

УДК 336.226.4:336.226.332

Новицька Н. В.

ДОСВІД КРАЇН ЄС У СФЕРІ ЕКОЛОГІЧНОГО ОПОДАТКУВАННЯ

У статті узагальнено досвід країн ЄС у сфері запровадження податків на енергоресурси, транспортних податків. Проаналізовано їх ефективність як інструментів зниження надмірного навантаження на навколишнє природне середовище.

Ключові слова: енергетичні податки, транспортні податки.

Новицкая Н. В.

ОПЫТ СТРАН ЕС В СФЕРЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ

В статье обобщен опыт стран ЕС в области введения налогов на энергоресурсы, транспортных налогов. Проанализированы их эффективность в качестве инструментов снижения чрезмерной нагрузки на окружающую природную среду.

Ключевые слова: энергетические налоги, транспортные налоги.

Novitskaya N. V.

EUROPEAN EXPERIENCE OF ENVIRONMENTAL TAXATION

This article is devoted to summarize the experience of the EU in introducing energy taxes and transport taxes. Analyzed their effectiveness as tools to reduce excessive strain on the environment.

Keywords: energy taxes, transport taxes.

Постановка проблеми. В період тривалих податкових трансформацій в Україні, які мають на меті підвищення фіскальної ефективності податків та забезпечення збалансованості бюджету, надзвичайно своєчасними є питання, пов'язані з розвитком екологічного оподаткування у напрямі реалізації його основного суспільного призначення – зниження надмірного навантаження на

навколишнє природне середовище (далі – НПС). Нині це набуває особливої актуальності через складну екологічну ситуацію, виснаження природних ресурсів, що зумовлюють погіршення стану здоров'я населення. Надзвичайно важливими є питання визначення перспектив розвитку і формування ефективних екологічних податків.

Виходячи з необхідності імплементації в Україні кращих світових практик та принципу належного управління в сфері оподаткування, що визначений у ст. 350, 351 Угоди про асоціацію Україна–ЄС [1] для дослідження зарубіжного досвіду були відібрані європейські країни. У зазначених країнах екологічні податки функціонують як дієві інструменти зниження надмірного навантаження на НПС, стимулювання ресурсоефективності, зменшення обсягів утворення відходів. Це знайшло своє відображення у VI-й Програмі дій з навколишнього середовища ЄС [2], оновленій Стратегії сталого розвитку ЄС [3], а також Стратегії економічного розвитку країн ЄС до 2020. [4].

Аналіз останніх досліджень і публікацій, виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. В Україні вже проводилися наукові пошуки в сфері дослідження досвіду країн ЄС у сфері екологічного оподаткування, але увага в них була уніфікації підходів до класифікації основних груп екологічних податків [5] та розширення переліку об'єктів оподаткування виходячи з досвіду зарубіжних країн [6]. Проте залишаються відкритими питання вивчення досвіду країн ЄС та виділення найбільш ефективних податкових інструментів, які виявились ефективними з приводу досягнення цілей поставлених перед ними. В зв'язку з цим, **метою даної наукової роботи** є систематизація європейського досвіду екологічного оподаткування для з'ясування найбільш сучасних та ефективних його елементів, імплементація яких дозволить формувати ефективне екологічне оподаткування в Україні.

Виклад основного матеріалу. За загальноприйнятою в ЄС, ОЕСР та МЕА класифікацією екологічні податки розподіляються за критерієм виду об'єкта оподаткування на такі групи: енергетичні податки, транспортні податки (без

податків на споживання нафтопродуктів) і група, в які об'єднані податки на забруднення та ресурсні податки. Найбільш фіскальнозначущими⁷ з них є енергетичні та транспортні податки, їх і обрано предметом дослідження даної роботи.

Енергетичні екологічні податки у країнах ЄС реалізовані у вигляді специфічних акцизів та успішно використовуються для забезпечення цінових сигналів щодо вартості навантаження на НПС, яке зумовлене викидами парникових газів і місцевих забруднюючих речовин від спалювання енергоресурсів, а також перевантаженістю доріг, нещасними випадками і шумом. Розвиток цього виду екологічних податків займає важливе місце серед заходів щодо розвитку енергетичного сектору економіки, розроблених фахівцями ОЕСР і МЕА [4]. Частка цього виду податків у сукупних надходженнях екологічних податків становила 2014 р. 76,5 %.

Таке розуміння суспільного призначення цього виду податків стало наслідком наукових пошуків найбільш ефективних інструментів зниження рівня надмірного навантаження на НПС. В ході розвитку екологічного оподаткування доведено, що застосування непрямих податків на енергоресурси для скорочення викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря є більш ефективним ніж прямих податків на емісію через менший рівень витрат на виконання податкового обов'язку.

До об'єктів оподаткування енергетичних податків у країнах ЄС відносять енергоресурси, які використовуються як моторне паливо: етилований та неетилований бензин, дизельне паливо, скраплений газ, природний газ; енергоресурси для опалення та в технологічних процесах: дизельне паливо, мазут, гас, скраплений газ, природний газ, вугілля і кокс; та електроенергія.

Найбільш фіскальнозначущими податками з цієї групи є акцизні податки на моторне паливо, які, відповідно до класифікації екологічних податків за критерієм мети запровадження, відносяться до тих, що спрямовані як на зміну

⁷ Частка енергетичних та транспортних податків в структурі надходжень екологічних податків складала 96,4 % в 2014 р.

екологічно шкідливої поведінки, так і для отримання суттєвих податкових надходжень. Тому ставка акцизного податку на нафтопродукти повинна встановлюватись не тільки залежно від суспільних витрат забруднення НПС, але й з урахуванням цінової еластичності попиту оподатковуваних товарів у взаємозв'язку з рівнем доходів населення.

Основними факторами, що обумовлюють рівень податкового навантаження, є досить амбітні цілі щодо скорочення викидів парникових газів (далі – ПГ) в атмосферне повітря і процеси подолання цінової конкуренції між країнами ЄС за споживачів палива. У зв'язку з цим політика акцизного оподаткування нафтопродуктів у європейських країнах характеризується високим рівнем акцизної складової в ціні продуктів. Податкове навантаження⁸ на споживання нафтопродуктів є одним з найбільших у світі та становить 54,1 % для бензину і 48,1 % для дизельного палива (в Україні зазначені частки відповідно 43,9 % і 38,0 %).

Відповідно до стратегічних пріоритетів екологічної політики країн ЄС протягом 1990–2020 рр. рівень скорочення емісії ПГ має становити 20 %. Крім того, планка щодо скорочення може бути піднята до 30 % у випадку, якщо інші країни-учасники кліматичних домовленостей підтримають таку ініціативу. Для цього Європейською комісією розроблено і прийнято 2011 р. „Дорожню карту переходу до конкурентоспроможної економіки з низьким рівнем викидів діоксиду вуглецю на період до 2050 р.”[8].

Досягнення цілей щодо скорочення емісії забруднюючих речовин від транспортного сектору ускладнюється значною популярністю автомобільного виду транспорту. Його частка у вантажних перевезеннях на великі відстані становить 33 %, у перевезеннях пасажирів – 72 % всіх пасажиро-кілометрів. Незважаючи на всі заходи, що вживаються в країнах ЄС щодо скорочення емісії викидів ПГ внаслідок широкого використання цього виду транспорту зростає рівень споживання нафтопродуктів і спостерігається позитивна динаміка емісії ПГ.

⁸ Акцизний податок і ПДВ.

Крім екологічних цілей, рівень акцизного оподаткування зумовлений, як зазначено вище, процесами подолання цінової конкуренції між країнами ЄС за споживачів палива. Суть проблеми полягає в тому, що відкритість кордонів зумовила розширення можливостей щодо розвитку торгівлі на єдиному європейському ринку. Це, у свою чергу, дало імпульс до інтернаціоналізації автомобільного вантажного транспорту і збільшення кількості функціонуючих на міжнародному рівні автомобілів.

Внаслідок високої та приблизно однакової якості палива на європейському ринку на споживчий вибір впливає практично тільки ціна, яка, на відміну від України, значним чином залежить від акцизної компоненти. Тому існування різних ставок акцизних податків в сусідніх країнах зумовило виникнення на європейському просторі „паливного туризму”⁹. Ця діяльність практикується в основному комерційними автомобілями, які перевозять вантажі по всій Європі на великі відстані і можуть проїжджати тисячі кілометрів на одному баку дизельного палива. Стратегії оптимізації використання палива є частиною основної діяльності автоперевізників, причому при плануванні маршрутів ціна на нафтопродукти має вирішальне значення, а до маршруту включаються заправні станції в країнах з найменшою ціною. Це, у свою чергу, є стимулом для урядів, зокрема малих країн, до встановлення ставок акцизних податків на дизельне паливо на рівні, меншому ніж у країн-сусідів. Це обумовлює збільшення обсягів продажу нафтопродуктів, а внаслідок цього і надходжень акцизних податків. А країни-сусіди при цьому несуть втрати податкових надходжень.

Проблема втрат податкових надходжень, внаслідок негомогенності податкових ставок, зумовила процеси гармонізації акцизного законодавства та ухвалення так званої Енергетичної Директиви[9] якою встановлюються загальні механізми оподаткування енергоресурсів і електроенергії та система мінімальних специфічних ставок для енергоресурсів.

⁹ Купівля світлих нафтопродуктів у країнах з найнижчим рівнем цін.

Запровадження мінімального рівня ставок на ціну нафтопродуктів мало найбільший вплив у таких країнах як Іспанія, Люксембург, Польща, Румунія, Болгарія, Словенія, Литва. Проте це істотно не вплинуло на „паливний туризм”, повністю цю діяльність подолати не вдалося, але вдалось запобігти найгіршим його формам.

Найвищі ставки акцизу на дизельне паливо та бензин встановлено в країнах з обмеженими з географічної точки зору можливостями оптимізації сплати податків (рис. 1). Це такі країни, як Бельгія (акцизний податок на бензин: 634,24 євро за 1 тис. л; на дизпаливо – 480 євро за 1 тис. л); Франція (673,9; 498,1); Швеція (676,24; 638,16); Німеччина (669,8; 485,7); Греція (670,0; 330,0); Великобританія (674,2; 674,2); Фінляндія (681,3; 506,1); Італія (728,4; 617,4); Нідерланди (769,9; 484,47).

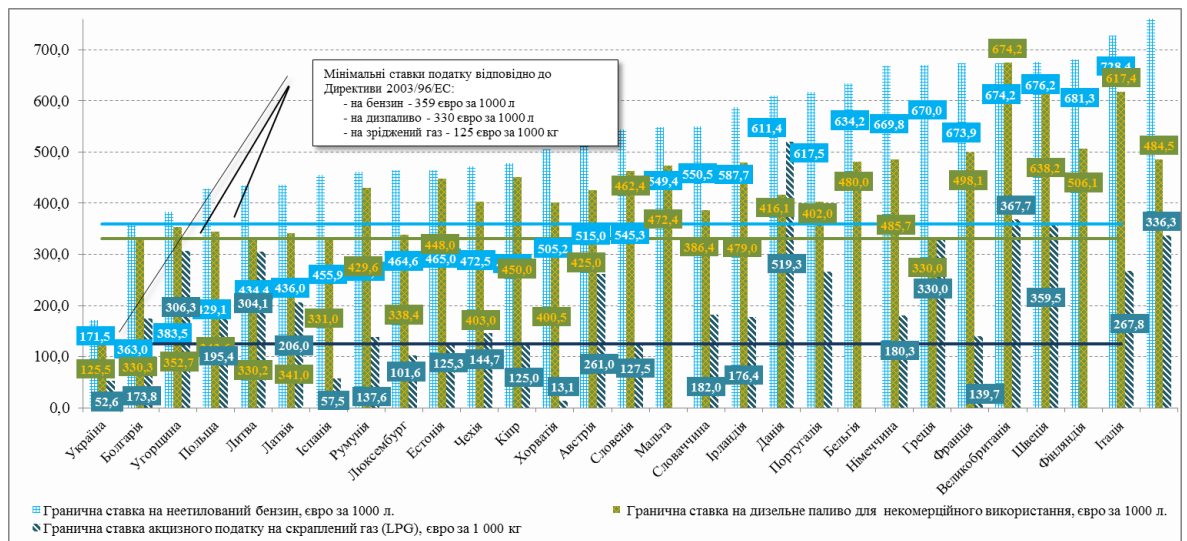


Рис. 1. Граничні ставки акцизного податку на нафтопродукти та зріджений газ в Україні та країнах ЄС в 2016 р.¹⁰

Джерело: складено на основі [10], Податкового кодексу України та середньорічного офіційного курсу НБУ.

Процес збільшення податкового навантаження на споживання нафтопродуктів надзвичайно болісний для населення та є політично непопулярним кроком. Тому акцентуємо увагу на надзвичайно вдалій ідеї,

¹⁰ Ставки для України вказані враховуючи акцизний податок на роздрібний продаж підакцизних товарів.

впровадженій у практику оподаткування, стосовно поетапного підвищення ставок акцизних податків, оголошеного заздалегідь. Цей підхід до зростання податкового навантаження отримав назву: „режим податкового ескалатору” [11]. Він діяв протягом 1993–1999 рр. і передбачав автоматичне щорічне збільшення акцизів на нафтопродукти на декілька відсотків вище за рівень інфляції. Ескалатор був запроваджений як захід зниження надмірного навантаження на НПС та скорочення потреби в будівництві нових доріг. Ставка щорічно збільшувалась – спочатку на 3 %, потім на 5 %. 1997 р. темпи зростання було піднято до 6 % на рік. Якщо в 1993 р. до запровадження цього режиму ціни на паливо у Великобританії були найменшими в Європі, то нині – одні з найвищих, причому акциз становить більше 40 % від роздрібної ціни. Хоча режим було відмінено після так званих „паливних протестів”, його впровадження дозволило значно збільшити податкові надходження і скоротити викиди CO₂ на душу населення від споживання палива.

Через значний рівень податкового навантаження протягом 2000–2013 рр. у країнах ЄС скоротилось споживання нафтопродуктів транспортними засобами з 7,91 до 7,15 л на 100 км. [12]. Цей показник демонструє найкращу динаміку зниження в тих країнах, у яких рівень акцизного оподаткування високий.

Крім рівня податкового навантаження, до інструментів впливу на рівень надмірного навантаження на НПС від транспортного сектору відносять також диференціацію ставок податків. Більшість з критеріїв диференціації ставок у країнах ЄС спрямована на підвищення якості нафтопродуктів. Аналіз практики застосування у країнах ЄС акцизних податків дозволив виділити основні з них: вміст сірки, свинцю, біокомпонентів, мета використання, вплив на пропозицію праці.

Одним з основних критеріїв диференціації ставок акцизу на нафтопродукти, який призначений для стимулювання обігу на ринку палива з кращими екологічними характеристиками, є критерій вмісту сірки в паливі. Зазвичай використовуються дві ставки, призначені для переходу від одного

екологічного стандарту до іншого. За цим критерієм ставки диференціюються в Бельгії, Німеччині, Люксембурзі, Нідерландах та Австрії.

Наступним критерієм диференціації ставок акцизних податків на нафтопродукти є вміст в них свинцю. Цей критерій застосовується тільки відносно бензину. При цьому за вмістом свинцю бензини поділяться на дві групи – етилований і неетилований, для кожної з яких діє своя ставка. Ставка акцизу на бензин без вмісту свинцю (неетилований) нижча, ніж на етилований бензин. Запровадження диференціації за цим критерієм було призначене для полегшення виходу на ринок більш екологічно чистого, але більш дорогого у виробництві неетилованого бензину. У деяких країнах ЄС етилований бензин витіснено з ринку, а в деяких, як і в Україні, заборонено для продажу (Болгарія, Чехія, Латвія, Мальта, Фінляндія).

Податкова диференціація ставок за вмістом біоетанолу запроваджена у країнах ЄС як податкова пільга. Тобто диференціація запроваджується на певний чітко визначений строк і для досягнення цілі, визначеної Стратегією сталого розвитку Європейського Союзу [13]. Остання передбачає зростання частки альтернативних видів енергоресурсів у структурі споживання палива транспортними засобами до 20 % на строк до 2020 р.

Крім вищезазначених критеріїв, призначених для досягнення екологічних цілей, у країнах ЄС застосовується також диференціація, призначена для нівелювання ненавмисного викривлюючого впливу екологічного оподаткування на пропозицію праці. За цим критерієм диференціюються ставки на бензин та дизельне паливо. Хоча споживання дизельного палива зумовлює більший негативний вплив на НПС ніж споживання бензину, ставки на нього є меншими в переважній більшості країн. Причинами цього є практичне застосування одного з правил теорії оптимального оподаткування Корлетта-Хейга. Вважається, що бензин – є товаром компліментарним до відпочинку, а дизельне паливо – товаром субститутутом. Крім того, додатковим аргументом для запровадження податкової диференціації на користь дизельного палива було

задоволення вимог теорема виробничої ефективності П. Даймонда і Дж. Мірліса стосовно зменшення податків з проміжної продукції.

Різниця між ставками на бензин і дизельне паливо становить в середньому у країнах ЄС 127 євро за 1 000 л. Найбільшою є різниця у Греції (340,0 євро), Нідерландах (281,5 євро), Португалії (216,5 євро) та Франції (211,2 євро). Однаковий рівень ставок на бензин та дизельне паливо запроваджено тільки в Великобританії. У цій країні скасували диференціацію після проведеного в 1993 р. дослідження стосовно якості атмосферного повітря в містах [14; 15]. За його результатами було виявлено, що рівень емісії суспендованих твердих частинок¹¹ автомобілями з дизельними двигунами є більш високим, ніж з бензиновими. В Україні різниця між ставками становить 70 євро. Варто зазначити, що, за розрахунками вчених, у разі якщо б критерієм запровадження ставки були викиди діоксиду вуглецю в атмосферне повітря, ставка на дизельне паливо була б на 15 % вищою, ніж на бензин. У разі встановлення ставки податку на основі теплотворної здатності для дизельного палива вона була б на 8 % вищою. Поєднання цих двох підходів до встановлення ставок податків привело б до диференціації в межах діапазону від 9–15 % [16, с. 88].

Також до критеріїв диференціації ставок акцизних податків на дизельне паливо потрібно віднести мету, з якою використовують транспортний засіб: комерційні (вантажні автомобілі вагою понад 7,5 тонн) або приватні перевезення. Нині диференціація запроваджена в Іспанії, Франції, Бельгії, Угорщині та Словенії. Різниця між ставками на дизельне паливо для комерційних та приватних транспортних засобів складає: в Іспанії – 2,9 цента, Франції – 3,6 та Угорщині – 2,5. У Бельгії та Словенії запроваджено плаваючі ставки: у Бельгії – близько 3,5 цента в 2010 р. і у Словенії – 10 центів за літр, і гарантії мінімальних ставок екологічного податку для комерційного споживання дизельного палива.

Аналізуючи практику застосування податкової диференціації ставок податків на нафтопродукти в країнах ЄС, необхідно відмітити структурні

¹¹ Значним чином впливає на кількість та важкість перебігу респіраторних захворювань.

зрушення у їх споживанні. Так, зменшились обсяги споживання нафтопродуктів з високим вмістом сірки, а також щорічно збільшуються обсяги споживання нафтопродуктів із вмістом біокомпонентів (рис. 2).

Також внаслідок диференціації ставок за критерієм впливу на пропозицію праці відбулись структурні зрушення у споживанні дизельного палива і бензину. Якщо 1990 р. частка бензину і дизельного палива в кінцевому споживанні нафтопродуктів становили 49,2 і 38,5 %, то 2013 р. вже 25,1 і 58,0 %.

В окремих країнах ЄС, поряд з акцизними податками на паливо для транспортного сектору, встановлено додаткові податки на викиди діоксиду вуглецю, які варіюються від 12,6 до 53,3 євро за 1 000 л. Проте, цей податок так і не став глобальним для країн ЄС. Як зазначає О. М. Тимченко, нині питання щодо введення загальноєвропейського податку на CO₂ знаходяться на стадії обговорення. Через ризики втрати конкурентоспроможності підприємств окремі члени ЄС відмовилися від введення цього податку в односторонньому порядку [17, с. 11]. У зв'язку з цим кожна з країн ЄС окремо вирішує доцільність введення цього податку. Нині його запроваджено в Данії, Франції, Ірландії, Люксембурзі, Португалії, Словенії, Фінляндії.

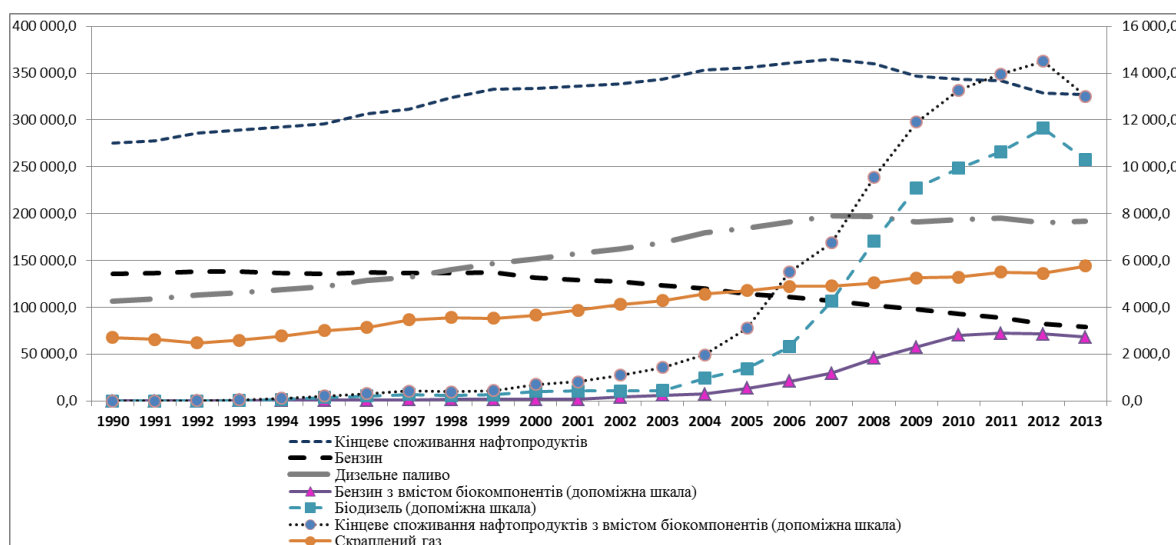


Рис. 2. Динаміка структурних зрушень у споживанні нафтопродуктів у країнах ЄС 1990–2013 рр., тис. т н.е.¹²

¹² Тонн нафтового еквівалента.

Джерело: побудовано на основі EU Energy in Figures – Pocketbook 2015 [Електронний ресурс]. – Market observatory & Statistics. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/energy/observatory/statistics/statistics_en.htm.

Розглянувши практику застосування податків на моторне паливо у країнах ЄС, доцільно також дослідити транспортні податки, які мають другий ранг за фіскальним значенням з усіх груп екологічних податків, в 2014 р. їх частка складала 19,9 %. Ці податки класифікуються за критерієм періодичності сплати на регулярні – податки на володіння транспортним засобом, та нерегулярні – ті, що сплачуються при першій реєстрації або зміні власника. Рівень податкового навантаження та база оподаткування значно варіюються серед країн ЄС. У багатьох країнах ЄС податок на автомобілі великої потужності може в декілька разів перевищувати базову вартість автомобіля. Узагальнивши практику оподаткування транспортних засобів у країнах ЄС, можна стверджувати, що найбільш поширеними видами бази оподаткування є ціна або вартість транспортного засобу, вид палива, що споживається автомобілем (наприклад, бензин, дизельне паливо, зріджений або скраплений газ, електроенергія), розмір автомобіля, потужність двигуна, енергоефективність і карбоноінтенсивність (рис. 3). Потрібно зазначити, що у країнах ЄС транспортні податки розвиваються у напрямі розширення критеріїв диференціації ставок залежно від екологічних характеристик автомобілів.

Нині у 18 державах-членах ЄС стягують реєстраційний податок на транспортні засоби. У багатьох випадках ставка податку залежить від декількох характеристик автомобіля. До країн з найбільшим фіскальним значенням податків на реєстрацію транспортних засобів відносять Мальту, Данію, Фінляндію, Нідерланди. На Мальті порядок визначення податкових зобов'язань є надзвичайно складним. Так, ставки податку на легкові автомобілі залежать від роздрібної вартості, довжини транспортного засобу, викидів діоксиду вуглецю та твердих частинок, типу двигуна (бензиновий або дизельний). Для вантажних автомобілів ставка податку залежить від ваги, потужності двигуна і екологічного класу двигуна автомобіля. Податкові надходження варіюються від 1,2 % у 2000 році до 0,5 % ВВП в 2012 році.

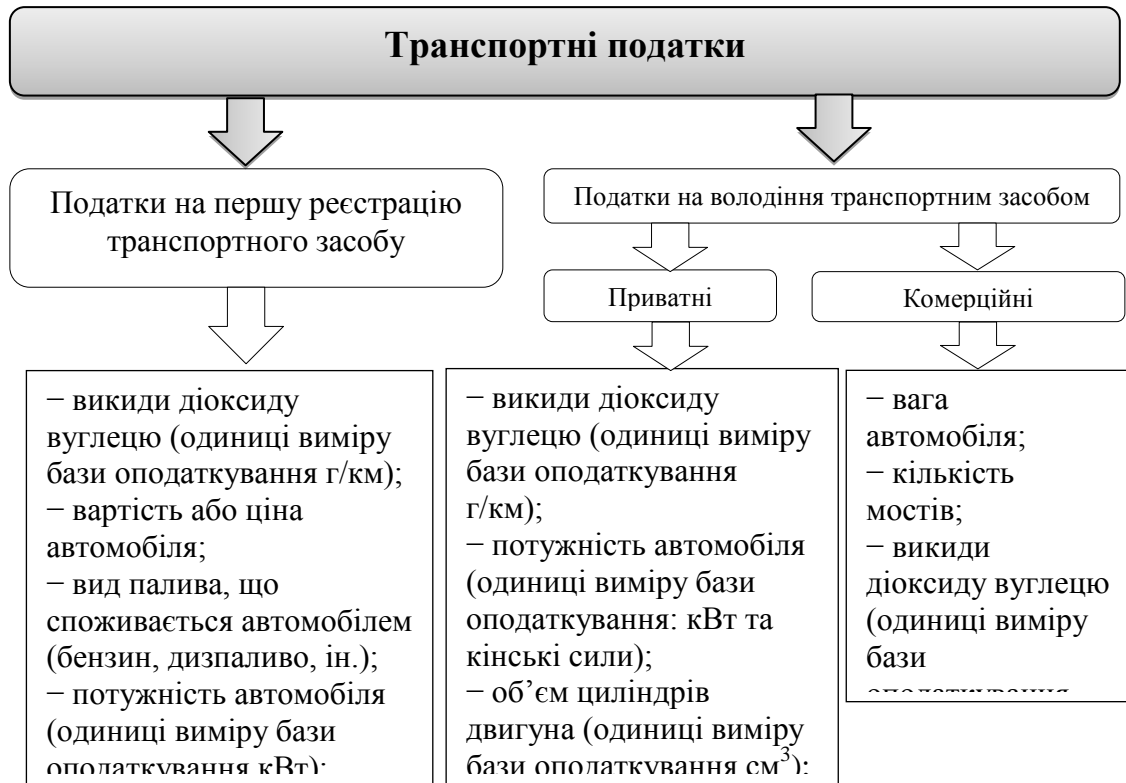


Рис. 3. Основні види бази оподаткування транспортних податків у країнах ЄС

Джерело: складено на основі даних European automobile association [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.acea.be/statistics/tag/category/statistics-taxation>.

В Данії встановлена прогресивна шкала адвалорних ставок залежно від вартості транспортного засобу (у тому числі ПДВ). У цій країні найвище з країн ЄС податкове навантаження на автомобілі середньої та невеликої потужності. Ставка для легкових автомобілів становить 105 % від вартості до 81 700 крон і 180 % на перевищення цієї суми. Застосовується система коригуючих коефіцієнтів залежно від енергоефективності автомобіля, яка вимірюється в км/л. Ставка податку знижується на 4 000 датських крон на кожний кілометр понад базовий рівень і збільшується на 1 000 за зменшення базового рівня енергоефективності (базовий рівень становить 16 км/л для автомобілів з бензиновим приводом і 17 км/л для дизельних автомобілів). 2012 року податкові надходження становили 0,71 % ВВП (у середині 2000-х років – 1,4 % ВВП).

У Фінляндії встановлено транспортний податок з адвалорною ставкою, яка розраховується за формулою залежно від емісії діоксиду вуглецю, базою

оподаткування є вартість легкового автомобіля включаючи ПДВ. Зазвичай ставка податку становить 10–40 %. Для мотоциклів ставка залежить від потужності двигуна. 2011 року податкові надходження становили 0,55 % ВВП.

У Нідерландах встановлено ставку податку на реєстрацію транспортних засобів, яка складається з двох частин: фіксованої та змінної. Фіксована частина ставки становить 175 євро, змінна частина встановлена в євро на г СО₂/км за прогресивною шкалою залежно від емісії діоксиду вуглецю. Податок на реєстрацію мотоциклів і мікроавтобусів визначається тільки на основі ціни. 2011 року податкові надходження становили 0,33 % ВВП (порівняно з 0,6 % на початку 2000-х років).

У структуру податків на володіння автотранспортними засобами у країнах ЄС також закладено стимули до зниження рівня надмірного навантаження на НПС, серед яких диференціація ставок за карбоноінтенсивністю та енергоефективністю. У більшості країн встановлюється прогресивна шкала залежно від карбоноінтенсивності автомобілів. У Португалії та Ірландії критерії диференціації ставок податків на реєстрацію та володіння транспортними засобами однакові – карбоноінтенсивність транспортного засобу. Для автомобілів великої потужності прихована ціна діоксиду вуглецю становить понад 300 євро за тонну в Данії, Франції, Ірландії, Нідерландах і Португалії, що в декілька разів більше ніж в європейській системі торгівлі квотами.

Значна роль при оподаткуванні транспортних засобів надається податковій диференціації ставок залежно від виду палива, яке споживається автомобілем. Конкурентні переваги створюються для електромобілів, гібридних авто та автомобілів, які споживають скраплений, зріджений газ та інші альтернативні види енергоресурсів (наприклад, водень). Такі важелі застосовуються в комплексі з іншими фінансовими та адміністративними механізмами, зокрема, зменшенням бази оподаткування податку на прибуток підприємств та доходи фізичних осіб на частину вартості автомобіля, компенсацією частини вартості з встановленням граничної суми виплат, видатками на придбання зарядної

станції та обладнання місця для неї, можливістю безкоштовного паркування та використання смуг для громадського транспорту та ін.

У більшості країн ЄС застосовується строкове часткове або повне звільнення від транспортних податків для електромобілів та гібридних авто. У Бельгії для надання електромобілям та гібридним авто цінних споживчих переваг для корпоративних покупців застосовуються податкові пільги з податку на прибуток у вигляді можливості зменшення його суми на 20 % вартості електромобіля з рівнем викидів до 60 г / км CO₂. Для приватних споживачів діяла податкова пільга, яка полягала у можливості зменшення податку з доходів фізичних осіб на розмір до 30 % від вартості покупки з граничною сумою до 9 190 євро і до 40 % вартості зарядної станції для встановлення за межами приватного будинку (гранична сума становила до 250 євро).

В Естонії під час придбання нових електричних легкових автомобілів держава компенсує до 50 % його вартості як приватним, так і комерційним споживачам. Гранична сума компенсації становить 18 тис. євро на машину і 1 тис. євро для придбання зарядної станції та обладнання для неї місця. Для участі у схемі електромобіль можна придбати в будь-якій країні ЄС. Крім того, у цій країні профінансовані видатки на створення мережі зарядних станцій. В Італії застосовуються бюджетні субсидії для переобладнання транспортних засобів для споживання скрапленого та зрідженого газу. 2011 р. видатки на ці заходи становили 23,4 млн євро, це дозволило переобладнати 45,3 тис. транспортних засобів на споживання скрапленого газу і 5,5 на споживання метану. Для стимулювання використання електромобілів застосовуються податкові звільнення від податку на володіння транспортним засобом протягом п'яти років, після чого податок сплачується зі знижкою 25 % від базової ставки.

У Норвегії до пакета стимулів для заохочення використання електромобілів відносять: звільнення від податку на реєстрацію транспортного засобу, ПДВ, дорожніх зборів; скорочення щорічного податку на володіння транспортним засобом і можливості використання смуги для громадського транспорту. У Португалії у 2010 р. для перших 5 000 тис. покупців

електромобілів була застосована схема застава/повернення, яка передбачала компенсацію за старий автомобіль у розмірі 1 500 євро. В Іспанії передбачене субсидування вартості електромобілів у розмірі 25 % роздрібної ціни до оподаткування з граничною сумою до 6 тис. євро для легкових автомобілів і до 30 тис. євро для вантажних транспортних засобів і автобусів.

У Великобританії також застосовуються компенсації 25 % вартості з граничною сумою не більше 5 тис. фунтів стерлінгів. Проте ця схема для подолання цінових бар'єрів застосовується, крім електромобілів, також і до всіх авто з низьким рівнем викидів діоксиду вуглецю. В основі такої схеми державної підтримки лежить концепція технологічної нейтральності, яка полягає у створенні рівних умов для розвитку всіх видів технологій зниження викидів діоксиду вуглецю в автомобілебудуванні [18]. На ці цілі було виділено 300 мільйонів фунтів стерлінгів протягом діяльності поточного Кабінету Міністрів.

Висновки. Таким чином, на основі дослідження досвіду застосування екологічного оподаткування в європейських країнах потрібно зазначити, що в них сформовані досить ефективні системи екологічного оподаткування, до особливостей яких варто віднести сфокусованість на вирішенні конкретних екологічних проблем, запровадження ЕП у комплексі з екологічними стандартами та науково обґрунтовані складові. Доцільним є імплементація в українську практику оподаткування та адаптація до вітчизняних реалій таких елементів екологічного оподаткування: податкова диференціація ставок акцизного податку з нафтопродуктів за екологічними показниками палива у комплексі з нормативами щодо вмісту в ньому шкідливих речовин та встановлення ставок транспортних податків залежно від емісії CO₂ в г/км.

Список використаних джерел

1. Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної

енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : Розпорядження Кабінету Міністрів України : від 17.09.2014 р. № 847-р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : система інформаційно-правового забезпечення – Ліга : Закон.

2. Decision № 1600/2002/EC of the European Parliament and of the Council of 22 July 2002 laying down the Sixth Community Environment Action Programme of 10 September 2002 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/GA/TXT/?uri=CELEX:32002D1600>.

3. Mainstreaming sustainable development into EU policies : 2009 Review of the European Union Strategy for Sustainable Development : Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0400:FIN:EN:HTML>

4. Europe 2020 is the EU's growth strategy [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/europe2020/index_en.htm.

5. Шевченко І.В. Екологічне оподаткування: зарубіжний досвід і Україна / І. В. Шевченко // Стратегічні пріоритети. – 2014. – № 2 (31). – С. 55–60.

6. Домбровська Т. М. Проблеми та перспективи екологічного оподаткування в Україні та світі / Т. М. Домбровська // Міжнародний науковий журнал «Науковий огляд». – 2014. – № 4 (5) [Електронний ресурс]. – Режим доступу. – <http://www.sciary.com/journal-ewe-scientific-scirew-article-29334>.

7. Green Growth Strategy for Energy A Window of Opportunity [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.oecd.org/dataoecd/37/41/49157149.pdf.

8. Roadmap for moving to a low-carbon economy in 2050 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52011DC0112>.

9. Restructuring the Community Framework for the Taxation of Energy Products and Electricity : Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003

[Електронний ресурс]. – EUR–Lex. – Режим доступу : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32003L0096:en:HTML>.

10. Excise duty tables. Part II – Energy products and Electricity. (In accordance with the Energy Directive Council Directive 2003/96/EC, shows the situation as at 01.01.2016, European Commission, 2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [https://circabc.europa.eu/sd/a/58bf9e30-7bdd-4a29-9bb2-4a62c542f1d1/EDT-Ref%201045%20\(II-Energy\)%20-%20January%202016.pdf](https://circabc.europa.eu/sd/a/58bf9e30-7bdd-4a29-9bb2-4a62c542f1d1/EDT-Ref%201045%20(II-Energy)%20-%20January%202016.pdf).

11. Decoupling natural resource use and environmental impacts from economic growth. A Report of the Working Group on Decoupling to the International Resource Panel. M. Fischer-Kowalski, M. Swilling, E.U. von Weizsacker, Y. Ren, Y. Moriguchi, S. Crane, W., Krausmann, F., Eisenmenger, N., Giljum, S., Hennicke, P., Romero Lankao, P., Siriban Manalang, A., Sewerin. – UNEP. – 2011. – 174 p.

12. Steg L. Transport Behaviour and Environmental Policy. Presentation to the OECD Workshop on Household Behaviour and Environmental Policy. 15–16 June 2006, Paris.

13. Communication from the Commission A Sustainable Europe for a Better World : A European Union Strategy for Sustainable Development : Commission's proposal to the Gothenburg European Council COM/2001/0264 final [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.eur-lex.europa.eu.

14. Fullerton D. Environmental Taxes / D. Fullerton, A. Leicester, S. Smith // Report of a Commission on Reforming the Tax System for the 21st Century ; IFS, London – 2008. – 66 p. [Електронний ресурс]. – State of Institute for Fiscal Studies. – Режим доступу : www.ifs.org.uk/mirrleesreview/press_docs/environment.pdf.

15. Diesel Vehicle Emissions and Urban Air Quality [Department of the Environment. Quality of Urban Air Review Group]. – London, 1993. – 98 p. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://uk-air.defra.gov.uk/assets/documents/reports/empire/quarg/quarg_94.pdf.

16. Tax reforms in EU Member States. Tax policy challenges for economic growth and fiscal sustainability : 2012 Report [Taxation Paper No 34]. – Brussels :

European Commission : Directorate-General for Economic and Financial Affairs, Directorate General for Taxation and Customs Union, 2012 . – 180 p.

17. Тимченко О. М. Сучасні ініціативи та перспективи глобального екологічного оподаткування / О. М. Тимченко // Актуальні проблеми розвитку економіки регіону : науковий збірник. – 2012.– Вип. 8. – Т. 2. – С. 9–15.

18. Beltramello A. Market Development for Green Cars / A. Beltramello // OECD Green Growth Papers, № 2012-03. – 2012, Paris : OECD Publishing [Електронний ресурс]. – Режим доступу : 10.1787/5k

Новицька Надія Володимирівна- старший науковий співробітник лабораторії дослідження проблем трансферного ціноутворення НДІ ФП Університету фіскальної служби України.