

УДК 336.226.332

**В.В. Письменний, доц., канд. екон. наук**

*Тернопільський національний економічний університет*

## **Зміна механізму справляння збору за першу реєстрацію транспортного засобу: екологічний підхід**

Вироблено теоретичні та практичні підходи до вдосконалення механізму справляння збору за першу реєстрацію транспортного засобу. Вивчено досвід зарубіжних країн, де функціонують „екологічні” підсистеми оподаткування транспортних засобів. Запропоновано науково обґрунтовані заходи з екологізації збору за першу реєстрацію транспортного засобу, що дасть змогу збільшити податкові надходження, забезпечити ощадливе використання енергетичних ресурсів, поліпшити екологічну ситуацію в країні та регіонах.

**підсистема оподаткування транспортних засобів, реєстраційний податок (збір), збір за першу реєстрацію транспортного засобу, податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, екологічна безпека, екологізація оподаткування**

**В.В. Письменный**

*Тернопольский национальный экономический университет*

**Изменение механизма взимания сбора за первую регистрацию транспортного средства: экологический подход**

Выработаны теоретические и практические подходы к усовершенствованию механизма взимания сбора за первую регистрацию транспортного средства. Изучен опыт зарубежных стран, где функционируют „экологические” подсистемы налогообложения транспортных средств. Предложены научно обоснованные мероприятия по экологизации сбора за первую регистрацию транспортного средства, что позволит увеличить налоговые поступления, обеспечить экономное использование энергетических ресурсов, улучшить экологическую ситуацию в стране и регионах.

**подсистема налогообложения транспортных средств, регистрационный налог (сбор), сбор за первую регистрацию транспортного средства, налог с владельцев транспортных средств и других самоходных машин и механизмов, экологическая безопасность, экологизация налогообложения**

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, реконструкції та ремонту автомобільних шляхів, а також проведення природоохоронних заходів на водоймах. Метою ж впровадження „нового” платежу стало приведення у відповідність до загальносвітових вимог вітчизняної підсистеми оподаткування транспортних засобів, що мала низку недоліків і потребувала їх усунення в контексті євроінтеграційних перетворень.

Серед представників української фінансової науки дослідженням питань оподаткування транспортних засобів займалися В.Л. Андрущенко, Т.І. Єфименко, Ю.Б. Іванов, А.І. Крисоватий, С.В. Онишко, Л.Л. Тарангул, В.М. Федосов, С.І. Юрій та інші. Навколо цієї проблеми сконцентрована увага практиків-фінансистів В.А. Копилова, О.В. Клименка, Є.Ю. Кузькіна, С.І. Лекаря, С.О. Рибак,

Ю.І. Шевченка, О.С. Шнипка, В.Ю. Хомутинік, Ф.О. Ярошенка й інших. Проте сучасні виклики, породжені незадовільним станом механізму справляння збору за першу реєстрацію транспортного засобу, диктують вивчення зарубіжного досвіду та обґрунтування на його основі заходів щодо екологізації даного платежу.

Метою статті є вироблення науково теоретичних і практичних підходів до вдосконалення механізму справляння збору за першу реєстрацію транспортного засобу за прикладом країн, де успішно функціонують „екологічні” підсистеми оподаткування транспортних засобів. Це дасть змогу не тільки збільшити податкові надходження до місцевих бюджетів, а й забезпечити ощадливе використання енергетичних ресурсів, поліпшити екологічну ситуацію в країні та регіонах.

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

Впровадження такої норми в Україні дасть змогу екологізувати збір за першу реєстрацію транспортного засобу та збільшити його надходження до місцевих бюджетів. Серед можливостей вдосконалення механізму справляння даного платежу є використання досвіду Словенії, де порядок розрахунку реєстраційного податку визначається на основі вартості транспортного засобу, виду палива і викидів CO<sub>2</sub> (табл. 1). Наприклад, для транспортного засобу з бензиновим двигуном, викиди якого не перевищують 110 г/км, податкові зобов'язання будуть складати 0,5% його вартості. Причому зі зростанням викидів у понад 250 г/км вони становитимуть 28% вартості транспортного засобу з бензиновим двигуном та 31% з дизельним двигуном.

Таблиця 1 – Порядок розрахунку реєстраційного податку (збору) в зарубіжних країнах [1]

| Викиди CO <sub>2</sub> | Ставки                                      |   |
|------------------------|---|---|
| <i>Греція</i>          |   |   |
| До 100 г/км            | 0 євро за 1 г/км                            |   |
| 101–120 г/км           | 0,90 євро за 1 г/км                         |   |
| 121–140 г/км           | 1,10 євро за 1 г/км                         |   |
| 141–160 г/км           | 1,70 євро за 1 г/км                         |   |
| 161–180 г/км           | 2,25 євро за 1 г/км                         |   |
| 181–200 г/км           | 2,55 євро за 1 г/км                         |   |
| 201–250 г/км           | 2,80 євро за 1 г/км                         |   |
| Понад 250 г/км         | 3,40 євро за 1 г/км                         |   |
| <i>Латвія</i>          |   |   |
| До 120 г/км            | 0,3 лат за 1 г/км                           |   |
| 121–170 г/км           | 1,0 лат за 1 г/км                           |   |
| 171–220 г/км           | 1,5 лат за 1 г/км                           |   |
| 221–250 г/км           | 2,5 лат за 1 г/км                           |   |
| 251–300 г/км           | 3,0 лат за 1 г/км                           |   |
| 301–350 г/км           | 4,0 лат за 1 г/км                           |   |
| Понад 350 г/км         | 5,0 лат за 1 г/км                           |   |
| <i>Португалія</i>      |   |   |
| До 115 г/км            | 4,03 євро × CO <sub>2</sub> – 378,98 євро*  | – |
| 116–145 г/км           | 36,81 євро × CO <sub>2</sub> – 4156,95 євро | – |
| 146–175 г/км           | 42,72 євро × CO <sub>2</sub> – 5010,87 євро | – |

Продовження таблиці 1

|                 |   |   |
|-----------------|---|---|
| 176–195 г/км    | 180,95 євро × CO <sub>2</sub> – 16550,52 євро | –   |
| Понад 195 г/км  | 143,39 євро × CO <sub>2</sub> – 23321,94 євро | –   |
| До 90 г/км      | –   | 19,39 євро × CO <sub>2</sub> – 1540,30 євро** |
| 96–120 г/км     | –   | 55,49 євро × CO <sub>2</sub> – 50,23,11 євро  |
| 121–140 г/км    | –   | 123,06 євро × CO <sub>2</sub> – 13245,34 євро |
| 141–160 г/км    | –   | 136,85 євро × CO <sub>2</sub> – 15227,57 євро |
| Понад 160 г/км  | –   | 187,97 євро × CO <sub>2</sub> – 23434,67 євро |
| <i>Словенія</i> |   |   |
| До 110 г/км     | 0,5%*   | 1,0%**  |
| 111–120 г/км    | 1,0%  | 2,0%  |
| 121–130 г/км    | 1,5%  | 3,0%  |
| 131–150 г/км    | 3,0%  | 6,0%  |
| 151–170 г/км    | 6,0%  | 11,0%   |
| 171–190 г/км    | 9,0%  | 15,0%   |
| 191–210 г/км    | 13,0%   | 18,0%   |
| 211–230 г/км    | 18,0%   | 22,0%   |
| 231–250 г/км    | 23,0%   | 26,0%   |
| Понад 250 г/км  | 28,0%   | 31,0%   |

\* Для бензинових двигунів.

\*\* Для дизельних двигунів.

На відміну від Словенії, у Греції та Латвії порядок розрахунку реєстраційного податку не спирається на вартість транспортного засобу й встановлюється у фіксованій сумі в євро або національній грошовій одиниці. Не дивлячись на диференційовані розміри податкових ставок, у Латвії діють менш жорсткі вимоги до справляння даного платежу, так як транспортні засоби з викидами діоксиду вуглецю до 120 г/км не оподатковуються. Натомість у Греції реєстраційним податком обкладаються власники транспортних засобів, викиди CO<sub>2</sub> яких перевищують 100 г/км, а з викидами понад 250 г/км податкова ставка дорівнюватиме 3,40 євро за 1 г/км.

Загалом же «контраст» податкових ставок настільки великий, що даний платіж виступає податковим регулятором економічних відносин в країні. Наприклад, у Греції за реєстрацію транспортного засобу з викидами діоксиду вуглецю 110 г/км потрібно буде сплатити 99 євро податку, а з викидами 360 г/км він становитиме 1224 євро. Аналогічний порядок розрахунку реєстраційного податку в Латвії: від 36 лат для транспортних засобів з викидами CO<sub>2</sub> 120 г/км до 1800 лат з викидами 360 г/км і більше. Порівнюючи механізм справляння даного платежу, видається логічнішим застосування у вітчизняній підсистемі оподаткування транспортних засобів вартості, виду палива та рівня викидів діоксиду вуглецю.

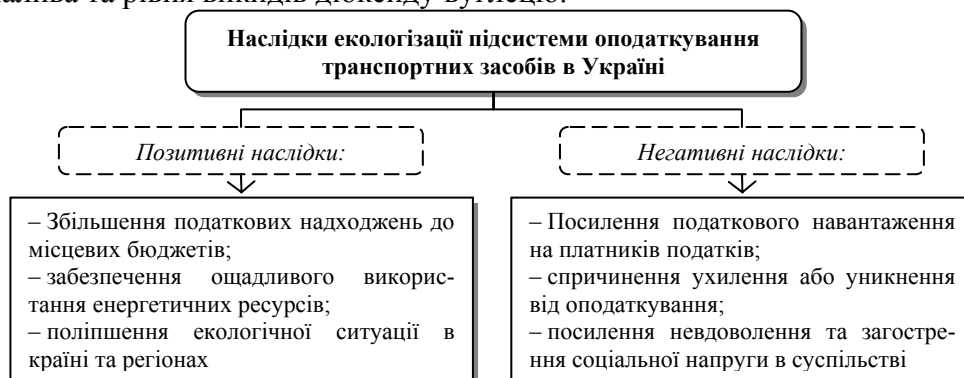


Рисунок 1 – Наслідки екологізації підсистеми оподаткування транспортних засобів в Україні

Безперечно такі заходи призведуть до збільшення податкового навантаження на платників податків, спричинять ухилення від оподаткування, посилять соціальну напругу в суспільстві, що негативно відобразиться на вітчизняній підсистемі оподаткування транспортних засобів. Проте це характерно для впровадження будь-якого нового платежу чи зміни механізму справляння існуючого, як-от збору за першу реєстрацію транспортного засобу. Інший ефект буде мати екологізація даного платежу, зокрема в частині зростання податкових надходжень до місцевих бюджетів, забезпечення ощадливого використання енергетичних ресурсів, поліпшення екологічної ситуації в країні та регіонах.

Нині 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 [2]. Зміна механізму справляння даного платежу на основі викидів діоксиду вуглецю забезпечить справедливість оподаткування, оскільки власники дорогих транспортних засобів сплачуватимуть більшу суму збору, а покупці будуть зважати на ощадливе природокористування.

Про вагому фіскальну роль реєстраційного податку свідчить досвід Словенії – невеликої за площею, чисельністю населення та кількістю транспортних засобів країни (табл. 2). 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., та 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. обсяг надходження реєстраційного податку в Словенії збільшився вдвічі, то на стільки ж скоротився за 2009–2011 рр. Цю тенденцію можна пов'язати з економічною нестабільністю в світі, яка зачепила ринки виробництва і продажу транспортних засобів.

Таблиця 2 – Надходження реєстраційного податку (збору) в зарубіжних країнах за 2003–2011 рр., млн. євро [3]

| Країни     | 2003 р. | 2004 р. | 2005 р. | 2006 р. | 2007 р. | 2008 р. | 2009 р. | 2010 р. | 2011 р. |
|------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Австрія    | 32,8    | 33,5    | 34,3    | 34,3    | 34,1    | 34,8    | 33,8    | 35,3    | 22,6    |
| Бельгія    | 247,5   | 266,9   | 279,5   | 319,8   | 331,8   | 357,8   | 343,3   | 378,6   | 378,6   |
| Греція     | 847,0   | 933,0   | 909,0   | 924,0   | 1023,0  | 826,0   | 522,0   | 269,0   | 98,0    |
| Данія      | 1756,5  | 2329,7  | 2857,4  | 3188,6  | 3259,6  | 2561,6  | 1592,2  | 1815,8  | 1820,4  |
| Латвія     | –       | 7,4     | 13,7    | 19,7    | 23,9    | 13,5    | 3,7     | 5,0     | 7,7     |
| Португалія | 1013,7  | 1153,0  | 1211,9  | 1205,1  | 1220,7  | 945,6   | 714,3   | 831,8   | 643,7   |
| Словенія   | 35,5    | 47,6    | 44,2    | 47,4    | 61,7    | 71,4    | 40,9    | 40,1    | 38,0    |

Причому схожа картина характерна для інших країн, де функціонує „екологічна” підсистема оподаткування транспортних засобів. Значне скорочення обсягів мобілізації реєстраційного податку проявилось у Греції з 522,0 млн. євро в 2009 р. до 98,0 млн. євро в 2011 р. та Португалії з 714,3 млн. євро у 2009 р. до 643,7 млн. євро в 2011 р. Тобто в тих країнах, які найбільше постраждали від глобальної економічної кризи, й до сьогодні їх економіки перебувають у стані стагнації або глибокої рецесії. Натомість в Данії його надходження збільшилися на 228,2 млн. євро, або 14,3%, у Бельгії – на 35,3 млн. євро, або 10,3%, в Латвії – на 4,0 млн. євро, або 8,1%, що може означати налагодження економічного розвитку.

Аналіз надходження збору за першу реєстрацію транспортного засобу в нашій державі показав його зростання після прийняття Податкового кодексу України у понад півтора рази (з 388,6 млн. грн. до 659,6 млн. грн.). Проте скасування податку з

власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів й звуження бази оподаткування за рахунок впровадження збору за першу реєстрацію транспортного засобу негативно позначилося на формуванні доходної частини місцевих бюджетів. Адже в 2010 р. було мобілізовано 1,9 млрд. грн. податку з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, що в 7 разів більше за показники збору за першу реєстрацію транспортного засобу (табл. 3).

Таблиця 3 – Надходження податку з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів за 2003–2010 рр., млн. грн. [4]

| Види платежу  | 2003 р. | 2004 р. | 2005 р. | 2006 р. | 2007 р. | 2008 р. | 2009 р. | 2010 р. |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Податок з власників наземних транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів (юридичних осіб)                                 | 362,6   | 353,3   | 418,3   | 496,0   | 473,1   | 474,3   | 488,2   | 438,4   |
| Податок з власників наземних транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів (з громадян)                                     | 237,1   | 304,8   | 414,5   | 588,0   | 725,2   | 898,1   | 859,4   | 1246,6  |
| Надходження сум ре-структурованої заборгованості зі сплати податку власниками транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів | 0       | 0,007   | -0,003  | 0,008   | 0,0006  | -0,0005 | 0,0001  | -0,0001 |
| Податок з власників водних транспортних засобів   | 0,5     | 0,6     | 0,6     | 0,9     | 0,9     | 1,0     | 1,0     | 1,1     |
| Податок з власників наземних транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів (юридичних осіб), зареєстрованих у м. Києві      | –       | –       | –       | –       | 63,2    | 71,3    | 78,2    | 66,7    |
| Податок з власників наземних транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів (з громадян), зареєстрованих у м. Києві          | –       | –       | –       | –       | 92,1    | 113,5   | 111,4   | 152,4   |
| Податок з власників водних транспортних засобів, зареєстрованих в м. Києві  | –       | –       | –       | –       | 0,2     | 0,2     | 0,2     | 0,2     |
| Всього  | 600,1   | 658,7   | 833,4   | 1084,8  | 1354,6  | 1558,4  | 1538,3  | 1905,4  |

У структурі надходження податку з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів найбільшу частку займав платіж, сплачений фізичними особами (в 2010 р. вона становила 65,4% і зросла порівняно з 2003 р. на 25,9 в.п.). Протилежна ситуація характерна для 2003 р., коли питома вага платежу, сплаченого юридичними особами, перевищувала 60%. Зміна тенденції надходження податку з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів пояснюється збільшенням кількості транспортних засобів, зареєстрованих на фізичних осіб, що є непрямою ознакою поліпшення економічної ситуації в країні й зростання купівельної спроможності середнього класу населення.

Як зазначалося, обсяг мобілізованого збору за першу реєстрацію транспортного засобу за 2011–2012 рр. був значно менший, ніж податку з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів (табл. 4). Незважаючи на те, що механізм справляння даного платежу в основному залишився тим самим, визначення об'єкта оподаткування істотно спростилося, а список оподатковуваних транспортних

засобів значно розширився (зокрема, крім автомобілів, суден тощо збором обкладаються літаки та вертольоти) [5, с. 141]. При цьому відношення питомої ваги збору за першу реєстрацію транспортного засобу, сплаченого фізичними та юридичними особами, зазнало ще більших змін (відповідно 86,2% і 7,5%).

Таблиця 4 – Надходження збору за першу реєстрацію транспортного засобу за 2011–2012 рр., млн. грн. [4]

| Види платежу   | 2011 р. | 2012 р. |
|--|---------|---------|
| Збір за першу реєстрацію колісних транспортних засобів (юридичних осіб)                            | 35,5    | 49,4    |
| Збір за першу реєстрацію колісних транспортних засобів (фізичних осіб)                             | 320,0   | 568,4   |
| Збір за першу реєстрацію суден (юридичних осіб)  | 0,2     | 0,2     |
| Збір за першу реєстрацію суден (фізичних осіб)   | 0,2     | 0,1     |
| Збір за першу реєстрацію літаків і вертольотів (юридичних осіб)                                    | 6,6     | 2,8     |
| Збір за першу реєстрацію літаків і вертольотів (фізичних осіб)                                     | 0,03    | 0,04    |
| Збір за першу реєстрацію колісних транспортних засобів (юридичних осіб), зареєстрованих у м. Києві | 10,9    | 12,7    |
| Збір за першу реєстрацію колісних транспортних засобів (фізичних осіб), зареєстрованих у м. Києві  | 10,3    | 22,9    |
| Збір за першу реєстрацію суден (юридичних осіб), зареєстрованих у м. Києві                         | 0,02    | 0,2     |
| Збір за першу реєстрацію суден (фізичних осіб), зареєстрованих у м. Києві                          | 0,2     | 0,5     |
| Збір за першу реєстрацію літаків і вертольотів (юридичних осіб), зареєстрованих у м. Києві         | 4,5     | 2,5     |
| Збір за першу реєстрацію літаків і вертольотів (фізичних осіб), зареєстрованих у м. Києві          | 0,01    | 0,01    |
| Всього   | 388,6   | 659,6   |

Загалом же проведене дослідження показало деструктивний характер трансформації підсистеми оподаткування транспортних засобів в Україні, оскільки ані регулюючої, ані фіскальної цілі не було досягнуто. Зниження податкового навантаження не вплинуло на ринки виробництва і продажу транспортних засобів, а зменшення податкових надходжень до місцевих бюджетів сильно відобразилося на їх фінансовому забезпеченні. Натомість за кордоном реєстраційний податок, будучи важливим джерелом наповнення дохідної частини бюджету, спрямований на поширення низьковуглецевих й екологічних транспортних засобів, що є однією з причин екологізації збору за першу реєстрацію транспортного засобу.

Транспортні засоби є найбільшими забруднювачами навколишнього середовища, тому уряду нашої держави потрібно усвідомити, що зміна механізму справляння даного платежу є першочерговою необхідністю. В основу „нового” збору за першу реєстрацію транспортного засобу потрібно закласти норму, згідно з якою особи, котрі відповідальні за забруднення, повинні нести витрати за нього. Тільки в такому випадку можна зменшити кількість транспортних засобів, які не відповідають світовим вимогам екологічної безпеки. На практиці дані новації сприятимуть гармонізації вітчизняного податкового законодавства – важливого чинника інтеграції України до європейського співтовариства.

Проте змінювати механізм справляння збору за першу реєстрацію транспортного засобу необхідно обачно з тим, аби не спричинити різке суспільне невдоволення, надмірне збільшення податкового навантаження, ухилення від оподаткування. Для цього упродовж 2015–2017 рр. слід встановити перехідний період,

в межах якого розробити шкалу диференційованих податкових ставок, що базуються на вартості транспортного засобу та викидах діоксиду вуглецю (табл. 5). Натомість з 2018 р. оподаткуванню не мають підлягати тільки транспортні засоби, викиди CO<sub>2</sub> яких не перевищують 100 г/км, а з викидами 100–300 г/км податкові зобов'язання повинні становити від 1% до 8% вартості транспортного засобу.

Таблиця 5 – Ставки збору за першу реєстрацію транспортного засобу

| Викиди CO <sub>2</sub> | 2015 р. | 2016 р. | 2017 р. | 2018 р. |
|------------------------|---------|---------|---------|---------|
| До 100 г/км            | 0%      | 0%      | 0%      | 0%      |
| 101–150 г/км           | 0%      | 0%      | 0,5%    | 1%      |
| 151–200 г/км           | 0%      | 1%      | 2%      | 3,5%    |
| 201–250 г/км           | 2%      | 2,5%    | 4%      | 5%      |
| 251–300 г/км           | 3,5%    | 4%      | 5,5%    | 6,5%    |
| Понад 300 г/км         | 4%      | 5,5%    | 6%      | 8%      |

При цьому подальші наукові пошуки варто спрямувати на побудову економіко-математичної моделі екологізованого збору за першу реєстрацію транспортного засобу і проведення відповідних розрахунків. В її основу потрібно закласти елементи механізму справляння реєстраційного податку за прикладом Словенії, де успішно функціонує підсистема оподаткування транспортних засобів, утім з менш жорсткими екологічними нормами щодо порядку його розрахунку. Це дасть змогу уникнути негативних наслідків адаптації та збільшити податкові надходження до місцевих бюджетів, забезпечуючи ощадливе використання енергетичних ресурсів і поліпшуючи екологічну ситуацію в країні та регіонах.

## Список літератури

1. Registration Fees [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.unep.org/transport/gfei/autotool/approaches/economic\\_instruments/varied\\_registration\\_fees.asp#chile](http://www.unep.org/transport/gfei/autotool/approaches/economic_instruments/varied_registration_fees.asp#chile).
2. Податковий кодекс України від 2 грудня 2010 р. № 2755-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://minrd.gov.ua/nk/>.
3. Car Registration Taxes [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do>.
4. Виконання державного бюджету [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://treasury.gov.ua/main/uk/doccatalog/list?currDir=146477>.
5. Науково-практичний коментар до Податкового кодексу України: в 3 т. / Заг. ред., передмова Ф.О. Ярошенка. Том 3. – Ірпінь: НУДПСУ, 2010. – 804 с.

### Vitaliy Pysmennyi

*Ternopil National Economic University*

#### **Changing the Mechanism of Levying of First Vehicle Registration Fee: an Ecological Approach**

The purpose of article is the development of theoretical and practical approaches to improve the mechanism of levying of first vehicle registration fee.

Foreign experience of the mechanism of levying of car registration taxes (fees), based on carbon dioxide emissions and fuel consumption, is studied. Established that environmental car registration taxes (fees) are an important source of budget revenues, spread of production and sales of low carbon and environmental vehicles. In basis of „new” first vehicle registration fee laid a provision whereby persons, who are responsible for pollution, should bear the cost for it, is offered. It will reduce the number of vehicles that do not meet international standards of environmental safety.

The proposed measures will enable to increase tax revenues, ensure economical use of energy resources, and improve the ecological situation in the country and regions.

**subsystem of vehicle taxation, car registration tax (fee), first vehicle registration fee, tax on vehicle owners and other self-propelled machinery, environmental safety, ecologization of taxation**

Одержано 07.10.13