

ІНТЕГРУВАННЯ ЕКОЛОГІЧНОГО ПРИНЦИПУ «ЗАБРУДНЮВАЧ СПЛАЧУЄ» У ПОДАТКОВУ СИСТЕМУ УКРАЇНИ

Токмиленко Олена Сергіївна

аспірант

Харківського національного автомобільно-дорожнього університету

Fulbright Student Graduate Program, 2011–2013,
Clemson University

Анотація. У роботі представлено огляд фіскальної політики України щодо оподаткування легкових автомобілів приватного користування. Розглянуто європейський досвід оподаткування на основі принципу «забруднювач сплачує» та запропоновано три сценарії реформування збору за першу реєстрацію автомобіля.

Ключові слова: екологічний податок, фіскальна політика, CO₂, диференційовані податки.

Abstract. There is presented the review of fiscal policies of Ukraine regarding taxation of personal cars. European experience of taxation based on «polluter pays» principle is studied and three scenarios to reform the first registration of vehicle fee is proposed.

Keywords: ecological taxation, fiscal policy, CO₂, differential taxes.

За даними національного кадастру антропогенних викидів України в 2012 р. у категорії «Енергетика» викиди CO₂, що утворились унаслідок спалювання палива транспортом, становили 13,2 % усіх викидів двоокису вуглецю (діоксиду вуглецю) [3]. Тому зниження рівня викидів CO₂ автомобільним транспортом є необхідним першочерговим завданням, спрямованим на досягнення цілей Кіотського протоколу щодо обмеження викидів парникових газів в атмосферу та зниження темпів зміни клімату.

Для забезпечення більш ефективного розв'язання проблеми зменшення транспортних викидів необхідно створити умови, коли споживач, поведінка якого призводить до більших негативних впливів на довкілля, платить вищу ціну. Так званий принцип «забруднювач сплачує» – це інструмент екологічної політики, який зобов'язує відшкодувати екологічні збитки тих, хто їх завдає. Принцип «забруднювач сплачує» набуває здебільшого форми податку, який стягується урядом за одиницю забруднення, що потрапила в повітря або воду. Як політичний інструмент контролю забруднення навколишнього середовища податок на викиди

теоретично зменшує забруднення, оскільки фірми чи особи скорочуватимуть викиди, аби уникнути сплати податку. Економісти припускають, що податок на забруднення, як правило, є економічно дієвішим засобом його зниження, ніж нормативні положення, оскільки загальна вартість зниження викидів до бажаного рівня буде нижчою у разі використання зазначеного податку, ніж при командно-контрольному підході, спрямованому на той самий рівень зниження забруднення.

Огляд фіскальної політики України щодо легкових автомобілів показав, що на даний час до податків, які тією чи іншою мірою враховують рівень забруднення, спричинений транспортними засобами, можна віднести збір на першу реєстрацію (враховує об'єм двигуна та вік авто), акцизні збори на автомобілі й паливо та податок на викиди в атмосферне повітря забруднюючих речовин пересувними джерелами забруднення, що стягується за кожну тонну палива з юридичних осіб, які здійснюють його продаж [2].

Акцизний збір на паливо не диференціює моторне паливо за якістю, а тому має радше економічний, ніж екологічний ефект. Акцизний збір на автомобілі та збір на першу реєстрацію автомобіля опосередковано враховують вплив його на рівень забруднення, оскільки базою оподаткування є об'єм двигуна, який безпосередньо корелює зі ступенем екологічності автомобіля, проте не є прямим показником рівня шкідливих викидів. Екологічний податок, який враховує викиди в атмосферне повітря забруднюючих речовин, регулює насамперед якість палива. Наприклад, дизельне паливо із вмістом сірки до 0,005 мас. % має найменшу ставку податку, а понад 0,2 мас. % – найбільшу. Проте розмір екологічного податку на паливо має такий незначний рівень (для неетилованого бензину екологічний податок становить близько 5 коп. за літр), що навряд чи впливає на екологічну свідомість користувачів.

Для формування ефективної системи фіскального регулювання, яка стимулює виконання принципу «забруднювач сплачує», було проаналізовано європейський досвід.

Усю систему оподаткування легкових персональних автомобілів можна розділити на такі категорії: податки на придбання, податки на володіння та податки на користування [5, с. 26]. У таблиці 1 наведено дев'ять європейських країн із різним рівнем оподаткування і видами податків і зборів за категоріями.

Таблиця 1. Типи податків та зборів з легкових транспортних засобів у країнах ЄС

Види податків та зборів		Данія	Фінляндія	Греція	Ірландія	Нідерланди	Австрія	Німеччина	Італія	Велика Британія
Податки на придбання	ПДВ (%)	25	22	18	21	19	20	16	20	17,5
	Реєстраційний податок	×	×	×	×	×	×		×	
	Реєстраційний збір	×						×	×	×
Податки на володіння	Річний транспортний податок	×	×	×	×	×	×	×	×	×
Податки на користування	Транспортний податок у вартості палива + ПДВ	×	×	×	×	×	×	×	×	×
	Плата за користування окремими дорогами або мостами			×			×	×	×	×
	Податок на користування автомобільними дорогами міжнародними вантажними перевізниками	×					×	×		

Станом на 2011 р. 18 країн Європейського Союзу запровадили диференційовані податки на викиди CO₂ [4, с. 1]. Серед них 4 країни (Німеччина, Греція, Швеція та Велика Британія) накладають річний податок на використання транспортного засобу відповідно до рівня викидів CO₂ або номінальної витрати палива; 6 країн (Австрія, Бельгія, Франція, Румунія, Словенія та Іспанія) використовують систему разових виплат і субсидій, а ще 9 країн (Данія, Ірландія, Кіпр, Люксембург, Мальта, Нідерланди, Португалія і Фінляндія) оподатковують викиди CO₂ шляхом комбінації податку на реєстрацію та використання транспортного засобу.

Аналіз системи оподаткування легкових автомобілів у країнах ЄС засвідчив, що дедалі більше країн переходять на систему оподаткування, яка базується радше на врахуванні об'ємів викидів шкідливих речовин (переважно CO₂, рідше NO₂), ніж на визначенні розміру податку за показниками, опосередковано пов'язаними з рівнем екологічності (об'єм двигуна, вага автомобіля, потужність тощо) [1]. Після успішного втілення системи оподаткування, що базується на

диференційному підході нарахування податку залежно від рівня викидів CO₂, деякі країни почали «затягувати ремінь», тобто зменшувати суми бонусу для автомобілів із низьким рівнем викидів (Франція) або знижувати оподатковуваний рівень викидів для тієї ж самої суми компенсації (Австрія).

Також для зменшення негативного соціального сприйняття деякі країни практикують оподаткування за двома системами: 1) CO₂-залежний податок, що розраховується тільки для авто, зареєстрованих після ухвалення закону (Швеція); 2) поріг оподатковуваних викидів для авто, які були зареєстровані до та після ухвалення податку (Німеччина).

Окрім накладання додаткового навантаження на користувачів екологічно небезпечних автомобілів деякі країни запровадили стимулювання оновлення рухомого складу шляхом надання бонусів на утилізацію старих автомобілів (через 15 років експлуатації транспортного засобу у Франції, через 7 – у Німеччині) для придбання нових екологічних автомобілів. А також застосування в більшості європейських країн системи фінансового заохочення для більш екологічних автомобілів: відкладення терміну стягнення податку протягом перших п'яти років (Швеція) або взагалі звільнення від податку (Іспанія); надання грошової компенсації за утилізацію старого автомобіля під час придбання нового (Німеччина); надання бонусу на купівлю автомобіля з низьким рівнем викидів CO₂ (Франція).

На основі порівняльного аналізу систем оподаткування було розроблено три можливі сценарії розвитку системи диференційованих податків на викиди CO₂ приватними транспортними засобами в Україні. На даному етапі найбільша увага приділяється механізму оподаткування, а тому ставки оподаткування розраховувалися подібно до чинних. Розроблені сценарії реформування системи оподаткування наведено в таблиці 2.

При розробленні кожного сценарію найбільш складним питанням було визначення ставки податку. Кожний сценарій спирається на певну аргументацію щодо вибору розміру ставки податку, проте це питання потребує подальшого вивчення. Для точного визначення ставок податку необхідно з'ясувати кінцеву мету щодо бажаного середнього рівня викидів CO₂ автомобілями.

Проаналізувавши чинну систему податків і зборів України, можна дійти висновку, що на даний час в Україні існує система оподаткування, що має на меті суто економічні цілі. Проте існуюча ситуація

постійного зростання автомобілізації, старіння рухомого складу й тенденція до вибору великогабаритних автомобілів із великою кількістю викидів вимагають реформування, щоб сформувати свідомий вибір автомобілів особистого користування на основі не лише вартості та іміджу, а й екологічних показників. Аналіз європейського досвіду показав, що більшість країн пройшла через усвідомлення подібної проблеми й реформувала свою законодавчу базу щодо екологічних стандартів на викиди.

Таблиця 2. Сценарії розвитку диференційованих податків на викиди CO₂ транспортом в Україні

Сценарій	Опис	Переваги
1. Реформування збору за першу реєстрацію транспортного засобу	Податок базується на прогресивній шкалі ставки податку залежно від рівня викидів CO ₂ та застосовується до легкових автомобілів під час кожної реєстрації ¹ . Платники збору: юридичні та фізичні особи, що реєструють транспортні засоби в Україні. База оподаткування: рівень викидів CO ₂ .	– Привернення уваги користувачів автомобілів до значень рівня CO ₂ ; – зниження привабливості автомобілів, які були в користуванні; – збільшення надходжень у бюджет за рахунок того, що збір здійснюється під час кожної реєстрації.
2. Збір на реалізацію транспортного засобу залежно від вартості транспортного засобу і рівня викидів CO ₂	Розмір збору визначається залежно від рівня викидів CO ₂ та відсотка від вартості автомобіля. Податок сплачується одноразово під час кожної реєстрації автомобіля.	– Податок одночасно виконує роль податку «на багатство»; – чітко відображено принцип «забруднювач сплачує», оскільки ставка збору суттєво збільшується для автомобілів із занадто великим рівнем викидів; – захист вразливих верств населення, оскільки власник бюджетного (або старого) авто сплачує менше, ніж власник дорогого авто при однаковому рівні викидів CO ₂ .
3. Щорічний податок на користування авто залежно від рівня викиду CO ₂ та об'єму двигуна	Податок базується на існуючій диференційованій шкалі об'єму двигуна та підсумовується зі збором за викиди CO ₂ (за кожний грам викиду CO ₂ , що перевищує встановлену норму). Збір сплачується щороку починаючи з часу реєстрації.	– Не накладає суттєвого додаткового тягаря під час покупки автомобіля; – привертає увагу до рівня екологічності автомобіля постійно, а не лише при купівлі; – дозволяє створити спеціальний фонд ліквідації екологічних наслідків діяльності автотранспорту за рахунок стабільних надходжень у бюджет.

¹ На даний час збір з легкових автомобілів здійснюється виключно під час першої реєстрації на території України.

На основі досвіду найбільш успішних країн у сфері оподаткування приватних легкових автомобілів (Франція, Німеччина та Іспанія) були розроблені сценарії зміни фіскальної політики України. Запропоновані сценарії можуть бути використані для розроблення законодавчих актів і змін до Податкового кодексу України. Корегування системи зборів відповідно до викидів шкідливих речовин автотранспортними засобами дозволяє не лише впливати на поведінку населення та збільшувати надходження до бюджету, а й збирати податки з власників автомобілів, спираючись на об'єктивні економічні й екологічні критерії.

Література

1. База даних європейських податків [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxSearch.html.
2. Податковий кодекс України від 2 грудня 2010 р. № 2755-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.
3. Український реєстр вуглецевих одиниць [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.carbonunitsregistry.gov.ua/ua/publication/content/669.htm>.
4. *Rubik F.* CO₂-based Motor Vehicle Tax, Corpus, September 2011 [Електронний ресурс] / F. Rubik, L. Mityorn. – Режим доступу: <http://www.scp-knowledge.eu/sites/default/files/Mityom%20and%20Rubik%202011%20CO2%20based%20motor%20vehicle%20tax.pdf>.
5. Study on vehicle taxation in the member states of the European Union, Final Report, January, 2002 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/vehicle_tax_study_15-02-2002.pdf.