

- Problemy i perspektyvy rozvytku pidpriemnytstva*, no. 2 (2012): 13-17.
- Marchuk, A. "Neskolko slov o vazhnosti nalogovogo planirovaniya v deyatelnosti predpriyatiya" [A Few Words About the Importance of Tax Planning in the Activities of an Enterprise]. *Biznes*, no. 37 (2000): 19-22.
- Prytuliak, N. M. "Do pytannia podatkovoho planuvannia na pidpriemstvi" [On the Issue of Tax Planning at the Enterprise]. *Zbirnyk naukovykh prats Natsionalnoho universytetu derzhavnoi podatkovoi sluzhby Ukrainy*, no. 1 (2009): 243-250.
- Schwab, C. M., Stomberg, B., and Williams, B. "Effective tax planning". *The Accounting Review*. Forthcoming. https://www.depts.ttu.edu/rawlsbusiness/about/accounting/research-seminar/documents/2019/191021_SSW_TTU.pdf
- Shcherbyna, Yu. "Neobkhdnist podatkovoho planuvannia u silskohospodarskykh pidpriemstvakh" [The Need for Tax Planning in Agrarian Enterprises]. *Halytskyi ekonomichnyi visnyk*, vol. 50, no. 1 (2016): 98-104. <https://galicianvisnyk.tntu.edu.ua/pdf/50/90.pdf>
- Vasylykova, T. V. "Udoskonalennia planuvannia podatkovykh platezhiv" [Improving the Planning of Tax Payments]. *Finansy Ukrainy*, no. 6 (2003): 36-39.
- Verstina, N. G. "Nalogovoye planirovaniye kak element finansovoy politiki restrukturuemogo predpriyatiya" [Tax Planning as an Element of the Financial Policy of the Restructured Enterprise]. *Finansy*, no. 4 (2002): 26-29.
- Wahab, N. Sh. A., and Holland, K. "Tax Planning, Corporate Governance and Equity Value". *The British Accounting Review*, vol. 44, no. 2 (2012): 111-124. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.bar.2012.03.005>
- Yeliseyev, A., and Pidluzhnyy, N. *Nalogovoye planirovaniye. Minimizatsiya nalogooblozheniya zakonnyimi sposobami* [Tax Planning. Minimizing Taxation by Legal Means]. Dnepropetrovsk: Balans-Klub, 2002.
- Zahorodniy, A. G., Olikhovskiy, V. Ya., and Homin, G. I. "Use of alternative elements of the enterprise accounting policy in tax planning". *Ekonomika: realii chasu*, no. 5 (2019): 32-37. DOI: 10.5281/zenodo.3766810

УДК 336.1:336.2:336.5

JEL: E69; H29; H72

АКЦИЗНИЙ ПОДАТОК НА ПАЛЬНЕ ЯК ДЖЕРЕЛО ФОРМУВАННЯ БЮДЖЕТІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ В КОНТЕКСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ БЮДЖЕТНОЇ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ

©2021 ПАЛІЙЧУК Т. В.

УДК 336.1:336.2:336.5

JEL: E69; H29; H72

Палійчук Т. В. Акцизный податок на пальне як джерело формування бюджетів місцевого самоврядування в контексті реалізації бюджетної децентралізації

Метою статті є розкриття ролі та значення акцизного податку на пальне в наповненні бюджетів місцевого самоврядування в умовах реалізації бюджетної децентралізації, розкриття основних аспектів реформування акцизного податку, змін щодо розподілу його між бюджетами та пошук шляхів забезпечення стимулюючого впливу акцизного оподаткування пального на соціально-економічний розвиток територіальних громад. У статті наведено здійснені кроки в напрямку зміцнення фінансової спроможності місцевого самоврядування (зміни щодо джерел наповнення бюджетів громад) шляхом упровадження бюджетної децентралізації, кроки щодо реалізації децентралізації у сфері дорожньої інфраструктури України (розподіл функцій і повноважень у дорожній сфері на субрегіональному рівні управління та запровадження оновлений механізм фінансування дорожньої галузі). Проаналізовано та розкрито значення і роль акцизного податку на пальне у формуванні бюджетів територіальних громад в умовах реалізації бюджетної децентралізації та децентралізації в дорожній сфері. Представлено основні аспекти реформування акцизного податку, зміни щодо розподілу його між бюджетами протягом 2014–2020 рр. в умовах впровадження децентралізації. Наведено ряд обґрунтованих аргументів щодо необхідності збереження зарахування акцизного податку на пальне до бюджетів місцевого самоврядування. Актуалізовано питання необхідності вдосконалення розподілу субвенції на дороги задля досягнення справедливості й усунення асиметричності фінансової спроможності територіальних громад щодо здійснення розбудови дорожньої інфраструктури та забезпечення стимулюючого впливу акцизного оподаткування пального на соціально-економічний розвиток усіх територіальних громад.

Ключові слова: фінансова спроможність, бюджетна децентралізація, місцеві бюджети, бюджети місцевого самоврядування, бюджети територіальних громад, матеріально-фінансова база, податкові надходження, акцизний податок, акцизи на пальне, субвенція на дороги.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2021-4-216-228>

Рис.: 7. Табл.: 1. Бібл.: 20.

Палійчук Тетяна Володимирівна – кандидат економічних наук, аналітик Аналітичного центру Всеукраїнської асоціації органів місцевого самоврядування «Асоціація міст України» (вул. Січових Стрільців, 73, Київ, 04053, Україна)

E-mail: tvpaliychuk@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-6951-4371>

Researcher ID: <https://publons.com/researcher/1860696/tatiana-paliychuk/>

UDC 336.1:336.2:336.5

JEL: E69; H29; H72

Paliichuk T. V. Excise Tax on Fuel as a Source of Local Self-Government Budgets in the Context of Budget Decentralization

The article is aimed at disclosing the role and significance of the excise tax on fuel in filling local self-government budgets in the context of the implementation of budget decentralization, also disclosing the main aspects of excise tax reform, changes in its distribution between budgets and finding ways to ensure the stimulating impact of excise taxation on the socio-economic development of territorial communities (hromadas). The article describes the steps taken to

strengthen the financial capacity of local self-government (changes in the sources of filling the hromadas' budgets) by introducing budget decentralization, steps to implement decentralization in the sphere of road infrastructure of Ukraine (distribution of functions and powers in the road sector at the subregional level of management and introduction of an updated mechanism for financing the road industry). The significance and role of excise tax on fuel in the formation of budgets of territorial communities in the context of implementation of budget decentralization and decentralization in the road sector are analyzed and disclosed. The main aspects of excise tax reform, changes in its distribution between budgets during 2014–2020 in the context of the implementation of decentralization are presented. A number of substantiated arguments are given regarding the need to preserve the crediting of the excise tax on fuel to the local self-government budgets. The issue of the need to improve the distribution of subventions to roads in order to achieve fairness and eliminate the asymmetry of the financial capacity of territorial communities to develop road infrastructure and ensure the stimulating impact of excise taxation on the socio-economic development of all territorial communities is actualized.

Keywords: financial capacity, budget decentralization, local budgets, local self-government budgets, budgets of territorial communities, material and financial base, tax revenues, excise tax, fuel excises, road subvention.

Fig.: 7. **Tabl.:** 1. **Bibl.:** 20.

Paliichuk Tetiana V. – PhD (Economics), Analyst of the Analytical Center of the All-Ukrainian Association of Local Governments «Association of Ukrainian Cities» (73 Sichovykh Striltsiv Str., Kyiv, 04053, Ukraine)

E-mail: tvpaliychuk@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-6951-4371>

Researcher ID: <https://publons.com/researcher/1860696/tatiana-paliychuk/>

У 2014 р. Україна взяла курс на впровадження децентралізації – реформування місцевого самоврядування, територіальної організації влади, системи управління державними фінансами, просування секторальних реформ в освіті, охороні здоров'я, надання адміністративних послуг, зміни в архітектурно-будівельній сфері, земельних відносинах, а також у дорожній галузі.

Зміцнення інституційної спроможності місцевого самоврядування шляхом упровадження децентралізації, розпочатої у 2014 р., що триває і сьогодні, вимагає посиленої уваги до питання створення належних матеріальних, фінансових та організаційних умов для забезпечення здійснення органами місцевого самоврядування власних і делегованих повноважень, адже ключовою ознакою демократичного розвитку держави є наявність у ній місцевого самоврядування, здатного забезпечити ефективне функціонування територіальних громад. Така здатність потребує належного фінансового забезпечення, визначення достатньої податкової бази.

У грудні 2014 р. Верховна Рада України прийняла ряд законів України, якими місцевому самоврядуванню передано додаткові бюджетні та фіскальні повноваження, оновлено перелік джерел наповнення бюджетів.

Прийнятими наприкінці 2014 р. змінами до Податкового та Бюджетного кодексів України (Закон № 71-VIII [1] і Закон № 79-VIII [2]) було визначено фінансові інструменти стимулювання громад до об'єднання. Серед інструментів, зокрема, було обрано такі:

✦ у разі об'єднання громади надіялись ресурсами як у міст обласного значення (60% податку на доходи фізичних осіб, 25% екологічного податку, 100% акцизного податку з роздрібного продажу підакцизних товарів, 100% єдиного податку, 100% податку на прибуток комунальних підприємств, 100% податку на майно – нерухомість, землю та транспорт та ін.);

✦ перехід бюджетів об'єднаних громад на прямі міжбюджетні відносини з держбюджетом (отримання безпосередньо, тобто без районного рівня, трансфертів з держбюджету – освітньої та медичної субвенцій, субвенції на розвиток інфраструктури об'єднаних територіальних громад та ін.);

✦ включення бюджетів громад до оновленої стимулюючої системи горизонтального вирівнювання (отримання базової дотації/сплата реверсної дотації).

Одним із джерел наповнення бюджетів місцевого самоврядування став новий податок – акцизний податок з роздрібного продажу підакцизних товарів (алкоголь, тютюн, пальне) за ставкою 5%.

Дослідження питання пошуку способів наповнення податкової бази на місцевому рівні було актуальним на всіх етапах розвитку місцевого самоврядування в Україні. Особливого значення воно набуло із реалізацією в Україні децентралізації, в період бюджетної децентралізації й адміністративно-територіальної реформи, секторальних реформ. Свої роботи цьому питанню присвятили як українські вчені та практики, так і зарубіжні, зокрема: Андрущенко В. Л., Вірченко П. А., Данилишин Б. М., Дем'янишин В. Г., Демиденко Л. М., Жаліло Я. А., Карлін М. І., Кириленко О. П., Кравченко В. І., Крисоватий А. І., Кузькін Є. Ю., Луніна І. О., Мазурова А. В., Опарін В. М., Осецкий В. А., Павлюк К. В., Поляк Г. Б., Раделицький Ю. О., Романова В. В., Слобожан О. В., Старостенко Г. Г., Сторонянська І. З., Федосов В. М., Шевченко О. В., Юрій С. І.; Р. Айхенберг, Н. Акаї, Р. Барро, Р. Берд, Ш. Бланкарт, Л. Де Мелло, В. Оутс, Дж. Родден, Г. Роузен, Ж. Сімонді, Дж. Стігліц, Ч. Тібу, Ф. Юсті та інші.

Відаючи належне напрацюванням вищезазначених вчених і практиків, слід зазначити, що практичні аспекти формування податкових надходжень і стану фінансового забезпечення територіальних громад потребують подальших досліджень, зважаючи на

високу динамічність змін до бюджетного та податкового законодавства в процесі реалізації бюджетної децентралізації, зокрема щодо акцизного податку на пальне.

Метою статті є розкриття ролі та значення акцизного податку на пальне в наповненні бюджетів місцевого самоврядування в умовах реалізації бюджетної децентралізації, розкриття основних аспектів реформування акцизного податку, змін щодо розподілу його між бюджетами та пошук шляхів забезпечення стимулюючого впливу акцизного оподаткування пального на соціально-економічний розвиток територіальних громад.

Податковий кодекс України визначає, що акцизний податок – це загальнодержавний податок поряд із такими іншими податками, як податок на прибуток підприємств, податок на доходи фізичних осіб, податок на додану вартість та ін.

Проте зарахування до бюджетів місцевого самоврядування акцизного податку з роздрібного продажу підакцизних товарів (алкоголь, тютюн, пальне) за ставкою 5% було запроваджене як часткова компенсація за зменшення відрахувань податку на доходи фізичних осіб, скасування низки інших податкових платежів та міжбюджетний трансфертів (зокрема, субвенції на комунальне дорожнє господарство).

Ю. Раделицький [3, с. 33] відзначає його важливість для місцевих бюджетів, оскільки саме на локальному рівні цей податок став одним із основних джерел наповнення бюджетів та забезпечення фінансової самостійності, але, водночас, звертає увагу на те, що особливістю справляння акцизного податку є територіально-географічне розташування адміністративно-територіальної одиниці (розташування біля важливих транспортних сполучень і у приміській зоні) через наявність автозаправних станцій, які і стали основними платниками акцизного податку з реалізації підакцизних товарів. Отже, результатом запровадження цього податку стала, з одного боку, поява вагомим дохідного джерела для місцевих бюджетів, з іншого – зростання соціально економічної диференціації фінансового забезпечення територіальних громад.

Однак для бюджетів місцевого самоврядування надходження від акцизів на пальне стали не лише вагомим джерелом наповнення бюджетів, а й дієвим інструментом стимулювання до розвитку дорожньої інфраструктури на території громади, розбудови об'єктів соціально-економічного значення. Запроваджена Законом № 1763-VIII [4] субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту й утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності в населених пунктах могла б скоротити економічну диференціацію фінансового забезпечення те-

риторіальних громад і забезпечити сприятливі умови для будівництва, відновлення та реконструкції доріг. Однак через наявність ряду недоліків запровадженого суб'єктивного механізму розподілу субвенції на дороги така диференціація між громадами лише частково збалансовувалася за рахунок відповідної субвенції.

У рамках децентралізації дорожньої галузі 17 листопада 2016 р. Верховна Рада України ухвалила Закони України № 1762-VIII [5], 1763-VIII [4], 1764-VIII [6], якими було оновлено механізм фінансування дорожньої галузі.

За цими законами в держбюджеті щорічно передбачаються видатки на фінансування робіт, пов'язаних із будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг загального користування. Для цих цілей у складі спеціального фонду держбюджету створюється Державний дорожній фонд. Стаття 24-2 Бюджетного кодексу України [7] визначає джерела формування та напрямки використання коштів Дорожнього фонду, до джерел наповнення якого включають акцизи на пальне – це акцизний податок з виробленого в Україні пального та акцизний податок з пального, ввезеного на митну територію України.

Наприкінці 2016 р. Верховна Рада України приймає ініційований Урядом Закон № 1791-VIII [8], яким вносяться зміни до Податкового кодексу в частині акцизного податку з роздрібного продажу підакцизних товарів. Так, зокрема, підпунктом 2 пункту 1 Розділу I Закону № 1791-VIII у п. п. 14.1.212 п. 14.1 ст. 14 ПКУ із визначення терміна «реалізація суб'єктами господарювання роздрібною торгівлю підакцизних товарів» вилучається положення щодо реалізації пального як фізичного відпуску з автозаправної станції (АЗС) та/або автомобільної газозаправної станції (АГЗС) незалежно від форми розрахунків (рис. 1).

2) в абзаці третьому підпункту 14.1.212 слова та цифри «а також фізичний відпуск з автозаправної станції та/або автомобільної газозаправної станції товарів, зазначених у підпункті 215.3.4 пункту 215.3 статті 215 цього Кодексу, незалежно від форми розрахунків» виключити;

Рис. 1. Зміни до Податкового кодексу України в частині акцизного податку на пальне, внесені Законом № 1791-VIII

Джерело: витяг із Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2017 році» від 20 грудня 2016 р. № 1791-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1791-19#Text> [8]

Таким чином, з 1 січня 2017 р. було скасовано акцизний податок із роздрібного продажу пального та передбачено спрямування такого фінансового ресурсу на формування Дорожнього фонду.

20 грудня 2016 р. як компромісне рішення між центральними органами влади та місцевим самоврядування до Бюджетного кодексу України Законом № 1789-VIII [9] вносяться зміни, якими передбачається зарахування у 2017 р. до бюджетів місцевого самоврядування 13,44% акцизного податку з виробленого в Україні пального та 13,44% акцизного податку з пального, ввезеного на митну територію України. Зарахування надходжень акцизів на пальне було передбачено лише на 1 рік.

Акцизні податки з виробленого та із ввезеного палива були запроваджені як тимчасовий механізм компенсації за відмінений у 2016 р. роздрібний акциз з реалізації пального.

Зарахування надходжень акцизів на пальне до бюджетів місцевого самоврядування у 2017 р. відбулося згідно з Порядком, визначеним Кабміном (постанова КМУ № 96 [10]). Порядком було затверджено частки для зарахування до бюджетів місцевого самоврядування частини акцизного податку з виробленого в Україні та ввезеного на митну територію України пального в першому півріччі 2017 р. Такі частки визначалися виходячи з фактичних нарахувань з роздрібною торгівлі паливом за 2016 р. на відповідній території. Частки для зарахувань у другому півріччі 2017 р. визначалися виходячи з фактичних нарахувань з роздрібною торгівлі паливом у перше півріччі 2017 р.

У 2017–2019 рр. за наполегливої позиції [11–13] представників місцевого самоврядування Верховною Радою України щорічно приймалося рішення продовжити на 2018–2020 рр. дію тимчасового механізму компенсації у вигляді 13,44% акцизів на пальне.

У 2019 р. Уряд був категорично проти продовження зарахування надходжень акцизів на пальне до бюджетів місцевого самоврядування на наступні роки, проте не пропонував жодного варіанта компенсації місцевому самоврядуванню втрат 7,7 млрд грн надходжень акцизів на пальне. Комітет Верховної Ради з питань бюджету теж був за 100-відсоткове спрямування акцизів на пальне до Дорожнього фонду. Проте 275 народних депутатів все ж підтримали збереження на 2020 р. зарахування до бюджетів місцевого самоврядування акцизів на пальне і Законом № 293-IX [14] було продовжено дію тимчасового механізму ще на один рік.

У 2020 р. Уряд незмінно був налаштований не продовжувати зарахування надходжень акцизів на пальне до бюджетів місцевого самоврядування на наступні роки, і починаючи з 2021 р. мало припинитися зарахування до бюджетів громад частини відрахувань (13,44%) акцизів на пальне, а фінансовий ресурс у 100-відсотковому обсязі повинен був спрямуватися до Дорожнього фонду.

Асоціація міст України за підтримки народних депутатів зареєструвала відповідні поправки до бюджетного пакета законопроектів.

Уряд, своєю чергою, запропонував механізм компенсації втрат бюджетів місцевого самоврядування у вигляді 35% субвенції на дороги, і Мінфін на виконання норм Конституції України (ст. 142), Бюджетного кодексу України (ст. 27), Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» (ст. 67) все ж таки до другого читання Держбюджету-2021 запропонував (як компенсацію скасування акцизів на пальне) спрямовувати 35% субвенції на дороги до бюджетів місцевого самоврядування в порядку, визначеному Кабміном (пункт 7 Прикінцевих положень законопроекту № 4000 [15]).

Проектом Держбюджету-2021 до другого читання було запропоновано, що у 2021 р., як виняток з положень ст. 103-1 Бюджетного кодексу України, 35% загального обсягу субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту й утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності в населених пунктах розподіляється між бюджетами місцевого самоврядування в порядку, визначеному КМУ автоматично:

- 1) у першому півріччі 2021 р. – пропорційно до обсягу реалізованого суб'єктами господарювання роздрібною торгівлі пального на відповідній території за друге півріччя 2020 р. у загальному обсязі такого реалізованого пального в цілому по Україні за друге півріччя 2020 р.;
- 2) у другому півріччі 2021 р. – пропорційно до обсягу реалізованого суб'єктами господарювання роздрібною торгівлі пального на відповідній території за перше півріччя 2021 р. у загальному обсязі такого реалізованого пального в цілому по Україні за перше півріччя 2021 р.

Проте така норма була недосконалою на практиці, і бюджети місцевого самоврядування не отримали б коштів, тому що:

- 1) субвенція на дороги в повному обсязі 21,343 млрд грн розподілена між обласними бюджетами та бюджетом м. Києва (додаток 3 та додаток 6 законопроекту № 4000 [15]), подальший розподіл ресурсу між місцевими бюджетами здійснюється ОДА (рис. 2, рис. 3);
- 2) бюджету міста Києва не передбачено компенсації втрат акцизів на пальне взагалі (це втрата у півмільярда гривень). Виходить, що Київ отримає, як це передбачено Бюджетним кодексом, лише свої 10% субвенції на дороги.

Отже, на виконання двох різних бюджетних цілей було передбачено спільне джерело фінансового ресурсу без належного збільшення обсягу такого ресурсу (субвенція на дороги у 2020 р. складає 22,172 млрд грн, у проект на 2021 р. – це 21,343 млрд грн).

Закладений у проекті Держбюджету обсяг субвенції у сумі 21,343 млрд грн не містив належного компенсаційного обсягу втрат місцевого самоврядування від скасування акцизів на пальне.

Додаток № 3
до Закону України
«Про Державний
бюджет України на
2021 рік»

Розподіл видатків Державного бюджету України на 2021 рік

тис. грн

Код програмної класифікації видатків та кредитування державного бюджету	Код функціональної класифікації видатків та кредитування бюджету	Найменування згідно з відомою і програмною класифікаціями видатків та кредитування державного бюджету	Загальний фонд				Спеціальний фонд				Разом
			Всього	видатки споживання	з них		Всього	видатки споживання	з них		
					оплата праці	комунальні послуги та енергоносії			оплата праці	комунальні послуги та енергоносії	
3130000		Державне агентство автомобільних доріг України (загальнодержавні видатки та кредитування)	1 343 603,2	3 841 848,5	1 343 603,2	3 841 848,5	17 501 754,7	17 501 754,7	21 343 603,2	21 343 603,2	
3131000		Державне агентство автомобільних доріг України (загальнодержавні видатки та кредитування)	21 343 603,2	3 841 848,5	21 343 603,2	3 841 848,5	17 501 754,7	17 501 754,7	21 343 603,2	21 343 603,2	
3131090	0180	Субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту й утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності в населених пунктах	21 343 603,2	3 841 848,5	21 343 603,2	3 841 848,5	17 501 754,7	17 501 754,7	21 343 603,2	21 343 603,2	

Рис. 2. Обсяг субвенції на дороги, передбачений проектом Держбюджету-2021 до другого читання

Джерело: витяг із проекту Закону України «Про Державний бюджет України на 2021 рік» від 14 вересня 2020 р. № 4000. URL: https://w1.1.gada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69938 (файли до другого читання) [15].

Міжбюджетні трансферти
(інші дотації та субвенції) з Державного бюджету України місцевим бюджетам на 2021 рік

тис. грн

Код бюджету	Назва місцевого бюджету адміністративно-територіальної одиниці	Субвенції з державного бюджету
		Субвенція спеціального фонду на: фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах
0210000000	Обласний бюджет Вінницької області	1 214 992,4
0310000000	Обласний бюджет Волинської області	710 778,5
0410000000	Обласний бюджет Дніпропетровської області	998 637,7
0510000000	Обласний бюджет Донецької області	1 003 290,4
0610000000	Обласний бюджет Житомирської області	1 121 435,8
0710000000	Обласний бюджет Закарпатської області	391 723,0
0810000000	Обласний бюджет Запорізької області	865 580,7
0910000000	Обласний бюджет Івано-Франківської області	503 648,5
1010000000	Обласний бюджет Київської області	1 029 995,5
1110000000	Обласний бюджет Кіровоградської області	690 325,6
1210000000	Обласний бюджет Луганської області	636 269,2
1310000000	Обласний бюджет Львівської області	1 051 191,6
1410000000	Обласний бюджет Миколаївської області	535 458,7
1510000000	Обласний бюджет Одеської області	892 915,9
1610000000	Обласний бюджет Полтавської області	1 263 410,8
1710000000	Обласний бюджет Рівненської області	507 655,1
1810000000	Обласний бюджет Сумської області	834 707,5
1910000000	Обласний бюджет Тернопільської області	568 577,6
2010000000	Обласний бюджет Харківської області	1 184 022,3
2110000000	Обласний бюджет Херсонської області	577 010,7
2210000000	Обласний бюджет Хмельницької області	821 960,8
2310000000	Обласний бюджет Черкаської області	706 642,7
2410000000	Обласний бюджет Чернівецької області	329 976,6
2510000000	Обласний бюджет Чернігівської області	769 035,3
2600000000	Бюджет міста Києва	2 134 360,3
	ВСЬОГО	21 343 603,2

Рис. 3. Розподіл субвенції на дороги між обласними бюджетами та бюджетом м. Києва, передбачений проектом Держбюджету-2021 до другого читання

Джерело: витяг із проекту Закону України «Про Державний бюджет України на 2021 рік» від 14 вересня 2020 р. № 4000. URL: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69938 (файли до другого читання) [15].

Обсяг субвенції на дороги з урахуванням належної компенсації має складати щонайменше 29 млрд грн, і для бюджету міста Києва має бути передбачена норма, яка б урахувала особливості розподілу субвенції на дороги, визначені Бюджетним кодексом України;

- 3) ризик полягав у тому, що допоки Кабмін прийме необхідні порядки розподілу 35% субвенції на дороги (а як свідчить практика розподілу 13,44% акцизів на пальне, порядки ухвалюються із запізненням у декілька місяців), обласні державні адміністрації здійснять розподіли, і не залишиться коштів для бюджетів місцевого самоврядування.

Окрім того, ситуація ускладнилась б і щорічною проблемою з розподілом ОДА субвенції на дороги, адже субвенція розподіляється облдержадміністрацією між усіма місцевими бюджетами, як свідчить практика, на власний розсуд, і 90% ресурсу субвенції залишається на обласному рівні, а на всі бюджети місцевого самоврядування (без урахування м. Києва) припадає не більше 2 млрд грн, в окремих областях бюджети місцевого самоврядування взагалі не отримують жодної гривні (табл. 1).

Це реальний механізм забезпечення компенсації втрат бюджетів місцевого самоврядування, спричинених скасуванням ще на початку децентралізації роздрібного акцизу з реалізації пального. Дотримання домовленостей і прийняття рішення як урядом, так і Верховною Радою України – це підкріплення довіри для подальшого діалогу із місцевим самоврядуванням.

2. Збереження 7,7 млрд грн власних фінансових ресурсів громад.

Це крок до подальшого зміцнення фіскальної самодостатності місцевого самоврядування шляхом передачі громадам на постійній основі доходів у вигляді акцизів на пальне, які збираються на території такої громади. 7,7 млрд грн надходжень акцизів на пальне – це ресурс, який місцева влада спрямовує на потреби громади, ґрунтуючись на основному принципі децентралізації – принципі субсидіарності. Це кошти, що ідуть на забезпечення місцевого розвитку, оновлення та розбудову соціальної інфраструктури, місцевих доріг, освітніх і медичних закладів, спортивних і дитячих майданчиків тощо.

Для всіх громад це суттєвий ресурс наповнення місцевих бюджетів. До прикладу, серед топ-20

Таблиця 1

Розподіл субвенції на дороги в частині спрямування коштів до бюджетів місцевого самоврядування у 2018–2020 рр.

Рік	Обсяг субвенції (без м. Києва), млрд грн	Приріст, %	Обсяг субвенції, що спрямовано до бюджетів місцевого самоврядування (без м. Києва)		
			млрд грн	частка від субвенції, %	приріст, в. п.
2018	10,4	–	1,0	9,6	–
2019	13,2	+26,9	1,5	11,7	+2,1
2020	20,0	+51,5	1,8	8,8	-2,9

Джерело: за даними Державної казначейської служби України [16].

Отже, проектом Держбюджету-2021 до другого читання не було передбачено реального ресурсу субвенції на дороги на виконання п. 7 Прикінцевих положень законопроекту № 4000 [15], і бюджети місцевого самоврядування не отримали б належної компенсації втрат скасування акцизів на пальне.

Асоціація міст України за підтримки народних депутатів наполягала на збереженні зарахування частини (13,44%) акцизів на пальне до бюджетів місцевого самоврядування на постійній основі. Очевидним є те, що такий варіант збереження фінансового ресурсу місцевому самоврядування має значно більше переваг.

Закріплення зарахування акцизів на пальне до бюджетів місцевого самоврядування на постійній основі – це:

1. Дотримання домовленостей між центральними органами влади та місцевим самоврядуванням щодо впровадження реформи децентралізації.

бюджетів по надходженню акцизів на пальне це бюджет Києва з обсягом надходжень у сумі 828,8 млн грн, Харкова – 300,5 млн грн, Одеси – 248,2 млн грн, Дніпра – 209,4 млн грн, Запоріжжя – це 167,7 млн грн, Львова – 133,9 млн грн, Вінниці – 112,2 млн грн, Миколаєва – 100,6 млн грн та ін. (рис. 4).

Окремим громадам акцизи на пальне приносять до 50% доходів бюджету.

Запропонований Мінфіном механізм компенсації втрат у вигляді 35% субвенції на дороги однозначно поступався варіанту збереження зарахування акцизів на пальне на постійній основі.

Це підтверджує і те, що субвенція на дороги має свої особливості щодо розрахунку обсягу. Субвенція на дороги визначається як 35% від Дорожнього фонду (стаття 24-2 Бюджетного кодексу). Своєю чергою, далі від цих 35% пропонується відрахувувати 35% до бюджетів місцевого самоврядування в порядку, який буде визначений Кабміном. Такий ланцюжок розрахунку та передачі коштів до громад може бути на

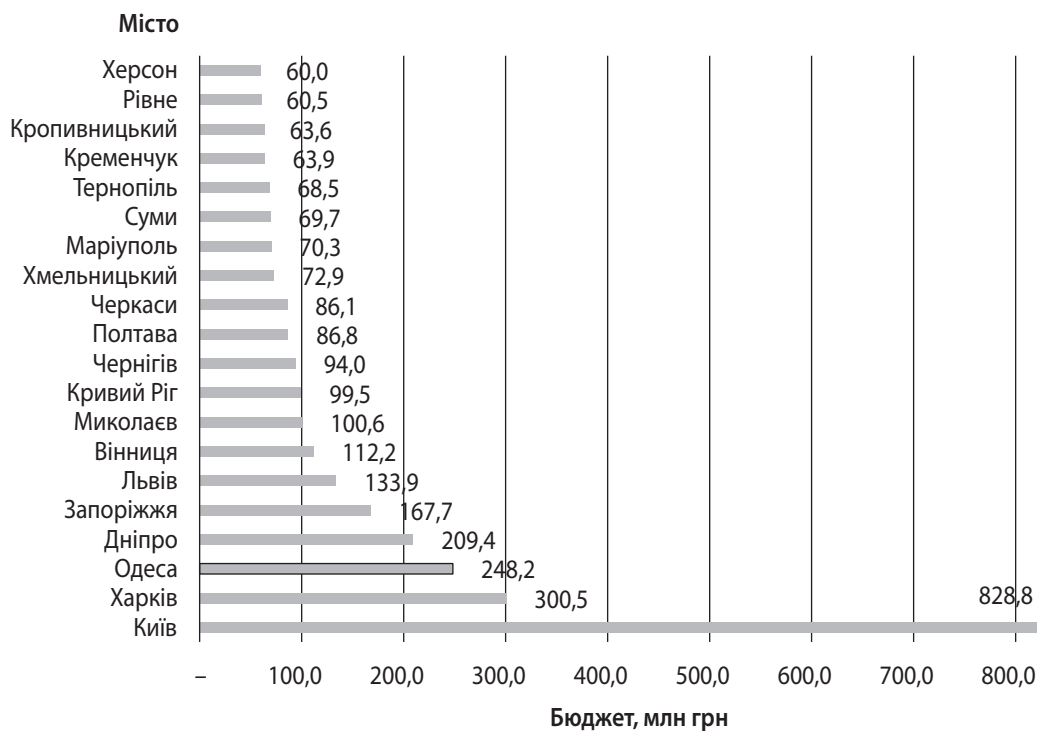


Рис. 4. Топ-20 бюджетів місцевого самоврядування по надходженню акцизів на пальне, млн грн

Джерело: побудовано за даними системи «Відкритий бюджет (Open Budget)». URL: <https://openbudget.gov.ua> [17].

кожному етапі розірваний, і громади не отримають кошти, або отримають за умови дотримання ряду додаткових критеріїв відбору, в т. ч. звуження напрямків використання таких ресурсів, непосильного співфінансування тощо.

До проекту Закону України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України» № 4100-Д [18], що взаємопов'язаний із проектом Держбюджету на 2021 рік, народними депутатами подані відповідні поправки про закріплення на постійній основі зарахування акцизів на пальне до бюджетів місцевого самоврядування.

3. Примноження здобутків децентралізації.

Доступність різних публічних послуг (освітніх, медичних, адміністративних, соціальних) для мешканців громад є втіленням реформи децентралізації та напряму залежить від можливості підвезення учнів і вчителів до закладів освіти, пацієнтів – до закладів охорони здоров'я, жителів – до центрів надання адміністративних послуг (ЦНАПів). Створення спроможної та доступної мережі закладів освіти, охорони здоров'я, мережі ЦНАПів можливе лише за умови наявності якісних доріг до цих закладів і центрів.

Органи місцевого самоврядування, розуміючи це, протягом 2015–2020 рр. відволікали на фінансування дорожнього господарства значну частину власних коштів, які могли б бути спрямовані на інші місцеві програми. Тому збереження 7,7 млрд грн власних ресурсів громад – це вклад у подальше втілення переваг децентралізації.

4. Фінансова основа для сталого розвитку економіки територіальних громади, малого та середнього бізнесу.

Спрямування громадами коштів на розбудову інфраструктури є рушійною силою для розвитку малого та середнього бізнесу, створення нових робочих місць, у цілому розвивається економіка громади, зростає обсяг сплачуваних до бюджетів громад інших податків, окрім акцизного, – податку на доходи фізичних осіб, єдиного податку, туристичного збору.

Це зростання зацікавленості кожної громади мати на своїй території заправки, що, своєю чергою, сприятиме розгалуженню мережі заправок по всій Україні. До заправок будуть будуватися дороги. Наявність енергоносіїв і доріг сприятиме притоку інвестиційних коштів у громаду.

5. Дієвий інструмент боротьби з тінізацією у сфері обігу пального.

Місцеве влада, як ніхто інший, зацікавлена у зростанні надходжень від платежів, що акумулюються на території громади та, відповідно, у зменшенні тіньових потоків реалізації пального. Окрім того, кожен мешканець громади може самостійно контролювати надходження податку до бюджету – акциз відображається у фіскальному чеку окремим рядком, а якщо немає чеку – не сплачено податок, не наповнюється бюджет. Кожен мешканець, який отримав чек, може бути впевнений, що кошти підуть на розвиток громади.

6. Посилення диверсифікації джерел наповнення бюджетів місцевого самоврядування.

Практика 2020 р. засвідчила, що головними завданнями бюджетної політики щодо місцевих фінан-

сів, які допоможуть уповільнити економічний спад, зберегти підприємства від банкрутства та робочі місця, сприятимуть наповненню бюджетів, пришвидшать відновлення економіки після закінчення карантину, сприятимуть зростанню доходів роботодавців і працівників, забезпеченню своєчасної виплати заробітних плат, є: зміцнення дохідної бази бюджетів місцевого самоврядування шляхом збереження стабільних джерел наповнення бюджетів і поглиблення диверсифікації таких джерел (оподаткування майна, доходів і споживання).

7. Додатковий інструмент стабілізації та збалансування бюджетів місцевого самоврядування в умовах боротьби з COVID-19.

Особлива роль у підтримці підприємців в умовах подолання наслідків COVID-19 належить і органам місцевого самоврядування, які використовують для цього ряд фінансових інструментів. Для підтримки підприємців органи місцевого самоврядування приймали рішення звільняти підприємців від ряду податків та інших обов'язкових платежів (від єдиного податку для підприємців I та II груп, плати за землю

та податку на об'єкти нежитлової нерухомості, плати за користування нерухомим комунальним майном, за договорами про встановлення земельного сервітуту, орендної плати на період карантину за торгове місце на ринках та інше).

Органи місцевого самоврядування здійснюють підтримку підприємців в умовах додаткового фінансового навантаження для протидії COVID-19 (на закупівлю товарів, робіт і послуг, додаткові доплати до заробітної плати медичним та іншим працівникам, які безпосередньо зайняті на роботах з ліквідації коронавірусної хвороби), втрати значного обсягу надходжень бюджетів. Тому надходження акцизів на пальне певною мірою сприяли збалансуванню бюджетів місцевого самоврядування.

5 листопада 2020 р. під час розгляду законопроекту № 4100-д [18] народні депутати 304-ма голосами «за» прийняли рішення про збереження акцизів на пальне громадам. У результаті закріплено на постійній основі зарахування до доходів бюджетів територіальних громад акцизів на пальне (рис. 5).

25. У статті 64:

- 1) назву викласти в такій редакції:
"Стаття 64. Склад доходів загального фонду бюджетів сільських, селищних, міських територіальних громад";
- 2) у частині першій:
абзац перший викласти в такій редакції:
"1. До доходів загального фонду бюджетів сільських, селищних, міських територіальних громад належать";
доповнити пунктами 16-1 і 16-2 такого змісту:
"16-1) 13,44 відсотка акцизного податку з виробленого в Україні пального у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України, зараховуються до загального фонду відповідних бюджетів місцевого самоврядування автоматично:
у першому півріччі поточного бюджетного періоду - пропорційно до обсягу реалізованого суб'єктами господарювання роздрібної торгівлі пального на відповідній території за друге півріччя попереднього бюджетного періоду в загальному обсязі такого реалізованого пального в цілому по Україні за друге півріччя відповідного бюджетного періоду;
у другому півріччі поточного бюджетного періоду - пропорційно до обсягу реалізованого суб'єктами господарювання роздрібної торгівлі пального на відповідній території за перше півріччя поточного бюджетного періоду в загальному обсязі такого реалізованого пального в цілому по Україні за перше півріччя відповідного бюджетного періоду;
- 16-2) 13,44 відсотка акцизного податку з ввезеного на митну територію України пального у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України, зараховуються до загального фонду відповідних бюджетів місцевого самоврядування автоматично:
у першому півріччі поточного бюджетного періоду - пропорційно до обсягу реалізованого суб'єктами господарювання роздрібної торгівлі пального на відповідній території за друге півріччя попереднього бюджетного періоду в загальному обсязі такого реалізованого пального в цілому по Україні за друге півріччя відповідного бюджетного періоду;
у другому півріччі поточного бюджетного періоду - пропорційно до обсягу реалізованого суб'єктами господарювання роздрібної торгівлі пального на відповідній території за перше півріччя поточного бюджетного періоду в загальному обсязі такого реалізованого пального в цілому по Україні за перше півріччя відповідного бюджетного періоду";

Рис. 5. Зміни до статті 64 БКУ «Склад доходів загального фонду бюджетів сільських, селищних, міських територіальних громад»

Джерело: витяг із Закону України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України» № 1081-IX від 15 грудня 2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1081-IX#Text> [19].

У зв'язку з цим показники проекту Закону України «Про Державний бюджет на 2021 рік» було збалансовано Мінфіном шляхом урізання обсягів субвенції на дороги: обсяг субвенції на дороги зменшено на 3,243 млрд грн (із 21,343 до 18,1 млрд грн) та заплановано, що обсяг надходжень акцизів на пальне до бюджетів громад складе 8 млрд грн. 15 грудня 2020 р. Парламент схвалив Закон України «Про Державний бюджет на 2021 рік» № 1082-IX і затвердив зазначені обсяги показників (рис. 6, рис. 7).

(Додаток № 3 із змінами, внесеними згідно із Законом № 1158-IX від 29.01.2021)

Додаток № 3
до Закону України
«Про Державний бюджет України на 2021 рік»

**РОЗПОДІЛ
видатків Державного бюджету України на 2021 рік**

Код програмної класифікації видатків та кредитування державного бюджету	Код функціонально-класифікаційної видатків та кредитування державного бюджету	Найменування згідно з відомчою і програмною класифікаціями видатків та кредитування державного бюджету	Загальний фонд					Спеціальний фонд				Разом:
			Всього	видатки споживачів	з них:		видатки розвитку	Всього	видатки споживачів	з них:		
					оплата праці	комунальні послуги та енергоносії				оплата праці	комунальні послуги та енергоносії	
3130000		Державне агентство автомобільних доріг України (загальнодержавні видатки та кредитування)	18 101 150,9	3 258 207,1				14 842 943,8	18 101 150,9			
3131000		Державне агентство автомобільних доріг України (загальнодержавні видатки та кредитування)	18 101 150,9	3 258 207,1				14 842 943,8	18 101 150,9			
3131090	0180	Субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах	18 101 150,9	3 258 207,1				14 842 943,8	18 101 150,9			

Рис. 6. Обсяг субвенції на дороги визначений Державним бюджетом на 2021 р.

Джерело: витяг із Закону України «Про Державний бюджет України на 2021 рік» від 15 грудня 2020 р. № 1082-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1082-20#Text> [20].

Отже, місцевому самоврядуванню збережено вагомий фінансовий ресурс наповнення бюджетів – надходження 7,7 млрд грн акцизів на пальне. Це підкріпило довіру для подальших комунікацій між центральною владою та органами місцевого самоврядування. Це фінансова основа для забезпечення подальшої розбудови дорожньої інфраструктури задля покращення доступності суспільних послуг, розвитку малого та середнього бізнесу. Окрім того, запроваджена модель зарахування надходжень від акцизів на пальне до бюджетів громад сприяє детінізації паливного сегмента ринку, підвищенню ефективності його сплати та забезпеченню стабільних надходжень як до бюджетів місцевого самоврядування, так і до державного бюджету, що матиме позитивний вплив на соціально-економічний розвиток громад, регіонів та України в цілому.

ВИСНОВКИ

Досліджуючи особливості справляння акцизного податку, слід визначити, що сильними сторонами зарахування акцизного податку на пальне до бюджетів територіальних громад є:

- ✦ становлення та закріплення податку як вагомий дохідний джерела бюджетів місцевого самоврядування та стабільність його надходження;
- ✦ вплив на підвищення зацікавленості органів місцевого самоврядування в ефективному

використанні податкового та фінансово-економічного потенціалу території (обсяги надходження податку заохочують до розвитку соціальної й економічної ситуації території громади, оскільки, по-перше, обсяг надходжень податку до бюджету громади залежить від наявної мережі автозаправних станцій; по-друге, зараховані податки спрямовуються на розбудову дорожньої інфраструктури, що сприяє створенню нових робочих місць, по-

кращенню інвестиційної та туристичної привабливості територіальної громади).

Основним недоліком зарахування акцизного податку на пальне до бюджетів територіальних громад є нерівномірність розподілу надходжень від його справляння через залежність надходжень акцизного податку від територіального розташування громади (надходження податку значно вищі у приміських і прикордонних громадах, а також тих, що розташовані вздовж автошляхів міжнародного та національного значення).

Таким чином, для вирішення цієї ситуації та досягнення справедливості й усунення асиметричності фінансової спроможності територіальних громад щодо здійснення розбудови дорожньої інфраструктури доцільним є вдосконалити порядок розподілу субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонт і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності в населених пунктах. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи» від 28.12.2014 р. № 71-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/71-19#Text>

Міжбюджетні трансферти
(інші дотації та субвенції) з Державного бюджету України місцевим бюджетам на 2021 рік

тис. грн

Код бюджету	Назва місцевого бюджету адміністративно-територіальної одиниці	Субвенції з державного бюджету
		Субвенція спеціального фонду на: фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах
0210000000	Обласний бюджет Вінницької області	1 030 414,7
0310000000	Обласний бюджет Волинської області	602 799,3
0410000000	Обласний бюджет Дніпропетровської області	846 927,8
0510000000	Обласний бюджет Донецької області	850 873,7
0610000000	Обласний бюджет Житомирської області	951 070,8
0710000000	Обласний бюджет Закарпатської області	332 213,7
0810000000	Обласний бюджет Запорізької області	734 084,5
0910000000	Обласний бюджет Івано-Франківської області	427 135,8
1010000000	Обласний бюджет Київської області	873 521,9
1110000000	Обласний бюджет Кіровоградської області	585 453,5
1210000000	Обласний бюджет Луганської області	539 609,2
1310000000	Обласний бюджет Львівської області	891 497,9
1410000000	Обласний бюджет Миколаївської області	454 113,5
1510000000	Обласний бюджет Одеської області	757 267,0
1610000000	Обласний бюджет Полтавської області	1 071 477,3
1710000000	Обласний бюджет Рівненської області	430 533,7
1810000000	Обласний бюджет Сумської області	707 901,4
1910000000	Обласний бюджет Тернопільської області	482 201,1
2010000000	Обласний бюджет Харківської області	1 004 149,4
2110000000	Обласний бюджет Херсонської області	489 553,1
2210000000	Обласний бюджет Хмельницької області	697 091,2
2310000000	Обласний бюджет Черкаської області	599 291,8
2410000000	Обласний бюджет Чернівецької області	279 847,6
2510000000	Обласний бюджет Чернігівської області	652 205,9
2600000000	Бюджет міста Києва	1 810 115,1
	ВСЬОГО	18 101 150,9

Рис. 7. Розподіл субвенції на дороги між обласними бюджетами та бюджетом м. Києва, визначений Державним бюджетом на 2021 р.

Джерело: витяг із Закону України «Про Державний бюджет України на 2021 рік» від 15 грудня 2020 р. № 1082-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1082-20#Text> [20].

2. Закон України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо реформи міжбюджетних відносин» від 28.12.2014 р. № 79-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/79-19#Text>
3. Раделицький Ю. Проблеми наповнення місцевих бюджетів в Україні в контексті фінансової децентралізації. *Світ фінансів*. 2017. № 2. С. 29–41. URL: <http://sf.tneu.edu.ua/index.php/sf/article/viewFile/994/1002>
4. Закон України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі» від 17.11.2016 р. № 1763-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1763-19#Text>
5. Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі» від 17.11.2016 р. № 1762-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1762-19#Text>
6. Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування» від 17.11.2016 р. № 1764-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1764-19#Text>
7. Бюджетний кодекс України від 08.07.2010 р. № 2456-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#Text>
8. Закон 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 р. № 1791-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1791-19#Text>
9. Закон України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України» від 20.12.2016 р. № 1789-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1789-19#Text>
10. Постанова Кабінету Міністрів України «Деякі питання зарахування частини акцизного податку з виробленого в Україні та ввезеного на митну територію України пального до бюджетів місцевого самоврядування» від 08.02.2017 р. № 96. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/96-2017-p#Text>
11. Асоціація міст України надала пропозиції до Бюджетної декларації на 2020–2022 роки // Місцеві фінанси. 09.04.2019. URL: <https://www.auc.org.ua/novyna/asociaciya-mist-ukrayiny-nadala-propozyciyi-do-byudzhethnoyi-deklaraciyi-na-2020-2022-roky>
12. АМУ закликає зберегти місцевий акциз з пального! // Асоціація міст України. 04.10.2019. URL: <http://auc.org.ua/novyna/amu-zaklykaye-zberegty-miscevyu-akcyz-z-palnogo>
13. Парламентський Комітет з питань бюджету розглянув правки АМУ до Бюджетного кодексу щодо збереження місцевого акцизу // Місцеві фінанси. 08.11.2019. URL: <https://www.auc.org.ua/novyna/parlamentskyu-komitet-z-pytan-byudzhetur-zoglyanuv-pravky-amu-do-byudzhethnogo-kodeksu-shchodo>
14. Закон України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України» від 14.11.2019 р. № 293-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/293-20#n278>
15. Проект Закону України «Про Державний бюджет України на 2021 рік» від 14.09.2020 р. № 4000. URL: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69938
16. Офіційний сайт Державної казначейської служби України. URL: <https://www.treasury.gov.ua/ua>
17. Офіційний сайт системи «Відкритий бюджет (Open Budget)». URL: <https://openbudget.gov.ua>
18. Проект Закону України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України» від 05.11.2020 р. № 4100-д. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=70337
19. Закон України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України» від 15.12.2020 р. № 1081-IX URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1081-IX#Text>
20. Закон України «Про Державний бюджет України на 2021 рік» від 15.12.2020 р. № 1082-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1082-20#Text>

REFERENCES

- “AMU zaklykaie zberehty mistsevyi aksyz z palnogo!” [The AUC Calls for Maintaining the Local Excise Tax on Fuel!]. Asotsiatsiia mist Ukrainy. October 04, 2019. <http://auc.org.ua/novyna/amu-zaklykaye-zberegty-miscevyu-akcyz-z-palnogo>
- “Asotsiatsiia mist Ukrainy nadala propozytisii do Biudzhethnoi deklaratsii na 2020-2022 roky” [The Association of Ukrainian Cities Has Submitted Proposals to the Budget Declaration for 2020-2022]. Mistsevi finansy. April 09, 2019. <https://www.auc.org.ua/novyna/asociaciya-mist-ukrayiny-nadala-propozyciyi-do-byudzhethnoyi-deklaraciyi-na-2020-2022-roky>
- [Legal Act of Ukraine] (2010). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (2014). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/71-19#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (2014). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/79-19#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (2016). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1763-19#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (2016). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1762-19#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (2016). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1764-19#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (2016). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1791-19#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (2016). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1789-19#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (2017). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/96-2017-p#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (2019). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/293-20#n278>
- [Legal Act of Ukraine] (2020). http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=70337
- [Legal Act of Ukraine] (2020). https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69938
- [Legal Act of Ukraine] (2020). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1081-IX#Text>
- [Legal Act of Ukraine] (2020). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1082-20#Text>
- Ofitsiyniyi sait Derzhavnoi kaznacheiskoi sluzhby Ukrainy. <https://www.treasury.gov.ua/ua>

Ofitsiyni sait systemy «Vidkryty biudzheth (Open Budget)». <https://openbudget.gov.ua>
“Parlamentskyi Komitet z pytan biudzhetu rozhliauuv pravky AMU do Biudzhethnoho kodeksu shchodo zberezhenia mistsevoho aktsyzu” [The Parliamentary Committee on Budget Considered the Amendments of the AUC to the Budget Code Regarding the Preservation of the Local Excise Tax]. *Mistsevi finansy*. November 08, 2019. <https://www.auc.org.ua/novyna/>

parlamentskyi-komitet-z-pytan-byudzhetu-rozglyanuv-pravky-amu-do-byudzhethnoho-kodeksu-shchodo Radelytskyi, Yu. “Problemy napovnennia mistsevykh biudzhethiv v Ukraini v konteksti finansovoi detsentralizatsii” [Problems of Local Budgets' Organization in Ukraine in the Context of Financial Decentralization]. *Svit finansiv*, no. 2 (2017): 29-41. <http://sf.tneu.edu.ua/index.php/sf/article/viewFile/994/1002>

УДК 336:2
JEL: E62; H24; H29; H39

СПРОЩЕНА СИСТЕМА ОПОДАТКУВАННЯ ЯК МІКРОЕКОНОМІЧНИЙ ФІСКАЛЬНИЙ РЕГУЛЯТОР

©2021 ЛОБОДА Н. О., ЧАБАНИЮК О. М., МОСОЛОВА Ю. О.

УДК 336:2
JEL: E62; H24; H29; H39

Лобода Н. О., Чабанюк О. М., Мосолова Ю. О. Спрощена система оподаткування як мікроекономічний фіскальний регулятор

У статті розглянуто специфіку й особливості застосування спрощеної системи оподаткування в Україні. Суб'єкти малого підприємництва можуть застосовувати загальну або спрощену систему оподаткування. На підставі узагальнень літературних джерел та чинної практики визначено переваги та недоліки спрощеної системи на сучасному етапі розвитку економіки. Найбільшими перевагами спрощеної системи оподаткування є податкові переваги, що полягають у відсутності обов'язку сплачувати окремі види податків, а також спрощена система обліку та звітності суб'єктів малого підприємництва, можливість урахувати соціально-економічну обстановку конкретної місцевості, адже єдиний податок сплачується до місцевого бюджету. Недоліки ж пов'язані, перш за все, зі зловживаннями з боку суб'єктів господарювання та ухиленням від сплати платежів. Охарактеризовано чотири групи платників єдиного податку залежно від рівня річного доходу, кількості найманих працівників і законодавчо встановлених ставок. Проаналізовано динаміку надходження єдиного податку та визначено його частку у структурі податкових надходжень до Зведеного бюджету України за 2016–2020 рр. Визначено питому вагу єдиного податку в розрізі платників податків за 2016–2020 рр. і виявлено, що найбільша частка цього податку надходить від фізичних осіб – підприємців. Виокремлено актуальні проблеми функціонування спрощеної системи оподаткування в Україні. Проаналізовано основні законодавчі обґрунтовані реформи: нові ліміти для фізичних осіб – підприємців та запровадження реєстраторів розрахункових операцій. Зазначено деякі зміни та відтермінування в законодавстві у зв'язку з пандемією COVID-19. У підсумку зроблено висновки про необхідність реформування спрощеної системи оподаткування, яке повинне бути спрямоване на її вдосконалення й унеможливлення зловживань.

Ключові слова: податки, малий бізнес, спрощена система оподаткування, єдиний податок, суб'єкти малого підприємництва, фізичні особи – підприємці, юридичні особи.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2021-4-228-234>

Рис.: 4. **Табл.:** 4. **Бібл.:** 10.

Лобода Наталія Олександрівна – кандидат економічних наук, доцент кафедри обліку, аналізу і контролю, Львівський національний університет імені Івана Франка (вул. Університетська, 1, Львів, 79001, Україна)

E-mail: loboda.lviv@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3522-8139>

Researcher ID: <https://publons.com/researcher/1769834/natalia-loboda/>

Чабанюк Одарка Михайлівна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри обліку, контролю, аналізу та оподаткування, Львівський торговельно-економічний університет (вул. Туган-Барановського, 10, Львів, 79005, Україна)

E-mail: odarka2010@meta.ua

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0884-3515>

Researcher ID: <https://publons.com/researcher/1743457/odarka-chabaniuk/>

Мосолова Юлія Олександрівна – бакалавр, факультет управління фінансами та бізнесу, Львівський національний університет імені Івана Франка (вул. Університетська, 1, Львів, 79001, Україна)

E-mail: yliia.mosolova2000@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5245-6366>

UDC 336:2
JEL: E62; H24; H29; H39

Loboda N. O., Chabaniuk O. M., Mosolova Yu. O. Simplified Taxation System as a Microeconomic Fiscal Regulator

The article considers the specifics and features of application of the simplified taxation system in Ukraine. Small business entities can apply either general or simplified taxation system. On the basis of generalizations of literary sources and current practice, the advantages and disadvantages of the simplified system at the present stage of economic development are determined. The biggest advantages of the simplified taxation system are tax advantages, which consist in the absence of the obligation to pay certain types of taxes, as well as a simplified system of accounting and reporting for small business entities, the ability to take into account the socio-economic situation of a particular geographic area, because a single tax has to be paid to the local budget. The disadvantages