

Будь ласка, використовуйте бібліографічні описи, щоб цитувати або посилатися на цей матеріал:

Письменний В.В. Екологізація збору за першу реєстрацію транспортного засобу / В.В. Письменний // П'яті регіональні та муніципальні читання «Влада і бізнес: актуальні проблеми партнерства»: Наук-практ. конф. з міжнар. участю, 17–18 жовт. 2013 р., смт. Форос. – Тернопіль: В-во «Крок», 2013. – С. 215–217.

або

Pysmennyi, V.V. (2013). Ekolohizatsiia zboru za pershu reiestratsiiu transportnoho zasobu [Ecologization of the first vehicle registration fee]. Proceedings from: *Piati rehionalni ta munitsypalni chytannia «Vlada i biznes: aktualni problemy partnerstva» – The Fifth Regional and Municipal Reading «Authority and Business: the Actual Problems of Partnerships»*. (pp. 215–217). Ternopil: Krok [in Ukrainian].

Письменний В.В.
к.е.н., доцент кафедри фінансів ТНЕУ

ЕКОЛОГІЗАЦІЯ ЗБОРУ ЗА ПЕРШУ РЕЄСТРАЦІЮ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ

З прийняттям Податкового кодексу України в податковій системі нашої держави з'явився відносно новий податковий платіж – збір за першу реєстрацію транспортного засобу. Його праобразом можна вважати податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, який був одним з інструментів фінансування утримання, будівництва та ремонту автомобільних шляхів. Метою ж впровадження „нового” платежу стало приведення у відповідність до загальносвітових вимог підсистеми оподаткування транспортних засобів. Проте зростання кількості транспортних засобів і сучасні виклики екологічної безпеки потребують вивчення зарубіжного досвіду механізму справляння реєстраційного податку.

На відміну від податкових систем зарубіжних країн, у зборі за першу реєстрацію транспортного засобу закладено лише фіскальну функцію. Натомість за кордоном його аналоги відносяться до екологічних платежів, позаяк дають змогу зменшити негативний вплив на навколишнє середовище і заохотити до економного споживання палива. Будучи важливим джерелом наповнення дохідної частини бюджету, вони сприяють поширенню виробництва та продажів низьковуглецевих й екологічних транспортних засобів. Зокрема, в Австрії, Бельгії, Греції, Данії, Латвії, ПАР, Португалії, Словенії, Чилі механізм справляння реєстраційного податку базується на викидах діоксиду вуглецю та витратах палива.

Впровадження такої норми в Україні дасть змогу екологізувати збір за першу реєстрацію транспортного засобу та збільшити його надходження до місцевих бюджетів. Однією з можливостей вдосконалення механізму

справляння даного платежу є використання досвіду Словенії, де розрахунок реєстраційного податку визначається на основі вартості транспортного засобу, виду палива і викидів CO₂. Наприклад, для транспортного засобу з бензиновим двигуном, викиди діоксиду вуглецю якого не перевищують 110 г/км, податкові зобов'язання будуть складати 0,5% його вартості. Причому зі зростанням викидів до 250 г/км вони становитимуть 28% вартості транспортного засобу з бензиновим та 31% з дизельним двигуном.

У нашій державі база оподаткування збором за першу реєстрацію транспортного засобу визначається: для мотоциклів, легкових автомобілів, тракторів, вантажних автомобілів – за об'ємом циліндрів двигуна; для легкових автомобілів, обладнаних електродвигуном, а також суден, обладнаних двигуном, – за потужністю двигуна; для суден, не обладнаних двигуном, – за довжиною корпусу судна; для літаків та вертольотів – за злітною масою [1]. Зміна механізму справляння даного платежу на основі викидів CO₂ забезпечить справедливість оподаткування, так як власники екологічно небезпечних транспортних засобів сплачуватимуть більшу суму збору, а також будуть зважати на ощадливе природокористування.

Про вагому фіскальну роль реєстраційного податку у формуванні бюджетних доходів свідчить досвід Словенії – невеликої за площею та кількістю транспортних засобів країни. У 2011 р. було мобілізовано 38,0 млн. євро даного платежу, що на 2,1 млн. євро, або 5,2% менше, ніж в 2010 р., і на 2,9 млн. євро, або 7,1% менше, ніж у 2009 р. Його справляння тісно пов'язане з економічною ситуацією в країні та залежить від купівельної спроможності середнього класу населення. Якщо за 2003–2008 рр. надходження реєстраційного податку в Словені збільшилося вдвічі, то на стільки ж скоротилося за 2009–2011 рр. Таку тенденцію можна пояснити економічною нестабільністю в світі, яка зачепила ринок виробництва транспортних засобів.

Аналіз надходження збору за першу реєстрацію транспортного засобу в нашій державі показав зростання його обсягу з 388,6 млн. грн. після прийняття Податкового кодексу України до 659,6 млн. грн. в 2012 р., або у понад півтора рази. Проте скасування податку з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів й впровадження збору за першу реєстрацію транспортного засобу негативно позначилося на формуванні дохідної частини місцевих бюджетів. Удосконалити вітчизняну підсистему оподаткування транспортних засобів та повністю реалізувати її потенціал може лише екологізація за прикладом Словенії збору за першу реєстрацію транспортного засобу і розширення його бази оподаткування.

Зрештою, в низці зарубіжних країн діють менш жорсткі норми щодо оподаткування реєстраційним податком. У ПАР ставки не диференціюються за типом двигуна та коливаються в межах 0% вартості транспортного засобу, викиди CO₂ якого становлять 100–120 г/км, до 12% з викидами понад 300 г/км. В Португалії механізм справляння даного платежу враховує об'єм двигуна й обсяг викидів діоксиду вуглецю, а ставки встановлюються в євро. Використовуючи досвід тієї чи іншої країни, варто звернути увагу на національні особливості функціонування податкової системи і забезпечити реалізацію

принципу „забруднювач платить” [2, с. 11], впровадженого в першій Програмі дій ЄС з охорони навколишнього середовища.

Враховуючи те, що транспортні засоби є найбільшими забруднювачами повітря, а їх кількість зростає великими темпами, зміна механізму справляння збору за першу реєстрацію транспортного засобу є першочерговою необхідністю. В основу „нового” платежу потрібно закласти норму, згідно з якою суб’єкти, відповідальні за забруднення навколишнього середовища, повинні нести витрати за забруднення. Лише в такому випадку можна зменшити в Україні виробництво та продаж транспортних засобів, які не відповідають світовим вимогам щодо екологічної безпеки. Тим більше, що дані новації сприятимуть збільшенню податкових надходжень і забезпеченню фінансування місцевих екологічних програм.

Література:

1. Податковий кодекс України від 2 грудня 2010 р. № 2755-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://minrd.gov.ua/nk/>.
2. Микієвич М.М. Європейське право навколишнього середовища: навч. посіб. / М.М. Микієвич, Н.І. Андрусевич, Т.О. Будякова. – Львів, 2004. – 256 с.