

Дубовик Ольга Юхимівна,  
к. е. н., доцент кафедри фінансів  
Одеський державний економічний університет  
Шуліченко Тетяна Василівна,  
аспірант кафедри фінансів  
Одеський державний економічний університет

## **ПОДАТОК З ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН: ТЕОРІЯ ТА ПРАКТИКА**

**Анотація.** В статті висвітлені питання зарубіжного досвіду з нарахування та стягнення податку з власників транспортних засобів, запропоновані напрямки вдосконалення вітчизняної системи оподаткування.

**Постановка проблеми у загальному вигляді, невирішені частини загальної проблеми.** Питання удосконалення податкової системи в Україні розглядались з моменту здобуття її незалежності. Зміни, що були внесені до чинної податкової системи протягом існування України, часом не відповідали загальноприйнятим принципам оподаткування, що сприяють ефективному використанню податків як інструмента державного регулювання економіки. Сьогодні науковцями відзначаються певні позитивні зрушення у функціонуванні податкової системи України, проте все ж таки вітчизняна податкова система потребує реформування.

Податок з власників транспортних засобів - один з видів податків, удосконалення якого в наш час є актуальним. Це пов'язано з наступними моментами. Оскільки цей податок надходить до місцевих бюджетів, то змінення механізму його нарахування та стягнення призведе до зміцнення фінансової бази органів місцевого самоврядування. До того ж, кількість транспортних засобів, що купуються юридичними та фізичними особами, з кожним роком зростає, а отже зростає і рівень забруднення навколишнього середовища. Вивчення зарубіжного досвіду при вирішенні даних проблем сприятиме уникненню помилок, що були зроблені іншими країнами, та створенню ефективного механізму нарахування та стягнення податку з власників транспортних засобів, що, в свою чергу, дозволить вирішити такі

найважливіші проблеми як наповнення місцевих бюджетів та покращення екологічного стану країни.

**Аналіз досліджень і публікацій.** Питанням реформування податкової системи присвячено багато праць як зарубіжних, так і вітчизняних науковців, зокрема праці В.Петті, А. Сміта, Дж.К. Еккерта, Г. Харрісона, Т. Коллера, Т. Коупленда, І.Балабанова, М. Березина, В. Волкова, Р. Габбасова, В. Гусева, Н. Карзаєва тощо. Щодо удосконалення власне податку з власників транспортних засобів, то вивченням певних аспектів з даного питання займались провідні економісти та політики, а саме О. Гончаренко, Н. Ткаченко, В. Захожай, В.Зайчикова, Я. Литвиненко, В. Кравченко, А. Крисоватий, О. Кириленко, С.Слухай, М. Лаврів та ін. Водночас не всі аспекти і досі висвітлено.

**Метою статті** є аналіз зарубіжного досвіду механізму стягнення та нарахування податку з власників транспортних засобів та визначення напрямків використання даного досвіду при удосконаленні вітчизняної системи оподаткування.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Податок з власників транспортних засобів відноситься до змішаних податків, адже сплачують його юридичні і фізичні особи, що мають власні транспортні засоби та інші самохідні машини і механізми. Сьогодні - це один зі способів акумуляції коштів для фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних шляхів загального користування.. Податок з власників транспортних засобів є в Японії, Італії, Іспанії, Німеччині, Франції та інших економічно розвинених країнах.

Останнім часом у різних країнах світу відбуваються певні зміни щодо нарахування та стягнення податку з власників транспортних засобів.

Більш за все з цим податком експериментують у Німеччині. В 2008 році у різних землях Німеччини податки формувались за зовсім різними принципами. В деяких землях ставки податку залежали від маси та габаритів транспортних засобів. Проте, головним чином, у більшості земель при визначенні ставки враховувався екологічний клас. В деяких регіонах Німеччини податок

сплачувався автоматично, тобто при реєстрації транспортного засобу власник надав інформацію щодо банківського рахунку, з якого держава сама стягувала податок.

З липня 2009 року правила нарахування податку було змінено. В Німеччині діє єдиний принцип оподаткування власників транспортних засобів. За зміненою схемою поки що податок розраховується для нових машин. Щодо старих автомобілів, то для них нові правила будуть застосовуватись лише з 2013 року.

Відповідно до діючих правил оподаткування, величина податку залежить від двох показників. Перший – це об'єм двигуна, чим більший об'єм двигуна, тим більший податок. До того ж, враховується і тип двигуна. Так, для власників транспортних засобів з бензиновим двигуном ставка податку складає 2 євро за кожні 100 см<sup>3</sup>, а для власників транспортних засобів з дизельним двигуном – 9 євро за кожні 100 см<sup>3</sup>.

Другий показник розрахунку податку з власників транспортних засобів – це об'єм викиду вуглекислого газу CO<sub>2</sub>. Ставка податку складає 2 євро за кожен грам викиду. Проте існує так званий базовий об'єм – це 120 грамів за кілометр шляху. Якщо транспортний засіб виділяє менше, ніж 120 грамів за кілометр шляху, то податок за цим показником не сплачується. Слід зазначити, що цей базовий об'єм буде поступово знижуватись: в 2012 році він буде складати 110 грамів на кілометр шляху, а в 2014 – вже 95 грамів.

Така система сприяє купівлі та виробництву більш екологічних автомобілів [1].

Майже ідентична система нарахування та стягнення податку з власників транспортних засобів існує у Франції. Так, величина податку, що сплачується власником при реєстрації нового транспортного засобу, також залежить від двох показників. Проте, на відміну від Німеччини першим показником є потужність двигуна транспортного засобу, а не об'єм двигуна. Щодо другого показника, то це також об'єм викиду вуглекислого газу CO<sub>2</sub>, але базовий об'єм викидів вуглекислого газу CO<sub>2</sub> у Франції дещо вищий і складає 200 грамів газу

за кілометр шляху. Надходження від даного податку направляються на фінансування екологічних програм Франції.

В США механізм стягнення та нарахування податку з транспортних засобів є принципово іншим, але також застосовується так звана «екологічна» схема: більше платить той, хто більше їздить. Реалізується ця схема дуже просто: податок з власників транспортних засобів включено до ціни на паливо. Чим більше споживається палива, тим більше величина податку, що сплачується до бюджету. Надходження від даного податку використовуються на будівництво та ремонт доріг в США [2].

В Данії влада намагається підтримувати екологічні види транспорту, як, наприклад, велосипед або мопед, тому при реєстрації автомобіля сплачується податок у розмірі 105 % його вартості. Якщо ж вартість автомобіля складає більш, ніж 34 тисячі крон (приблизно 18 000 доларів США), то власник має сплатити 180 % його вартості. До того ж, у Данії великим акцизом обкладається і бензин – тобто власники сплачують податок двічі: при реєстрації та при використанні автомобіля. Крім того, вартість транспортних засобів у Данії набагато вища, ніж в інших країнах Європи, що насамперед пов'язано з високим податком на імпортовані товари. Надходження від даного податку, головним чином, направляються на фінансування соціальної сфери – пенсії, медицину, освіту.

В Ізраїлі з 2009 року всі транспортні засоби поділили на 15 екологічних груп за рівнем забруднення навколишнього середовища. Власники транспортних засобів, що відносяться до найнижчої екологічної групи, сплачують до бюджету 92 % їх вартості. Мінімальний же податок – 10 % вартості автомобільного засобу – сплачується власниками електромобілів. Ставка податку для «гібридів» складає 30 % їх вартості. Загалом середня ставка податку складає приблизно 70 % вартості транспортних засобів [2].

Мешканці Японії сплачують три види податків з власників транспортних засобів. Перший податок, ставка якого становить 5 % вартості, сплачується при купівлі транспортного засобу, а другий – при реєстрації. При реєстрації податок

розраховується в залежності від об'єм двигуна та маси автомобіля. Так, наприклад, для автомобіля з об'ємом двигуна 2,5 літра, величина податку буде становити близько 500 доларів. Третій податок – це власне податок з власників транспортних засобів, що сплачується щорічно у травні. Він також варіюється в залежності від маси автомобіля та об'єм двигуна [3].

Надходження від даного податку направляються на підтримку та стимулювання перспективних розробок в автомобільній сфері.

В Австралії ставки податку з власників транспортних засобів майже не відрізняються, усі громадяни сплачують однаково: 10 % від вартості легкового автомобіля та 5 % від вартості вантажівки. Але власники коштовних автомобілів сплачують додатково ще і «за розкіш» - 33 % від вартості автомобіля. До дорогих автомобілів в Австралії відносять усі автомобілі дорожчі, ніж 57 000 доларів [4]. Проте, дана схема нарахування податку викликає певні незадоволення, як з боку суспільства, так і з боку виробників, адже більш дорогі нові автомобілі використовують сучасні технології і менше забруднюють навколишнє середовище, ніж дешеві старі автомобілі.

**Висновки та перспективи подальших розробок.** Проаналізувавши існуючі механізми нарахування та стягнення податку з власників транспортних засобів в деяких економічно розвинених країнах, було виявлено певні позитивні моменти, що можуть бути застосовані в Україні.

Вважаємо за доцільне використовувати як „традиційну схему” обчислення податку з власників транспортних засобів, так і „екологічну схему” при удосконаленні даного механізму, тобто розраховувати величину податку в залежності від двох показників. Базою для розрахунку першого показника за „традиційною схемою” має стати об'єм двигуна. Ставки податку потрібно встановити пропорційно об'єму двигуна транспортного засобу. Тобто, величина податку за даним показником буде розраховуватись за наступною формулою 1:

$$ВП(т.с) = ОД * СП, \text{ де} \tag{1}$$

ВП (т.с) – величина податку за „традиційною схемою”;

ОД – об’єм двигуна;

СП – ставка податку за кожні 100 см<sup>3</sup>.

Базою розрахунку другого показника - за „екологічною схемою” – є об’єм викиду вуглекислого газу. Ставки податку потрібно встановити за кожний грам викиду вуглекислого газу, а також визначити припустимий об’єм викиду, за який платник не буде сплачувати податок. Тобто, розрахунок величини податку за даною схемою буде зроблено за формулою 2:

$$\text{ВП(е.с)} = (\text{ОВф} - \text{ОВд}) * \text{СП}, \text{ де:} \quad (2)$$

ВП(е.с) - величина податку за „екологічною схемою”;

ОВф – фактичний об’єм викиду вуглекислого газу;

ОВд – допустимий об’єм викиду вуглекислого газу;

СП – ставка податку за кожний грам викиду вуглекислого газу.

Таким чином, величина податку з власників транспортних засобів до сплати в бюджет буде дорівнювати сумі вищенаведених податків:

$$\text{ВП} = \text{ВП(т.с)} + \text{ВП(е.с)}. \quad (3)$$

Слід зазначити, що, використовуючи такий механізм нарахування податку, на початковому етапі треба встановлювати мінімальні ставки за „екологічною схемою” з поступовим збільшенням їх в подальших періодах.

Запропоновані зміни до чинного механізму нарахування та стягнення податку з власників транспортних засобів будуть сприяти купівлі більш екологічних транспортних засобів. До того ж, органи місцевого самоврядування зможуть використати додаткові надходження від даного податку на розробку місцевих екологічних проектів.

## Література

1. Транспортний збір: пільги для екологічних авто // <http://www.dw-word.de>
2. Транспортный налог: налоги в России и за границей // <http://www.r93.ru>

3. Ткаченко Н.М., Горова Т.М., Ільєнко Н.О. Податкові системи країн світу та України. Облік і звітність: Навч. посібник. – К .: Алеута, 2004. – 554 с.
4. Захожай В.Б. Литвиненко Я.В. Захожай К.В. Литвиненко Р.Я. Система оподаткування та податкова політика: Навчальний посібник / Під заг. ред. В.Б. Захожая та Я.В. Литвиненко. -К.: Центр навчальної літератури, 2006. -468с.