

condition of the troubled Bank as a key condition for the successful resolution of the crisis]. *Finansy Ukrainy*, no. 6 (2013): 91-103.

Kromonov, V. S. "Metodika sostavleniia reytinga nadezhnosti bankov" [The methodology of rating of reliability of banks]. <http://fin-lib.com/finansovo-ekonomicheskie-distipliny/bankovskoe-delo/analiz-bankovskoj-deyatelnosti/metodika-sostavleniia-reitanga-nadezhnosti-bankov/index.html>

[Legal Act of Ukraine] (2002). https://bank.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=123651

[Legal Act of Ukraine] (2004). <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0104500-04>

[Legal Act of Ukraine] (1999). <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/679-14>

[Legal Act of Ukraine] (2009). <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0410-09>

"Metodyka reytynhovoho otsiniuvannia dlia komertsiiykh bankiv NRA «Riurik»" [The method of rating assessment for commercial banks national rating Agency "Rurik"]. http://www.rurik.com.ua/documents/methodology/metod_banks_Cut_final.pdf

Matviienko, P. V. "Uzahalniuiucha otsinka rozvytku rehioniv" [Generalization of evaluation of development of regions]. *Ekonomika Ukrainy*, no. 5 (2007): 26-35.

Ofitsiyni sait Natsionalnogo banku Ukrainy. <https://bank.gov.ua>

"Reytynh zhyttiezdatnosti ukraïnskykh bankiv-2016. Forbes" [The viability rating of Ukrainian banks-2016. Forbes]. <http://forbes.net.ua/ua/magazine/forbes/1409877-rejting-zhittezdatnosti-ukrayinskih-bankiv-2016>

"Reytynhova metodolohiia ta protsedura dlia otsiniuvannia bankiv TOV RA «Ekspert-Reytynh»" [Ranking methodology and procedure to assess the banks' OOO RA "Expert-Rating"]. http://www.expert-rating.com/data/upload/methods/20160219/BANKS_2016_02_19.pdf

"Reytynhova metodolohiia TOV «Kredyt-Reytynh»" [Ranking methodology, LLC "Credit Rating"]. http://www.credit-rating.ua/img/st_img/Press-release/2013/Metodologia_21_03_2016.pdf

"Reytyngh ustoychivosti bankov. Metodika finansovogo portala Minfin" [The rating of stability of banks. The method of financial portal MinFin]. <http://minfin.com.ua/banks/rating/method>

"Simvoly i opredeleniia reytingov agentstva Moody's" [Symbols and definitions the ratings of Moody's]. <https://www.moody.com/sites/products/productattachments/2007100000528403.pdf>

Volska, S. P. "Kompleksna otsinka finansovoi stiikosti banku" [Comprehensive assessment of financial stability of the Bank]. *III Mizhnar. nauk.-prakt. konf. Kyiv: KNEU*, 2010. 54-56.

УДК 504:336.226

ЕКОЛОГІЧНЕ ОПОДАТКУВАННЯ ЯК ЗАСІБ СТИМУЛЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОГО ВИКОРИСТАННЯ ЕНЕРГОРЕСУРСІВ

© 2017 АНТОНЕНКО С. В.

УДК 504:336.226

Антоненко С. В. Екологічне оподаткування як засіб стимулювання ефективного використання енергоресурсів

Метою статті є дослідження сучасного стану і тенденцій розвитку екологічного оподаткування у країнах ЄС та в Україні. Уточнено сутнісні ознаки екологічних податків і характер їх впливу на зменшення забруднення довкілля та підвищення ефективності використання енергоресурсів. Проведено аналіз класифікації екологічних податків та структури їх надходжень у країнах ЄС. Досліджено динаміку показника імпліцитної ставки оподаткування енергоресурсів (реальної та номінальної). Визначено перелік основних заходів, які відбулися в рамках реформування екологічного оподаткування у країнах ЄС протягом 2015–2017 рр. Проведено порівняльний аналіз рівня ставок основних енергетичних податків у ЄС та Україні.

Ключові слова: податок, екологічне оподаткування, енергоресурси, стимулювання, ефективність використання енергоресурсів.

Рис.: 5. **Табл.:** 2. **Бібл.:** 8.

Антоненко Сергій Вікторович – кандидат економічних наук, доцент кафедри оподаткування, Харківський національний економічний університет ім. С. Кузнеця (пр. Науки, 9а, Харків, 61166, Україна)

E-mail: antonenkosevi@gmail.com

УДК 504:336.226

Антоненко С. В. Экологическое налогообложение как средство стимулирования эффективного использования энергоресурсов

Целью статьи является исследование современного состояния и тенденций развития экологического налогообложения в странах ЕС и в Украине. Уточнены существенные признаки экологических налогов и характер их влияния на уменьшение загрязнения окружающей среды и повышение эффективности использования энергоресурсов. Проведен анализ классификации экологических налогов и структуры их поступлений в странах ЕС. Исследована динамика показателя имплицитной ставки налогообложения энергоресурсов (реальной и номинальной). Определен перечень основных мероприятий, которые состоялись в рамках реформирования экологического налогообложения в странах ЕС в течение 2015–2017 гг. Проведен сравнительный анализ уровня ставок основных энергетических налогов в ЕС и Украине.

Ключевые слова: налог, экологическое налогообложение, энергоресурсы, стимулирование, эффективность использования энергоресурсов.

Рис.: 5. **Табл.:** 2. **Библ.:** 8.

Антоненко Сергей Викторович – кандидат экономических наук, доцент кафедры налогообложения, Харьковский национальный экономический университет им. С. Кузнеця (пр. Науки, 9а, Харьков, 61166, Украина)

E-mail: antonenkosevi@gmail.com

UDC 504:336.226

Antonenko S. V. The Environmental Taxation as a Means of Promoting Energy Efficiency

The article is aimed at studying the current status and development tendencies in the environmental taxation both in the European Union Member States and in Ukraine. The essential attributes of environmental taxes and the nature of their impact on reducing the environmental pollution as well as improving energy efficiency have been clarified. An analysis of the classification of environmental taxes and their income structure in the EU countries has been carried out. The dynamics of the implicit rate of the energy taxation (real and nominal) has been studied. A list of the main activities that were undertaken as part of the reform of environmental taxation in the EU countries during 2015-2017 was determined. A comparative analysis of the level of the main energy tax rates both in the EU and in Ukraine has been carried out.

Keywords: tax, environmental taxation, energy resources, incentives, energy efficiency.

Fig.: 5. **Tbl.:** 2. **Bibl.:** 8.

Antonenko Serhii V. – PhD (Economics), Associate Professor of the Department of Taxation, Simon Kuznets Kharkiv National University of Economics (9a Nauky Ave., Kharkiv, 61166, Ukraine)

E-mail: antonenkosevi@gmail.com

Наявність залежності між обсягом споживання енергетичних ресурсів та масштабом завданої навколишньому середовищу шкоди посилює актуальність питання ефективності використання енергоресурсів у рамках вирішення глобальної проблеми охорони довкілля. Зменшення негативного впливу на довкілля певною мірою може забезпечуватися за рахунок як впровадження додаткових природоохоронних технологій, так і скорочення обсягу спожитих енергоресурсів у результаті підвищення ефективності їх використання.

У багатьох випадках підвищення ефективності використання енергоресурсів виступає засобом скорочення обсягів забруднення. При цьому ключовими, в рамках оцінки результативності таких заходів, виступають саме екологічні індикатори. Водночас використання заходів, спрямованих безпосередньо на стимулювання ефективного використання енергоресурсів, також сприятиме скороченню негативного впливу, однак екологічна складова за таких умов буде лише непрямим результатом їх реалізації.

Поширеність практики впровадження засобів стимулювання підвищення ефективності використання енергоресурсів, за рахунок використання яких здійснюється прямий стимулюючий вплив на реалізацію природоохоронної діяльності, зумовлено глобальним характером екологічних проблем. Найбільш поширеними у світовій практиці важеями регуляторного впливу у відповідній сфері можна вважати застосування екологічних податків (прямих і апроксимованих).

Метою статті є дослідження сучасного стану і тенденцій розвитку екологічного оподаткування у країнах ЄС та в Україні. Вирішення поставленого завдання дає можливість виявити потенційні напрями вдосконалення екологічного оподаткування в Україні.

Завдяки запровадженню екологічних податків відбувається збільшення вартості споживання енергетичних ресурсів, що сприяє активізації заходів щодо підвищення ефективності їх використання. Залежно від типу суб'єктів реалізація регулюючого впливу зазначених важелів може мати певні специфічні умови.

Збільшення вартості споживання енергетичних ресурсів під впливом екологічного оподаткування є результатом «інтерналізації» [1] негативних зовнішніх проявів (екстерналій) в ринковий механізм. Негативний зовнішній прояв при цьому визначається оцінкою обсягу, що перевищує природні можливості асиміляції, які вважаються умовно безкоштовними. Перенесення загальних витрат від забруднення довкілля на ціну готової продукції (енергоресурсу), яке, фактично, відбувається шляхом підвищення податкового навантаження, дозволяє забезпечити розподіл соціальної відповідальності між індивідуальними споживачами залежно від обсягу їх споживання.

Залежно від типу взаємозв'язку між об'єктом оподаткування та завданою шкодою екологічні податки можна класифікувати на прямі (прямі пігуанські податки), які залежать від фактичного обсягу забруднення, та непрямі (апроксимовані пігуанські податки), залежність від обсягу викидів яких є не прямою, а умовною. Це зумовлено різною «екологічною ефективністю апроксимованих податків, що залежить від наявності взаємозв'язку між об'єктом оподаткування та шкодою,

завданою внаслідок використання товарів, що складають такий об'єкт» [2, с. 550]. Варто відзначити, що в разі існування тісного зв'язку ефективність прямих і непрямих екологічних податків має бути однаковою.

Використання прямих екологічних податків (за забруднення) дає можливість стримувати негативний вплив на довкілля. При цьому розмір податкового зобов'язання залежить від обсягу та рівня небезпечності забруднюючих речовин, які потрапили до певного середовища (повітря, вода, ґрунт). Стимулюючий прояв непрямих екологічних податків зосереджено, переважно, на скороченні обсягу реалізації товарів та послуг, виробництво або споживання яких негативно впливає на стан навколишнього природного середовища. При цьому відсутній тісний зв'язок об'єкта оподаткування з масштабом негативного впливу, тобто розмір податкового зобов'язання не залежить від інтенсивності природоохоронних заходів платника непрямих екологічних податків.

Якщо розмір екологічного збитку залежить не лише від об'єкта, але й від інших факторів, вважається, що прямі екологічні податки здійснюють більший стимулюючий вплив. При цьому різниця ефективності зростатиме разом зі зменшенням тісноти залежності розміру шкоди від об'єкта. Як приклад інших факторів, які можуть впливати на розмір екологічного збитку, можна навести використання природоохоронного обладнання (фільтрів, каталізаторів та ін.). Отже, забезпечити зменшення загального обсягу викидів можна за рахунок як скорочення обсягу споживання енергетичних ресурсів, так і впровадження природоохоронних засобів, які дозволяють скоротити обсяг викидів на одиницю їх споживання (рис. 1).

Непрямі екологічні податки виступають засобом впливу на обсяг споживання (використання) енергоресурсів, у той час як прямі – реалізують обидва напрями. Використання прямих екологічних податків дає можливість стимулювати вибір найбільш прийнятний для платника варіанта скорочення викидів, у тому числі й за рахунок підвищення ефективності використання енергоресурсів.

Варто відзначити наявність окремого підходу щодо класифікації платежів у рамках екологічного оподаткування, який використовується Єврокомісією у відповідності до Європейської системи рахунків (ESA). Екологічним податком, у рамках цього підходу, вважається податок, базою оподаткування якого є «фізична одиниця чого-небудь, що має доведений специфічний негативний вплив на навколишнє середовище» [3, с. 304]. При цьому, незалежно від основної мети запровадження таких податків (фіскальна чи природоохоронна), вони вважаються екологічними. Основну увагу, в рамках такого підходу, сфокусовано на можливості впливати на вартість робіт і ціну продукції, які мають негативний вплив на навколишнє середовище. Екологічний ефект цієї категорії податків проявляється за рахунок їх здатності впливати на вартість продуктів та інтенсивність діяльності в поєднанні з еластичністю попиту.

Переважає більшість екологічних податків належить до категорії непрямих податків (податків на споживання), однак в окремих випадках – податків на

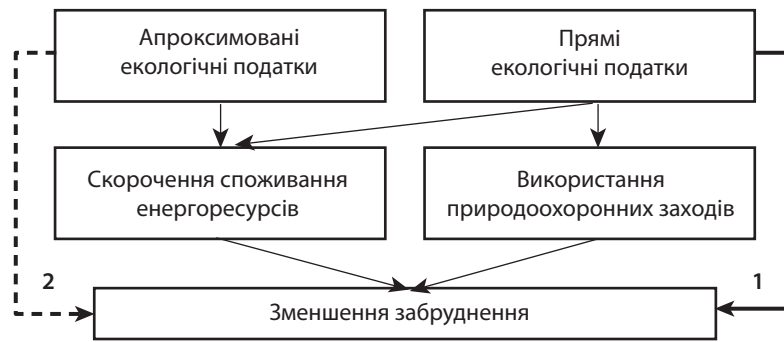


Рис. 1. Вплив екологічних податків на зменшення забруднення довкілля.

Примітка: 1 – прямий вплив; 2 – непрямий вплив.

капітал (податок з власників транспортних засобів). Варто також відзначити, що ПДВ, у частині товарів (робіт, послуг), під час виробництва яких здійснюється негативний вплив на довкілля, не віднесено до категорії екологічних податків, оскільки ним оподатковується переважна більшість товарів (робіт, послуг). Згідно із зазначеним підходом екологічні податки включають три категорії (рис. 2).

Категорія «Енергетичні податки» включає податки на енергоресурси, які використовуються рухомими споживачами (як моторне паливо для різних видів транспорту) та стаціонарними споживачами. Основними видами енергоресурсів, які використовуються як моторне паливо для транспорту, виступають бензин та дизельне паливо. До переліку енергоресурсів для стаціонарного споживання віднесено: мазути, природний газ, вугілля, електроенергію.

Варто відзначити, що податки за викиди CO₂ також віднесено до категорії енергетичних, хоча за своєю сутністю вони є прямими податками за забруднення. Це зумовлено особливостями ведення статистики податкових надходжень у країнах ЄС.

Транспортні податки (окрім податків на моторне паливо), як категорія екологічних податків, поєднують податки, пов'язані з володінням або користуванням автомобільних транспортних засобів (автобусів, вантажних і легкових автомобілів, причепів, напівпричепів). До цієї категорії екологічних податків також відносять

податки на інші транспортні засоби (наприклад, літаки) і пов'язані транспортні послуги (мито на чартерні рейси, податок, що сплачується авіапасажирами за переліт) у разі, якщо вони відповідають загальним критеріям екологічних податків.

Транспортні податки можуть справлятися з певною періодичністю (щорічний податок за користування дорогами), а також у разі настання певної події (імпорт або продаж транспортного засобу). До цієї категорії екологічних податків не включають податок на бензин, дизельне паливо та інші види моторного палива, оскільки зазначені платежі віднесено до енергетичних податків.

Екологічна спрямованість транспортних податків може забезпечуватися за рахунок диференціації ставок залежно від масштабів шкоди, яку буде завдано довкіллю в процесі експлуатації певного транспортного засобу. З метою підвищення рівня екологічної безпеки транспортних засобів можуть використовуватися пільги щодо транспортних податків.

Остання група екологічних податків поєднує дві підгрупи: податки на забруднення і ресурсні податки. Першу складають податки на визначений або розрахований обсяг забруднення певного середовища (повітряного, водного), розміщення відходів та шумове забруднення, окрім податку за викиди CO₂, який віднесено до категорії енергетичних податків. До другої підгрупи – ресурсних податків – включають усі податки, пов'язані з видобуванням або використанням природних ресурсів.

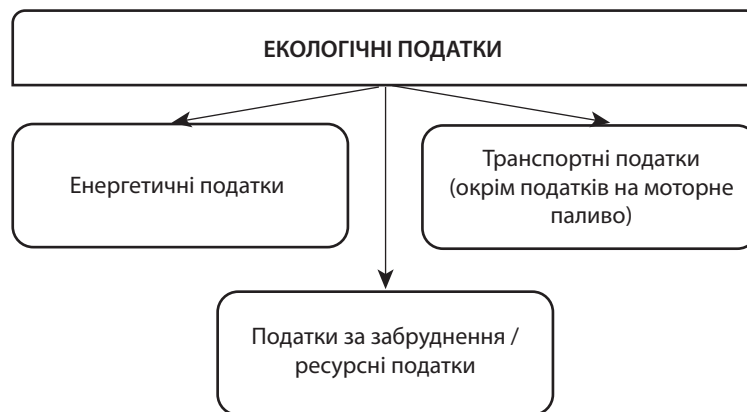


Рис. 2. Класифікація екологічних податків у ЄС

У рамках дослідження екологічних аспектів стимулювання підвищення ефективності використання енергоресурсів основну увагу варто зосередити саме на енергетичних податках як одного з найбільш поширених та дієвих важелів регуляторного впливу на відповідні процеси. У структурі надходжень екологічних податків країн ЄС у 2014 р. енергетичні податки мали найбільшу питому вагу (рис. 3) [3, р. 272].

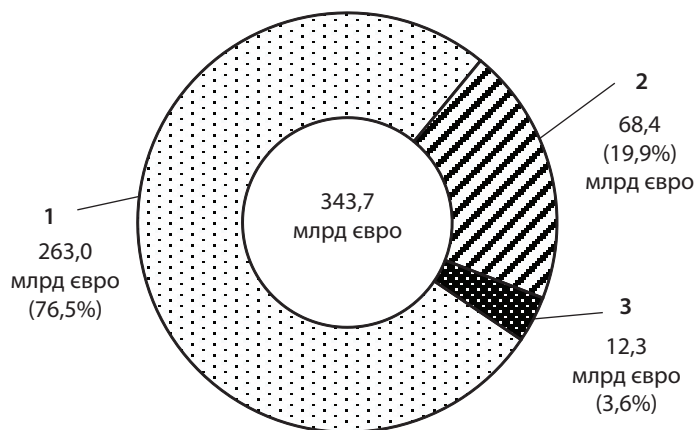


Рис. 3. Структура надходжень екологічних податків у ЄС, 2014 р.

Примітка: 1 – енергетичні податки; 2 – транспортні податки (окрім податків на моторне паливо); 3 – податки за забруднення і ресурсні податки.

Переважну більшість у структурі надходжень енергетичних податків країн ЄС (69,2 %) становлять податки на моторне паливо. До цієї підкатегорії енергетичних податків віднесено податки на енергоресурси, які використовуються виключно як моторне паливо для транспортних засобів.

Класифікація енергетичних податків на дві групи – податки на моторне паливо для транспортних засобів та інші енергетичні податки – зумовлено необхідністю відстеження та контролю сукупного рівня податкового навантаження на споживання різних видів енергоресурсів окремо у сфері транспорту та стаціонарного споживання. До переліку об'єктів оподаткування енергетичних податків віднесено: етилований бензин; неетилований бензин; дизельне паливо; зріджений нафтовий газ і метан; мазут; природний газ; вугілля і кокс; електроенергію.

Переважає податків на моторне паливо для транспортних засобів у структурі надходжень енергетичних податків є характерним для більшості країн ЄС (рис. 4). Для восьми країн значення цього показника перевищує 90%. Найнижчий рівень частки податків на моторне паливо (від 38,4% до 63,8%) мають Греція, Данія, Італія, Нідерланди та Швеція. Порівнюючи фіскальну значимість енергетичних податків, слід відзначити наявність суттєвих відмінностей серед країн ЄС.

Найнижчий рівень частки енергетичних податків у загальному обсязі податкових надходжень характерний для таких країн, як Австрія, Бельгія, Німеччина, Франція та Швеція (2,7% – 4,4%). Водночас у Болгарії, Греції та Словенії за рахунок справляння енергетичних податків забезпечується понад 8% загального обсягу податкових надходжень.

Варто зазначити, що висока питома вага енергетичних податків у структурі податкових надходжень однієї з країн може бути наслідком як застосування більш високих ставок (у межах встановлених для країн ЄС обмежень), так і наявності більшої бази оподаткування (обсягу споживання енергоресурсів).

Для визначення існуючого рівня податкового навантаження на споживання енергоресурсів викорис-

товується показник імпліцитної ставки оподаткування (Implicit tax rate on energy) [4]. Показник імпліцитної ставки оподаткування енергоресурсів розраховується як співвідношення загальної суми надходжень енергетичних податків та обсягу кінцевого споживання усіх видів енергоресурсів, вираженого у тонах нафтового еквіваленту (далі – т. н. е.).

Відповідно до методичного підходу, представленого у звітах Єврокомісії [3], базою розрахунку імпліцитної ставки оподаткування енергоресурсів може виступати обсяг надходжень енергетичних податків як у фактичних цінах (номінальна імпліцитна ставка), так і у постійних цінах базового року (реальна імпліцитна ставка). Базовим роком, при цьому, вважається 2000 р. Динаміку імпліцитної ставки оподаткування енергоресурсів країн ЄС у 2002–2014 рр. представлено на рис. 5.

Динаміка показника реальної імпліцитної ставки оподаткування енергоресурсів відображає відчутність податкового навантаження для платників з урахуванням зростання вартості енергоресурсів. Представлені на рис. 5 дані дають підстави стверджувати про суттєве посилення рівня податкового навантаження протягом останніх років періоду, що досліджується. Наявність стійкої тенденції зростання імпліцитної ставки оподаткування енергоресурсів (як номінальної, так і реальної) свідчить про посилення регуляторного впливу екологічного оподаткування у сфері ЕВЕ країн ЄС. Варто також відзначити наявність суттєвих варіацій значень відповідного показника між країнами. Максимальне значення номінальної імпліцитної ставки оподаткування енергоресурсів мають Данія та Італія (456 і 421 євро/т. н. е.

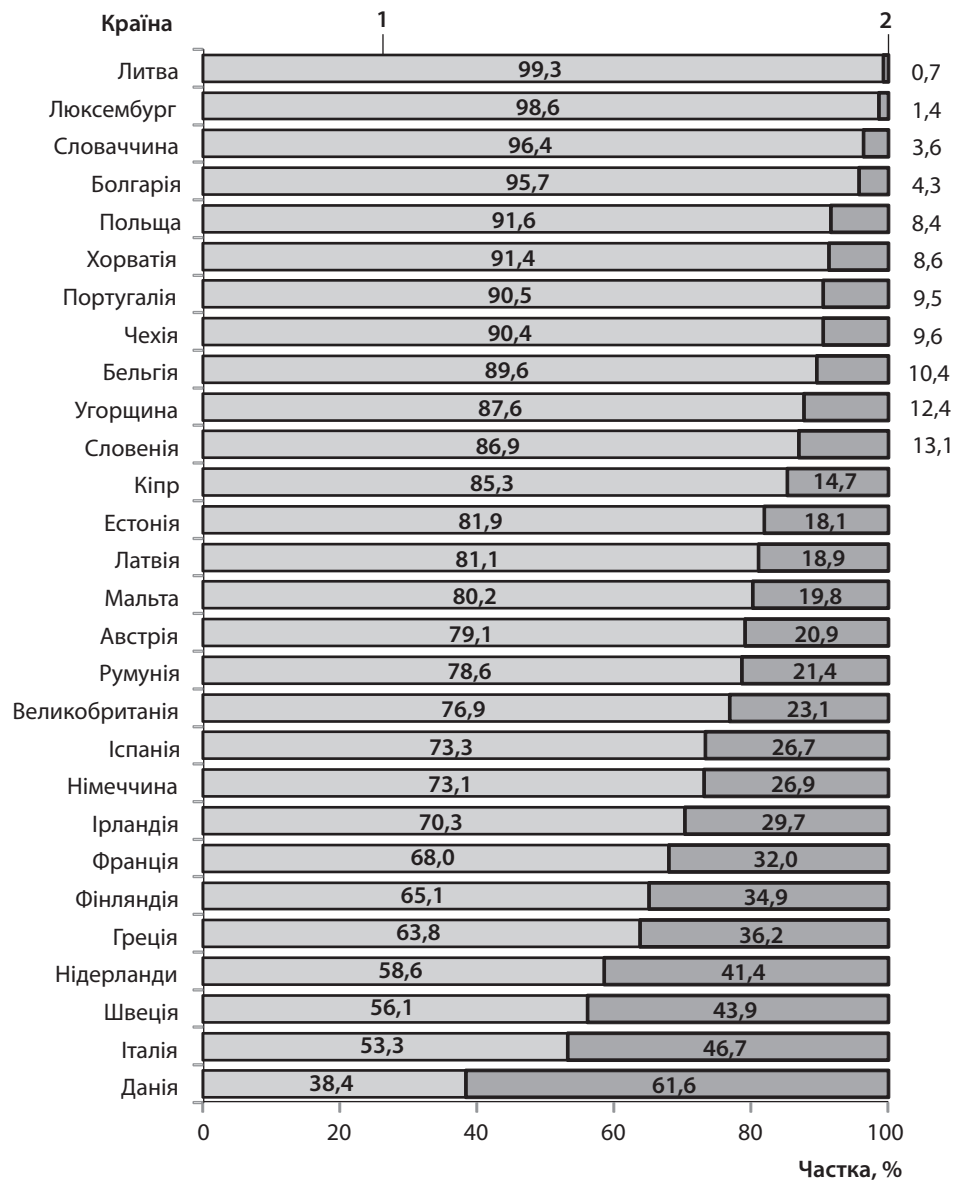


Рис. 4. Структура надходжень енергетичних податків у ЄС

Примітка: 1 – податки на моторне паливо для транспортних засобів; 2 – інші енергетичні податки.

відповідно), а мінімальне – Словаччина та Болгарія (111 і 113 євро/т. н. е. відповідно).

Енергетичне оподаткування представлено різними видами податків у всіх країнах ЄС. Процес реформування екологічного оподаткування відбувається досить інтенсивно і враховує актуальні для певної країни пріоритети у сфері природоохоронної політики та енергетичної безпеки. Основні зміни, які відбулись у країнах ЄС в рамках процесу реформування екологічних податків протягом останніх років, представлено в *табл. 1*.

Наведені дані свідчать про те, що регулюючий вплив екологічних податків реалізовано переважно за рахунок диференціації ставок. Основною тенденцією, яка простежується у ЄС протягом останніх років, є посилення рівня податкового навантаження на споживання традиційних видів енергоресурсів і одночасне стимулювання зміни структури їх споживання. Зокрема, йдеться про підвищення ставок акцизного податку на моторне паливо (бензин і дизельне паливо), а також ви-

ключення з переліку об'єктів оподаткування транспортними податками автомобілів, обладнаних електродвигунами (Данія, Угорщина).

В Україні екологічне оподаткування, за рахунок якого може здійснюватися регуляторний вплив на ЕВЕ домогосподарствами, представлено в усіх категоріях розглянутої класифікації. Зміни, що відбулися протягом останніх років у рамках спрощення податкової системи, суттєво позначилися на структурі екологічного оподаткування. Зокрема, з 2015 р. скасовано: збір за першу реєстрацію транспортного засобу; екологічний податок, що справлявся за викиди в атмосферне повітря забруднюючих речовин пересувними джерелами забруднення в разі використання палива.

Законом України № 1791-VIII [5] було також скасовано акцизний податок з роздрібного продажу пального. Таким чином, із січня 2017 р. пальне, яке було відпущене через АЗС/АГЗС, не підлягає оподаткуванню акцизним податком.

Імпліцитна ставка, євро/т. н. е.

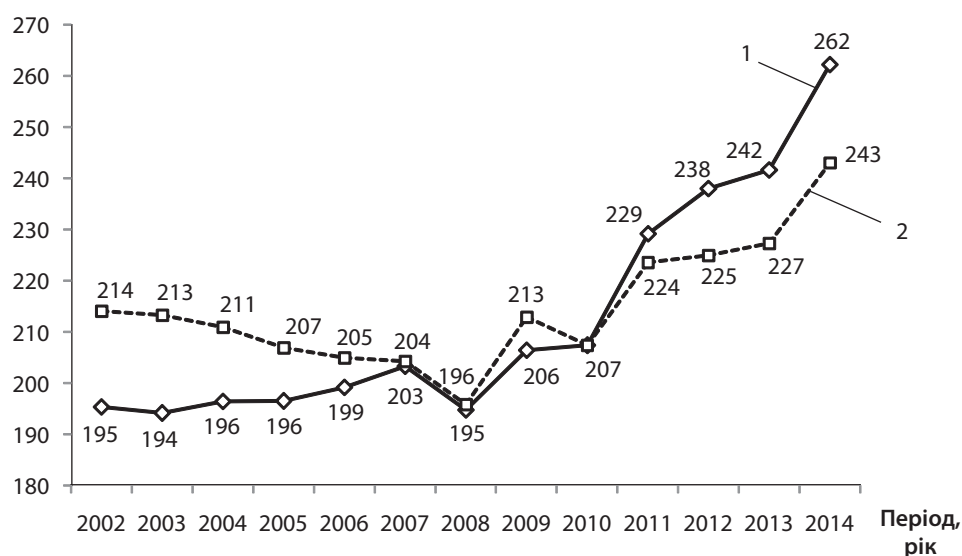


Рис. 5. Динаміка імпліцитної ставки оподаткування енергоресурсів країн ЄС.

Примітка: 1 – номінальна; 2 – реальна.

Таблиця 1

Заходи, щодо реформування екологічного оподаткування у країнах ЄС

Категорія екологічних податків	Країна	Дата запровадження	Сутність
1	2	3	4
Енергетичні податки	Бельгія	11.2015 р.	Підвищення ставки акцизного податку на дизельне паливо
	Болгарія	01.2016 р.	Підвищення ставок акцизного податку на рідкі види палива. Звільнення від оподаткування акцизним податком біогазу.
	Естонія	02.2016 р.	Підвищення ставок акцизного податку на дизельне паливо (на 14%) і бензин (на 10%)
		01.2017 р.	Підвищення ставок акцизного податку на дизельне паливо і бензин на 10%
		01.2018 р.	Заплановано підвищення ставок акцизного податку на дизельне паливо і бензин на 10%
	Латвія	01.2016 р.	Підвищення ставок акцизного податку на моторне паливо
	Литва	01.2016 р.	Запровадження акцизного податку на природний газ, який використовується для опалення
	Португалія	02.2016 р.	Підвищення ставок акцизного податку на дизельне паливо і бензин на 6 євроцентів/л
	Фінляндія	01.2016 р.	Підвищення ставки податку на викиди CO ₂
Швеція	08.2016 р.	Зменшення ставки акцизного податку на біопаливо	
	2016–2018 рр.	Поетапне підвищення ставок податку на викиди CO ₂ в частині палива, яке використовується для опалення оселі	
Транспортні податки	Данія	01.2016 р.	Зменшення розміру реєстраційного збору в разі придбання нового автомобіля. Додаткова диференціація ставки збору залежно від технічних параметрів авто
		2016–2020 рр.	Автомобілі, обладнані електродвигунами, виключено з переліку об'єктів, з яких справляється реєстраційний збір. Заплановано поетапне підвищення ставки для таких транспортних засобів
	Угорщина	01.2016 р.	Автомобілі, обладнані електродвигунами, виключено з переліку об'єктів справляння мита, податку за реєстрацію та податку з власників транспортних засобів

ФІНАНСИ, ГРОШОВИЙ ОБІГ І КРЕДИТ

ЕКОНОМІКА

1	2	3	4
	Фінляндія	01.2016 р.	Підвищення базових ставок транспортного податку для легкових автомобілів і мікроавтобусів збільшено на 36,5 євро
		2016– 2019 рр.	Щорічне поетапне скорочення ставок транспортного податку стосовно транспортних засобів, викиди яких не перевищують 140 г/км
Податки за забруднення / ресурсні	Литва	01.2016 р	Запровадження податку на сміттєзвалища
	Фінляндія	01.2016 р.	Підвищення ставок податку на відходи

Слід відзначити, що скасування податків (оподаткування окремих видів операцій) було компенсоване за рахунок підвищення ставок інших податків. Так, відміна екологічного податку, що справлявся за викиди в атмосферне повітря забруднюючих речовин пересувними джерелами забруднення, у разі використання палива було компенсоване за рахунок підвищення ставки акцизного податку за відповідними об'єктами. Скасування із січня 2017 р. акцизного податку з роздрібного продажу пального супроводжувалося збільшенням ставок акцизного податку на пальне для виробників, імпортерів та осіб, що реалізують пальне (для останніх – при перевищенні обсягів реалізації над обсягами придбання). Таким чином, забезпечується збереження рівня податкового навантаження на споживання енергоресурсів. Ставки акцизного податку на основні види палива та електроенергію, встановлені із січня 2017 р. в Україні та країнах ЄС, представлено в *табл. 2*.

Слід зазначити, що в табл. 2 наведено узгоджені мінімальні ставки, встановлені законодавством ЄС. Кожна з країн має можливість збільшувати зазначені ставки залежно від існуючих пріоритетів і потреб. Варто також відзначити, що у країнах ЄС ставки енергетичних податків (акцизів на паливо та електроенергію) диференційовано залежно від сфери споживання. Представлені в табл. 2 дані дають підстави стверджувати про те, що ставки акцизного податку, які діють в Україні у 2017 р., приблизно вдвічі нижчі, ніж мінімально встановлений

рівень для країн – учасниць ЄС. Крім того, в Україні, на відміну від ЄС, не є об'єктом акцизного оподаткування природний газ (окрім скрапленого) [8] і вугілля.

Ставки акцизного податку для транспортних засобів (транспортні екологічні податки) в Україні залишилися незмінними порівняно з попереднім роком. Однак із січня 2017 р. було виділено в окрему групу (код УКТ ЗЕД 8703 90 10 10) транспортні засоби, оснащені виключно електричними двигунами (одним чи декількома). Ставку податку для таких транспортних засобів встановлено на рівні 109,129 євро за 1 шт. Виділення автомобілів, обладнаних електродвигуном, в окрему групу зумовлене зростанням відповідної бази протягом останніх років, а використання відносно низької ставки може виступати засобом стимулювання зміни структури споживання енергоресурсів.

Результати проведеного аналізу дають підстави стверджувати про те, що екологічні аспекти стимулювання ефективного використання енергоресурсів як в Україні, так і у країнах – членах ЄС реалізовано в рамках екологічного оподаткування. Використання широкого спектра екологічних податків стримує обсяг реалізації товарів та послуг, виробництво або споживання яких негативно впливає на стан довкілля. За таких умов підвищення ефективності використання енергоефективності може бути найбільш прийнятним для платників засобом скорочення податкового навантаження у відповідній частині. ■

Таблиця 2

Ставки енергетичних податків в Україні та ЄС у 2017 р.

Енергоресурси	Одиниця виміру	ЄС (мінімальні ставки)		Україна
		у разі використання як моторного палива	у разі некомерційного використання для обігріву та в побуті	
Етилований бензин	євро/1000 л	421	–	213,5
Неетилований бензин	євро/1000 л	359	–	213,5
Газойль	євро/1000 л	330	21	139,5
Гас	євро/1000 л	330	0	183
Скраплений газ		125 євро/1000 кг	0	52 євро/1000 л
Природний газ	євро/ГКал	2,6	0,3	–
Мазут	євро/1000 кг	–	15	139,5 євро/1000 л
Вугілля і кокс	євро/ГКал	–	0,3	–
Електроенергія		–	1,0 євро/МВт-год	3,2%

Джерело: складено за [6–8].

ЛІТЕРАТУРА

1. Coase: The problem of social cost. URL: http://wikisum.com/w/Coase:_The_problem_of_social_cost
2. **Майбуров И. А., Соколовская А. М.** Теория налогообложения. Продвинутый курс: учебник для магистрантов. М.: Юнити-Дана, 2011. 591 с.
3. Taxation trends in the European Union – Data for the EU Member States, Iceland and Norway/European Commission. Luxembourg: Publications office of the European Union, 2016. 336 p.
4. Implicit Tax Rates/European Commission. URL: https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/data_on_taxation/implicit-tax-rates.xlsx
5. Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2017 році» від 20.12.2016 р. № 1791-VIII. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1791-19>
6. Excise Duties: Energy Tax Rates/European Commission. URL: http://ec.europa.eu/taxation_customs/business/excise-duties-alcohol-tobacco-energy/excise-duties-energy/excise-duties-energy-tax-rates_en
7. Податковий кодекс України від 02.12.2010 р. № 2755-VI. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>
8. Лист ДФС від 02.03.2016 р. № 4810/6/99-99-21-05-15 // Офіційний портал Державної фіскальної служби України. URL:

<http://sfs.gov.ua/baneryi/podatkovi-konsultatsii/konsultatsii-dlya-yuridichnih-osib/print-67094.html>

REFERENCES

- “Coase: The problem of social cost”. http://wikisum.com/w/Coase:_The_problem_of_social_cost
- “Excise Duties: Energy Tax Rates”. http://ec.europa.eu/taxation_customs/business/excise-duties-alcohol-tobacco-energy/excise-duties-energy/excise-duties-energy-tax-rates_en
- “Implicit Tax Rates”. https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/data_on_taxation/implicit-tax-rates.xlsx
- [Legal Act of Ukraine] (2016). <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1791-19>
- [Legal Act of Ukraine] (2010). <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>
- “Lyst DFS vid 02.03.2016 r. № 4810/6/99-99-21-05-15” [Letter from DFS up to 02.03.2016 № 4810/6/99-99-21-05-15]. Ofitsiyniy portal Derzhavnoi fiskalnoi sluzhby Ukrainy. <http://sfs.gov.ua/baneryi/podatkovi-konsultatsii/konsultatsii-dlya-yuridichnih-osib/print-67094.html>
- Mayburov, I. A., and Sokolovskaya, A. M. *Teoriya nalogooblozheniya. Prodvinityy kurs* [The theory of taxation. Advanced course]. Moscow: Yuniti-Dana, 2011.
- Taxation trends in the European Union – Data for the EU Member States, Iceland and Norway*. Luxembourg: Publications office of the European Union, 2016.