу, свідчить про превалювання фіскальної функції податку над стимулюючою та природоохоронною. Український законотворець, обравши об'єктом оподаткування лише легкові авто як окремий вид транспортного засобу, а базою його вартість, на перше місце висуває своєчасне та повне наповнення дохідної частини місцевих бюджетів за рахунок оподаткування «предметів розкоші» – транспортних засобів немасового попиту. Крім того, використання вартості, як бази оподаткування, ускладнює механізм адміністрування транспортного податку Державною податковою службою України (далі – ДПСУ). Якби базою оподаткування була не вартість авто, а характеристика транспортного засобу, що зазначається у технічному паспорті (тип моделі авто, марка, його технічні відомості тощо), то це б дозволило більш чітко сформулювати уявлення про об'єкт оподаткування. Також, до прикладу, вага транспортного засобу може бути прямо пропорційною впливу на стан дорожнього покриття, а термін експлуатації авто та його екологічні параметри можуть слугувати своєрідним індикатором доцільності податкових пільг при визначенні розміру транспортного податку.

Побудову статей, що регулюють правовий механізм зазначеного податку, вважаємо недосконалою, так як у ПКУ не наведено тлумачення поняття «легковий автомобіль» чи «транспортний засіб». Визначення такого терміну подається у Законі «Про автомобільний транспорт», де, згідно ст. 1, «автомобільний транспортний засіб – колісний транспортний засіб (автобус, вантажний і легковий автомобіль, причіп, напівпричіп), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій». Згідно з ч. 6 ст. 1 зазначеного Закону, «автомобіль легковий – автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів із кількістю місць для сидіння не більше ніж дев'ять із місцем водія включно» [18].

На нашу думку, для більш повного визначення об'єкта оподаткування транспортним податком, логічніше було б доповнити перелік основних термінів, що визначаються ст. 14 ПКУ, зважаючи на діючі товарні позиції УКТ ЗЕД, що б дозволило усунути неоднозначність трактувань при тлумаченні податкових норм ПКУ та їх практичного застосування.

Відповідно до раніше діючого Закону «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів» [19] та норм ПКУ, які були чинними до 2014 р., до об'єктів оподаткування належали легкові та вантажні автомобілі, трактори (колісні), транспортні засоби спеціального призначення, мотоцикли, яхти та судна парусні, човни моторні і катери, літаки, вертольоти та інші транспортні засоби,

крім тих, що не були об'єктами оподаткування (трактори на гусеничному ході, мопеди, авто для с/г робіт тощо).

Отож, проаналізувавши наявний у ПКУ понятійний апарат, вважаємо, що діючий підхід до оподаткування транспортних засобів сьогодні є занадто звуженим, з огляду на певне коло дороговартісних легкових авто, що визначені як база оподаткування. Зокрема, дефініція «транспортний податок» не відповідає його сутності, так як до числа наявних об'єктів оподаткування не входять інші (вище перелічені) транспортні засоби, окрім легкових авто, з року випуску яких минуло не більше 5 років із середньоринковою вартістю понад 375 МЗП, що значно звужує об'єкт оподаткування транспортним податком та не відповідає нормам податкового законодавства ЄС. Вважаємо наявне тлумачення бази оподаткування транспортним податком некоректним та доцільним приведення у відповідність норми ПКУ (пп. 267.2.1 та п. 267.2) до ст. 21 Закону «Про транспорт» [20] та додати, окрім легкового автомобіля, ще й інші транспортні засоби.

Щодо *ставки податку*, то вона є фіксованою, не потребує розрахунку та «встановлюється з розрахунку на календарний рік у розмірі 25 000 грн за кожен легковий автомобіль, що підлягає оподаткуванню» (п. 267.4 ПКУ) [12].

Діючий підхід вважаємо хибним, оскільки місцеві бюджети явно недоотримують можливих надходжень, навіть з огляду на зміну курсу валют. Так до прикладу у 2015 р. (при впровадженні транспортного податку) середньорічний курс дол. США становив 21,84 грн, що у перерахунку складало 1 145 дол. США. У минулому 2023 р. середньорічний курс становив 38,27 грн, що еквівалентно сумі близько 635 дол. США (при можливій ставці у майже 44 000 грн).

Податковим періодом є звітний період, що дорівнює календарному року.

Якщо транспортний засіб придбано юридичною особою впродовж року, то транспортний податок сплачується таким платником починаючи з місяця постановки авто на облік і, відповідно, декларація подається впродовж місяця з моменту отримання технічного паспорта.

Якщо впродовж звітного року право власності на транспортний засіб переходить до іншого власника, то новий власник зобов'язаний сплатити транспортний податок з дати (місяця) набуття права власності.

«За об'єкти оподаткування, придбані протягом року, податок сплачується пропорційно кількості місяців, які залишилися до кінця року, починаючи з місяця, в якому проведено реєстрацію транспортного засобу. У разі спливу п'ятирічного віку легкового автомобіля протягом звітного року податок сплачується за період з 1 січня цього року до початку місяця, наступного за місяцем, в якому вік такого автомобіля досяг (досягне) п'яти років. У разі незаконного заволодіння третьою особою легковим автомобілем, який, відповідно до пп. 267.2.1 ПКУ є об'єктом оподаткування, транспортний податок за такий легковий автомобіль не сплачується з місяця, наступного за місяцем, в якому мав місце факт незаконного заволодіння легковим автомобілем, якщо такий факт підтверджується відповідним документом про внесення відомостей про вчинення кримінального правопорушення до Єдиного реєстру досудових розслідувань, виданим уповноваженим державним органом. У разі повернення легкового автомобіля його власнику (законному володільцю) податок за такий легковий автомобіль сплачується з місяця, в якому легковий автомобіль було повернено відповідно до постанови слідчого, прокурора чи рішення суду. Платник податку зобов'язаний надати ДПСУ копію такої постанови (рішення) протягом 10 днів з моменту отримання» [12].

Порядок сплати: транспортний податок сплачується за місцем реєстрації легкового авто, що є об'єктом оподаткування, та, згідно з нормами Бюджетного кодексу України, зараховується до відповідного бюджету.

Зокрема, «платники податку – *юридичні особи* самостійно обчислюють суму податку станом на 1 січня звітного року і до 20 лютого цього ж року подають контролюючому органу за місцем реєстрації об'єкта оподаткування Декларацію за формою, встановленою у порядку, передбаченому ст. 46 ПКУ, з розбивкою річної суми рівними частками поквартально» (пп. 267.6.4 ПКУ) [12].

Щодо *фізичних осіб*, то транспортний податок обчислюється органом ДПСУ за податковою адресою платника податку – власника легкового авто (зазначеного в технічному паспорті) і до 1 липня року базового податкового (звітного) періоду платнику надсилається відповідне податкове повідомлення-рішення органу ДПСУ про суму податкового зобов'язання з транспортного податку (із відповідними платіжними реквізитами та розрахунком суми даного податку).

Також треба зазначити, що до набуття чинності ПКУ, транспортний податок мав цільову спрямованість. Так, в Законі «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів» [19], зазначалося, що «кошти цього податку спрямовуються на будівництво, реконструкцію, ремонт і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг у населених пунктах, що належать до комунальної власності, а також на потреби дорожнього господарства за напрямками, визначеними відповідно ВР АР Крим, обласними, міськими, селищними та сільськими радами». Нині чинне законодавство такої норми не передбачає.

Ключовою ознакою децентралізації бюджетних відносин в Україні є можливість здійснення громадського контролю за використанням коштів від надходження місцевих податків та зборів, а також частини інших загальнодержавних податків (ПДФО, акцизного податку, рентної плати за користування природними ресурсами тощо). На нашу думку, законодавче закріплення ідеї цілеспрямованості коштів від транспортного податку за бюджетами територіальних громад сприятиме розумінню на що і куди йдуть гроші платників податків – власників транспортних засобів, а також дозволить підвищити рівень фінансової незалежності місцевих громад та забезпечити прозорість бюджетного процесу.

Що стосується *строків сплати*, то юридичні особи сплачують податок, вносячи щокварталу – до 30 числа місяця, що настає за звітним періодом, відповідні авансові внески, які зазначаються у річній податковій декларації, а фізичні – впродовж 60 календарних днів з дати одержання від органу ДПСУ податкового повідомлення-рішення (пп. 267.8.1 ПКУ [12]).

Станом на 25 грудня 2023 р. ДПСУ забезпечено надходжень транспортного податку з фізичних осіб до місцевих бюджетів на суму 83,9 млн грн.

Щодо такого важливого елемента як *пільги*, то наголосимо, що діючою редакцією ПКУ не передбачено встановлення жодних пільг, як і звільнення від сплати транспортного податку окремих категорій платників.

Підсумовуючи особливості справляння транспортного податку, наголосимо, що окремі труднощі можуть виникнути при самостійному визначенні власником вартості транспортного засобу. Як уже згадувалось, для визначення середньоринкової вартості легкового авто, який є об'єктом оподаткування транспортним податком, доцільно скористатися однойменною Методикою [16], відповідно до якої, «середньоринкова

вартість автомобіля розраховується за методом аналогії цін ідентичних автомобілів за такою формулою:

$$C_{\text{ср}} = C_{\text{н}} \times (\Gamma / 100), \quad (1)$$

де $C_{\text{н}}$ – ціна нового транспортного засобу в Україні з урахуванням марки, моделі, об'єму циліндрів двигуна, типу пального;

Γ – коефіцієнт коригування ринкової ціни транспортних засобів з урахуванням строку експлуатації транспортних засобів у роках».

Джерелом інформації для визначення ціни нового автомобіля слугують офіційні прайс-листи виробників (дилерів). Така ціна подається державним підприємством «Держзовнішінформ» Міністерству економіки України в період до 10 січня базового податкового року, що є звітним податковим періодом. Зокрема, при оцінці середньоринкової вартості авто враховується: модель; марка; країна-виробник; рік випуску; тип, робочий об'єм та потужність двигуна; тип кузова (седан, універсал тощо); конструкція привода тягових коліс; тип коробки передач; пробіг; габаритні розміри; комплектація. Основні розбіжності можуть стосуватися комплектації, пробігу та технічного стану.

У разі, коли неможливо визначити ціну ідентичного нового авто в Україні через відсутність потрібних даних, то можна використовувати наявні дані аналогічних транспортних засобів, «в яких збігаються такі ознаки і параметри: тип кузова (седан, універсал тощо); призначення (дорожні, позадорожні); тип двигуна (бензиновий, дизельний тощо); робочий об'єм двигуна; привод тягових коліс (передньоприводні, задньоприводні, повноприводні); тип коробки переключення передач; габаритні розміри; комплектація» [16].

Також за наявності кількох аналогів, подібним легковим авто буде транспортний засіб від одного й того ж автовиробника (експортера) чи країни, яка виробляє такий автомобіль. При цьому треба враховувати, що така ціна буде визначатися без урахування ПДВ, збільшеного на суму податків та зборів (інших обов'язкових платежів), що сплачуються при митному оформленні авто – акцизного податку, мита, плати за митне оформлення та державного мита при постановці на облік.

Якщо на офіційному сайті Міністерства економіки України у наявному переліку відсутня інформація про легкове авто з ознаками об'єкта оподаткування транспортним податком, то, після звернення власника транспортного засобу чи органу ДПСУ, Мінекономіки зобов'язане визначити середньоринкову вартість такого авто та доповнити такий перелік.

Також важливо наголосити, що, з метою спрощення податкового адміністрування, у період дії воєнного стану платники податків можуть скористатися електронними сервісами ДПСУ: спеціалізованим клієнтським програмним забезпеченням «Єдине вікно»; інформаційно-телекомунікаційною системою «Електронний кабінет», а також застосунком «Дія», через який в режимі онлайн можна здійснити перереєстрацію транспортного засобу. Даний сервіс доступний не лише для легкових авто, а й для мотоциклів і мопедів. Також у Міністерстві цифрової трансформації анонсували, що у 2024 р. через «Дію» буде доступним сервіс онлайн-розмитнення авто, хоча законопроект ще знаходиться на стадії розгляду. Така послуга, без перебільшення, крім того, що спростить процес адміністрування, стане однією з перших цифрових технологій у митній сфері та продемонструє прозорість та ефективність роботи української митниці.

В Україні впровадження транспортного податку не забезпечило очікуваного прориву, на який сподівалися законотворці, та не сприяло суттєвому зростанню дохідної частини місцевих бюджетів. Як наслідок, це призвело до внесення чергових

змін у податкове законодавство (див. табл. 2) у частині справляння транспортно податку. Попри внесені у механізм функціонування податку зміни, досі актуальними залишається багато проблем, що потребують нагального вирішення, зокрема в частині підвищення його фіскальної достатності.

Більш детальний аналіз надходжень транспортного податку в структурі Зведеного бюджету України за період 2015-2022 рр. (рис. 4) свідчить про нестабільність динаміки його надходжень. Так, у 2016-2019 рр. спостерігаємо менший обсяг надходжень податку, у порівнянні з 2015 р., коли його обсяг становив 434 млн грн. У 2020 р. надходження транспортного податку збільшилися до 571,1 млн грн, однак у наступні роки спостерігається негативний темп змін. В 2021 році надходження склали 297,9 млн грн, а в 2022 році знизилися до 166,9 млн грн.

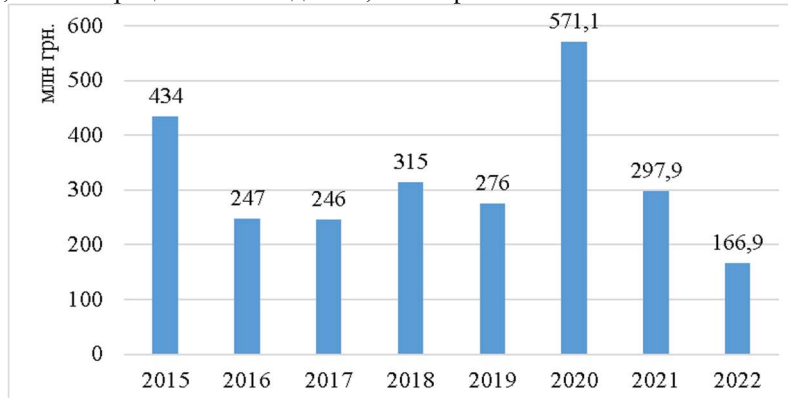


Рис. 4. Динаміка надходжень транспортного податку у доходах Зведеного бюджету України 2015-2022 рр.

Джерело: складено за даними ДКСУ [21] та Державного веб-порталу бюджету для громадян [22]

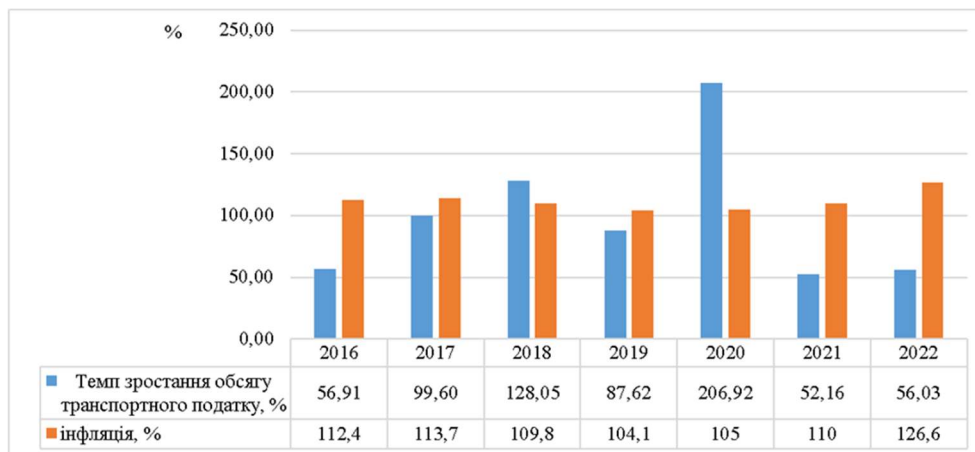


Рис. 5. Порівняння надходжень транспортного податку з темпами інфляції за період 2015 – 2022 роки

Джерело: складено за даними Мінфіну [13]

Для розуміння реальної динаміки податкових надходжень транспортного податку, варто провести порівняльний аналіз із темпами інфляції за відповідний період (рис. 5).

Відтак, реальне зростання надходжень транспортного податку до бюджетів спостерігалось тільки в 2018 та 2020 роках. В усі інші періоди темп зростання надходжень податку був нижчий від інфляції відповідного періоду.

Фіскальна ефективність транспортного податку у 2015 р. становила 167 млн грн міжбюджетних трансфертів (табл. 4), а в 2022 р. його частка зменшилася до 0,2 %, що, в свою чергу, дозволяє стверджувати про низький податковий потенціал та неефективність місцевого бюджетотворення.

Таблиця 4

Аналіз надходжень до Зведеного бюджету України за 2015-2022 рр.

| Рік | Усього податкових надходжень, млн грн | Місцеві податки та збори, млн грн | Частка в податкових надходженнях, % | Транспортний податок, млн грн | Частка в місцевих податках, % |
|------|---------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| 2015 | 652 031 | 27 041,2 | 4,15 | 434 | 1,60 |
| 2016 | 782 748,5 | 42 261,5 | 5,4 | 247 | 0,58 |
| 2017 | 1 016 788 | 53 282 | 5,24 | 246 | 0,46 |
| 2018 | 1 184 278 | 61 026,4 | 5,15 | 315 | 0,52 |
| 2019 | 1 289 780 | 73 573,3 | 5,7 | 276 | 0,38 |
| 2020 | 1 376 662 | 75 686,2 | 5,5 | 571,1 | 0,75 |
| 2021 | 1 662 243 | 89 896,6 | 5,41 | 297,9 | 0,33 |
| 2022 | 2 196 273 | 84 305,1 | 3,84 | 166,9 | 0,20 |

Джерело: складено за даними Мінфіну [13]

Аналізуючи дані таблиці 4, бачимо, що динаміка податкових надходжень від майнових податків впродовж 2020-2022 рр. характеризується як така, що має позитивну тенденцію, чого не можна сказати про транспортний податок.

Оцінюючи надходження від транспортного податку, можемо стверджувати про його нестійку тенденцію, яка спостерігається впродовж останніх років і незначну частку у доходах Зведеного бюджету (див. табл. 4), що свідчить про недостатній фіскальний ефект. Зменшення податкових надходжень від справляння транспортного податку, на нашу думку, в першу чергу зумовлене зміною валютного курсу. Іншими причинами вважаємо зниження платоспроможності громадян України, а також поступове скорочення Переліку Мінекономіки щодо авто, з яких потрібно платити податок – з 350 у 2019 р. до 184 моделей у 2024 р. З огляду на це, за підсумками 2023 року очікуються зовсім інші результати.

Оскільки всі області України, на жаль, в тій чи іншій мірі зазнали втрат та збитків через військову агресію РФ, а окремі території перебувають в окупації, то, відповідно, різними будуть і фінансові наслідки для окремих ОТГ, бо формування місцевих бюджетів напряму залежить від наближеності лінії фронту.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Таким чином, попри необхідність та важливість транспортного податку, його роль у системі майнового оподаткування України, на жаль, є недооціненою, а фіскальна значимість низькою.

Проаналізувавши діючі норми ПКУ щодо транспортного податку, а також наукові праці щодо особливостей його функціонування, очевидно, що, на теперішній час існує низка недоліків у правовому полі та податковому механізмі, які треба виправляти.

Наголосимо також, що оподаткування транспортним податком фізичних осіб може слугувати інструментом контролю за їхніми особистими доходами, а, відтак, сприяти у боротьбі з корупцією та ухиленням чи уникненням від сплати податків. Приведення транспортного податку у відповідність до принципів оподаткування та внесення відповідних змін до ПКУ дозволить удосконалити механізм його обчислення, справляння та адміністрування, а також забезпечити наповнення місцевих бюджетів.

Нині діючий об'єкт оподаткування транспортним податком є доволі обмеженим через вузьке коло платників – власників розкішних легкових авто, а, отже, такі надходження можуть надходити лише до бюджетів великих міст, а от містечкам, селищам та селам на такий податок взагалі не варто розраховувати. Це, в свою чергу, свідчить про невідповідність принципу фіскальної достатності.

У розвинених країнах світу, серед яких Данія, Ізраїль, Австралія, Японія тощо, транспортний податок обчислюється залежно від виду та вартості транспортного засобу, що, на нашу думку, дає змогу рівномірно розподілити фіскальне навантаження пропорційно до платоспроможності громадян, а, отже, відповідає принципу соціальної справедливості. Окрім того, оподаткування транспортним податком у багатьох країнах світу має достатнє фіскальне значення, що дозволяє у повній мірі та на необхідному рівні здійснювати наповнення бюджету.

Окремі елементи транспортного податку, на нашу думку, мають визначитися ОТГ, а не державою. Доцільно наділити ОТГ правом встановлювати розміри ставок, у певних визначених державою межах, а також визначати категорії платників транспортного податку, які б мали право на пільги. За таких умов буде враховуватися соціально-економічна складова розвитку території та здійснюватимуться відповідні заходи задля збільшення надходжень від цього транспортного податку.

Фіксований специфічний розмір ставки транспортного податку у 25 000 грн, що встановлений ПКУ та є незмінним із 2015 р., не відповідає принципу пропорційності оподаткування, бо вартість окремих легкових авто, які підпадають під визначення об'єкта оподаткування (понад 375 МЗП), можуть мати різну вартість і суттєво відрізнятися від мінімальної (2 662 500 грн у 2024 р.). На нашу думку, доцільним є збільшення ставки податку до 6 розмірів МЗП (замість сталої суми у 25 000 грн), хоча багато науковців-дослідників пропонують запровадження прогресивної шкали оподаткування, «яка підвищить фіскальну ефективність транспортного податку» [3, 11], або ж наполягають на запровадженні диференційованої ставки, яку пропонують «прив'язати» до віку транспортного засобу та об'єму потужності двигуна [5].

Важливим аспектом в частині реформування системи майнового оподаткування вважаємо закріплення цільової спрямованості за транспортним податком на законодавчому рівні, що сприятиме підвищенню його ефективності та дозволить громаді контролювати на що і куди йдуть їхні кошти. Цільова спрямованість надходжень від справляння транспортного податку для України не є новинкою, оскільки ще до прийняття ПКУ така норма була прописана у законодавстві, а зараз – не передбачена.

Паралельно, при наданні транспортному податку цільового характеру, пропонуємо змінити і його статус – перевести із складу місцевих податків до зборів, тобто перейменувати на *транспортний збір*, аби його сутність відповідала назві, так як збір є умовним, а податок безумовним платежем (згідно ст. 6 ПКУ [12]). Також, виходячи з того, що зміст транспортного податку, зокрема об'єкт його оподаткування не відповідає діючій назві, то є потреба у внесенні змін до податкового законодавства з метою приведення його назви у відповідність до сутності за рахунок розширення його об'єкта – не лише легковий автомобіль, а й інші види транспортних засобів, що може

сприяти сталим та більшим надходженням до місцевих бюджетів. Погоджуємось із міркуваннями таких вчених, як А. Нестеренко [8, с. 151], А. Овчаренко [9, с.194], В. Данилишин [6, с. 704] та інших, що оподаткуванню транспортним податком мають підлягати, за відповідних умов, транспортні засоби, що належать окремим заможним громадянам чи юридичним особам із високим рівнем представницьких витрат. Зокрема, на нашу думку, до переліку об'єктів оподаткування мають входити наступні транспортні засоби: легкові авто (преміум-, люкс- та бізнес-класу), вантажні автомобілі (вагою понад 3 т), автобуси преміум-класу, потужні мотоцикли, приватні водні засоби (яхти, судна, катери), гвинтокрили та літаки.

Спроба Міністерства фінансів України вирішити проблему наповнення місцевих бюджетів через впровадження у 2015 р. транспортного податку, що став аналогом «податку на розкішні авто», не принесла бажаного результату. Прийняті зміни до ПКУ містили низку новачій дискусійного характеру, які мали підвищити так звану соціальну справедливість у місцевому оподаткуванні, шляхом введення транспортного податку. Однак, діюча податкова система потребує невідкладного реформування, зокрема в частині модернізації підсистеми майнового оподаткування, враховуючи досвід оподаткування транспортним податком передових країн світу. Тому ретельне вивчення зарубіжного досвіду та його адаптація у національну податкову практику сприятиме підвищенню ефективності бюджетного процесу, фінансової незалежності територіальних громад та фіскальної достатності системи майнового оподаткування.

Особливо актуальною на сьогодні є потреба у впровадженні дієвого механізму правового регулювання, який би об'єднав у собі дві різні сфери (екологічну і податкову), які не суперечитимуть, а доповнюватимуть одна одну. Відтак, потрібно внести відповідні зміни у національне податкове законодавство з огляду на євроінтеграційний курс держави. Нині у Євросоюзі активно розробляється новий екологічний стандарт для легкових авто та інших видів транспортних засобів – Euro 7 – норма допустимої кількості шкідливих речовин у викидах автотранспорту, яка з кожним роком стає жорсткішою через стан екології у світі, і в країнах ЄС з 2025 року запрацює на повну силу. Саме тому вже нині треба створювати умови для стимулювання громадян України – потенційних власників нових легкових автомобілів купувати засоби, які б мали мінімальний вплив на навколишнє природне середовище, тобто допустимий обсяг викидів вуглекислого газу. В цьому контексті механізм справляння транспортного податку потребує змін, зважаючи на зобов'язання уряду розробити післявоєнні заходи для оподаткування вуглецевих викидів, що зазначено у Національній стратегії доходів до 2030 року.

Проблему недостатньої фінансові спроможності територіальних громад можна частково вирішити за рахунок підвищення ролі майнового оподаткування в цілому та вносячи запропоновані зміни у механізм обчислення, справляння та адміністрування транспортного податку зокрема. Майнові податки мають стати ефективним інструментом податкової політики держави та важливим засобом стабілізації національної економіки.

1. Березовська С. В. Транспортний податок в Україні: недоліки, проблеми та шляхи їх вирішення. *Економіка. Фінанси. Право* № 6 (1). 2016. С. 49-54.
2. Березовська С. В. Вплив змін до бюджетного та податкового кодексів України на зміцнення доходної частини бюджетів місцевого самоврядування. *Право і суспільство. Науковий журнал*. № 5. Ч. 2. 2015. С. 84-90.

3. Бобошко Л. І. Транспортний податок в Україні: стан та перспективи. Збірник наукових праць Університету державної фіскальної служби України. № 1. 2017. С. 25-36.
4. Боднарук Ю. В. Про деякі проблемні питання оподаткування транспортним податком за новими правилами / Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку держави та права в умовах євроінтеграції: матер. міжнар. наук.-практ. конф. (20 травня 2016 р.) у 2 т. – Т. 2 / відп. ред. М.В. Афанасьєва; Націон. ун-т «Одеська юридична академія». Одеса : Юрид. літер., 2016. С. 93-95.
5. Виноградов В. А. Фізична особа як платник транспортного податку: сучасні проблеми та шляхи їх вирішення. *Науково-виробничий журнал «Держава та регіони. Серія: Право»*. № 3 (49). 2015. С. 24-30. URL: http://www.law.stateandregions.zp.ua/archive/3_2015/7.pdf. (дата звернення: 17.11.2023).
6. Данилишин В.І. Транспортний податок: зарубіжний досвід та українські реалії. *Глобальні та національні проблеми економіки*. Вип. 3. 2015. С. 702-705.
7. Наконечна Г. Я., Шнайдер М. Р. Особливості правового регулювання транспортного податку в Україні. *Право і суспільство*. № 3. Ч. 2, 2017. С. 124- 127.
8. Нестеренко А.С. Майновий податок – транспортний податок як основа функціонування місцевих бюджетів в Україні / *Електронне наукове видання «Юридичний електронний науковий журнал»*. № 5. 2015. С. 149-151., с. 151
9. Овчаренко А.С. Транспортний податок в Україні: стан і перспективи. *Порівняльно-аналітичне право*. № 2. 2015. С. 191-194.
10. Теслюк Н. П., Назаренко Я. Я. Транспортний податок та його роль у формуванні місцевих бюджетів. *Ефективна економіка*. № 2. 2021 URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=8635> (дата звернення: 19.11.2023).
11. Христюров А. Б. Деякі аспекти адміністрування транспортного податку в Україні. *Право і суспільство*. № 2. Частина 2. 2018. С. 248 URL: http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2018/2_2018/part_2/2-2.pdf (дата звернення: 20.11.2023).
12. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.2010 р. № 2755-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17> (дата звернення: 22.11.2023).
13. Ставки, індекси, тарифи // Офіційний сайт Міністерства фінансів України URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/economy/index/inflation/> (дата звернення: 27.11.2023).
14. 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: 12.11.2023).
15. Транспортний податок: сплачуємо та звітуємо у 2023 році URL: <https://ips.ligazakon.net/document/reader/BZ014385> (дата звернення: 17.11.2023).
16. Методика визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів та внесення змін у додатки 1 і 2 до Порядку визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів, мотоциклів, мопедів: Постанова, затверджена КМУ від 18.02.2016 р. № 66. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/66-2016-%D0%BF#Text> (дата звернення: 17.11.2023).
17. Bevzo D., Pavlovskiy M., Vankovych D., Kmit V., Paslavskaya R. Modernization of the Taxation System for Harmful Substances Emissions Caused by Vehicles. *Economic Affairs*, Vol. 68, No. 02, pp. 1323-1327, June 2023. URL: <http://ndpublisher.in/admin/issues/EAv68n3z10.pdf> (дата звернення: 17.11.2023).
18. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 11.11.2023).
19. Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів: Закон України від 11.12.1991 р. № 1963-XII. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1963-12> (дата звернення: 08.11.2023).

20. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 18.11.2023).
21. Звіт про виконання держбюджету // Офіційний сайт Державної казначейської служби України. URL: <https://www.treasury.gov.ua/ua/filestorage/vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu> (дата звернення: 17.11.2023).
22. Державний веб-портал бюджету для громадян. Openbudget. URL: <https://openbudget.gov.ua/?budgetType=LOCAL> (дата звернення: 18.11.2023).

References

1. Berezovs'ka S. V. (2016). Transportnyj podatok v Ukrainy: nedoliky, problemy ta shliakhy ikh vyrishennia. *Ekonomika. Finansy. Pravo* № 6 (1). S. 49-54.
2. Berezovs'ka S. V. (2015). Vplyv zmin do biudzhethnoho ta podatkovoho kodeksiv Ukrainy na zmitsnennia dokhodnoi chastyny biudzhativ mistsevoho samovriaduvannia. *Pravo i suspil'stvo. Naukovyj zhurnal*. № 5. Ch. 2. S. 84-90.
3. Boboshko L. I. (2017). Transportnyj podatok v Ukraini: stan ta perspektyvy. *Zbirnyk naukovykh prats' Universytetu derzhavnoi fiskal'noi sluzhby Ukrainy*. № 1. S. 25-36.
4. Bodnaruk Yu. V. (2016). Pro deiaki problemni pytannia opodatkovannia transportnym podatkom za novymy pravylamy / Pravovi ta instytutsijni mekhanizmy zabezpechennia rozvytku derzhavy ta prava v umovakh ievrointehratsii: mater. mizhnar. nauk.-prakt. konf. (20 travnia 2016 r.) u 2 t. – T. 2 / vidp. red. M.V. Afanas'ieva; Natsion. un-t «Odes'ka iurydychna akademiia». Odesa : Yuryd. liter., 2016. S. 93-95.
5. Vynogradov V. A. (2015). Fizychna osoba iak platnyk transportnoho podatku: suchasni problemy ta shliakhy ikh vyrishennia. *Naukovo-vyrobnychij zhurnal «Derzhava ta rehiony. Seriia: Pravo»*. № 3 (49). S. 24-30. Retrieved from: http://www.law.stateandregions.zp.ua/archive/3_2015/7.pdf. (accessed 17 November 2023).
6. Danylyshyn V.I. (2015). Transportnyj podatok: zarubizhnyj dosvid ta ukrains'ki realii. *Hlobal'ni ta natsional'ni problemy ekonomiky*. Vyp. 3. S. 702-705.
7. Nakonechna H. Ya., Shnajder M. R. (2017). Osoblyvosti pravovoho rehuliuвання transportnoho podatku v Ukraini. *Pravo i suspil'stvo*. № 3. Ch. 2. S. 124- 127.
8. Nesterenko A.S. (2015). Majnovyj podatok – transportnyj podatok iak osnova funktsionuvannia mistsevykh biudzhativ v Ukraini / *Elektronne naukove vydannia «Yurydychnyj elektronnyj naukovyj zhurnal»*. № 5. S. 149-151.
9. Ovcharenko A.C. (2015). Transportnyj podatok v ukraini: stan i perspektyvy. *Porivnial'no-analitychne pravo*. № 2. S. 191-194.
10. Tesliuk N. P., Nazarenko Ya. Ya. (2021). Transportnyj podatok ta joho rol' u formuvanni mistsevykh biudzhativ. *Efektivna ekonomika*. № 2. Retrieved from: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8635> (accessed 19 November 2023).
11. Khrystoforov A. B. (2018). Deiaki aspekty administruvannia transportnoho podatku v Ukraini. *Pravo i suspil'stvo*. № 2. Chastyna 2. S. 248 Retrieved from: http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2018/2_2018/part_2/2-2.pdf (accessed 20 November 2023).
12. Podatkovyj kodeks Ukrainy: Zakon Ukrainy vid 02.12.2010 r. № 2755-VI. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17> (accessed 22 November 2023).
13. Stavky, indeksy, taryfy // Ofitsijnyj sayt Ministerstva finansiv Ukrainy Retrieved from: <https://index.minfin.com.ua/ua/economy/index/inflation/> (accessed 27 November 2023).
14. Pro vnesennia zmin do Podatkovoho kodeksu Ukrainy ta deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy schodo podatkovoi reformy: Zakon Ukrainy vid 28.12.2014 r. № 71-VIII. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/71-19/ed20150101#n1326> (accessed 12 November 2023).
15. Transportnyj podatok: splachuiemo ta zvituiemo u 2023 rotsi. Retrieved from: <https://ips.ligazakon.net/document/reader/BZ014385> (accessed 17 November 2023).

16. Metodyka vyznachennia seredn'orynkovoi vartosti lehkovykh avtomobiliv ta vnesennia zmin u dodatky 1 i 2 do Poriadku vyznachennia seredn'orynkovoi vartosti lehkovykh avtomobiliv, mototsykliv, mopediv: Postanova, zatverdzhena KМУ vid 18.02.2016 r. № 66. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/66-2016-%D0%BF#Text> (accessed 17 November 2023).
17. Bevzo D., Pavlovskiy M., Vankovych D., Kmit V., Paslavskaya R. (2023). Modernization of the Taxation System for Harmful Substances Emissions Caused by Vehicles. *Economic Affairs*, Vol. 68, No. 02, pp. 1323-1327. Retrieved from: <http://ndpublisher.in/admin/issues/EAv68n3z10.pdf> (accessed 17 November 2023).
18. Pro avtomobil'nyj transport: Zakon Ukrainy vid 05.04.2001 r. № 2344-III Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (accessed 11 November 2023).
19. Pro podatok z vlasnykiv transportnykh zasobiv ta inshykh samokhidnykh mashyn i mekhanizmiv : Zakon Ukrainy vid 11.12.1991 r. № 1963-XII. Retrieved from: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1963-12> (accessed 08 November 2023).
20. Pro transport: Zakon Ukrainy vid 10.11.1994 r. № 232/94-VR. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (accessed 18 November 2023).
21. Zvit pro vykonannia derzhbiudzhetu. Ofitsijnyj сайт Derzhavnoi kaznachejs'koi sluzhby Ukrainy. Retrieved from: <https://www.treasury.gov.ua/ua/filestorage/vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu> (accessed 17 November 2023).
22. Derzhavnyj veb-portal biudzhetu dlia hromadian. Openbudget. Retrieved from: <https://openbudget.gov.ua/?budgetType=LOCAL> (accessed 18 November 2023).

THE ROLE AND IMPORTANCE OF TRANSPORT TAX IN THE PROPERTY TAXATION SYSTEM OF UKRAINE

Vira Kmit

*Ivan Franko National University of Lviv
79008 м. Lviv, Svobody Avenue, 18
e-mail: vira.kmit@lnu.edu.ua, ORCID ID: 0000-0001-6845-8139*

Abstract. The article is devoted to the problematic aspects of property taxation, which plays a significant role in the formation of local budget revenues and is an important tool for the financial independence of territorial communities. The author emphasizes that the property taxation system of Ukraine, in particular, the quantitative and qualitative composition of its instruments in the national tax system, had numerous unresolved issues at the legislative level. The author also assesses a number of tax policy changes in terms of their chronology.

The interpretation of the definition of “transport tax” is presented, with a focus on the perceived inefficiency of this tax within the structure of tax revenues to local budgets. The author provides a comprehensive characterization of the transport tax by each of its basic elements and highlights the peculiarities of its collection and administration in Ukraine. The introduction of this tax was aimed at increasing revenues to local budgets by increasing the contribution of wealthy individuals and legal entities to the budget and ensuring a fairer redistribution of wealth in Ukrainian society. Under such circumstances, revenues from the transport tax, if the list of taxable objects is expanded, may become one of the stable sources of local budget revenues.

The author points to the erroneous decision to exclude such a basis of the transport tax as the environmental component. In this context, it is advisable to reform the transport tax in view of the government's commitment to develop post-war measures to tax carbon emissions, as stated in the National Revenue Strategy until 2030.

In addition, it is necessary to enshrine in law the targeted allocation of funds to local budgets, which will allow taxpayers to know where and what their payments are going to, and will help strengthen the financial capacity of local budgets and develop community infrastructure. After all, decentralization is characterized by the possibility of public control over the use of funds by local budgets.

It is proposed to grant local governments the right to set rates within certain limits, as well as to determine transport tax exemptions exclusively by decision of territorial communities. It is also proposed to expand the list of objects subject to transport taxation, which will increase revenues to local budgets. Foreign experience in the field of collection and administration of transport tax was also analyzed, as well as the possibility of its application in national tax practice in order to improve the efficiency of property taxation in Ukraine.

Keywords: revenues, local budgets, taxpayers, taxes, individuals and legal entities.

Стаття надійшла до редколегії 17.10.2023

Прийнята до друку 29.11.2023