



Столыпинский

вестник

Научная статья

Original article

УДК 366

## НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В СТРАНАХ ЕС

TAXATION OF MOTOR TRANSPORT IN THE EU COUNTRIES

**Сазонова И. В.**, ФГБОУ ВО «Пензенский государственный университет», г. Пенза

**Попова Д.А.**, ФГБОУ ВО «Пензенский государственный университет», г. Пенза

**Sazonova I. V.**, Penza State University, Penza [dpopovishna@gmail.com](mailto:dpopovishna@gmail.com)

**Popova D.A.**, Penza State University, Penza [dpopovishna@gmail.com](mailto:dpopovishna@gmail.com)

**Аннотация:** статья рассматривает вопросы налогообложения автомобильного транспорта в странах Европейского союза, описаны различные принципы налогообложения, применяемые в разных странах ЕС и имеющиеся тенденции.

**Abstract:** the article examines the issues of taxation of motor transport in the countries of the European Union, describes the various principles of taxation applied in different EU countries and the existing trends.

**Ключевые слова:** налогообложение, автомобильный транспорт, страны ЕС, принципы налогообложения, налоговые ставки.

**Key words:** taxation, road transport, EU countries, taxation principles, tax rates.

Автомобильный транспорт является одним из ключевых секторов экономики многих стран Европейского союза (ЕС). Он играет важную роль в развитии торговли, туризма, промышленности, а также смежных отраслей экономики. Однако подобная важность делает налогообложение автомобильного транспорта сложным процессом, в котором слишком значительное регулирование может негативно сказаться сразу на экономике в целом.

В крупнейших автомобильных рынках стран ЕС в 2019 году было собрано почти 375 миллиардов евро налогов, связанных с покупкой, владением и эксплуатацией автомобильного транспорта, совокупное же влияние на экономику ЕС, очевидно, еще больше.

Налог на автомобильный транспорт в ЕС выполняет ту же функцию, что и в РФ – доходы с него направляются на строительство и содержание дорожной сети и соответствующей инфраструктуры, на обеспечение безопасности на дорогах, а также развитие общественного транспорта.

Однако в странах ЕС с начала 2010-х годов налог на автомобильный транспорт стал инструментом ограничения распространения и производства бензинового транспорта, инструментом принуждения к переходу населения к использованию электромобилей.

Налоги на автомобили в странах ЕС можно условно сгруппировать на налоги, связанные с покупкой, связанные с эксплуатацией, а также налоги, связанные с владением.

К налогам первой категории относят налог на регистрацию авто и сборы за получение водительского удостоверения. Эти налоги относятся к автомобильному транспорту только косвенно, однако их изменение также может влиять на спрос на автомобили.

На данный момент регистрация автомобиля с ДВС и электромобилей облагается одинаковым налогом, однако уже несколько лет кряду в высших законодательных органах Европы обсуждаются идеи о полной запрете к регистрации новых автомобилей с ДВС.

По аналогии с российским транспортным налогом, в странах ЕС существует налог на владение транспортным средством. Чаще всего его размер зависит от объема двигателя, экологического класса/объема выбросов CO<sub>2</sub> и вида используемого топлива, однако в некоторых странах влияющими факторами являются мощность двигателя и год производства авто.

Налогообложение электромобилей, которое невозможно по одной схеме с налогообложением автомобилей с ДВС, происходит по другой формуле – в качестве налогооблагаемой базы выступает его масса, при этом если масса превышает 3,5 тонны дополнительно учитывается уровень шума и объем выбросов.

К платежам, связанным с эксплуатацией ТС, можно отнести плату за обязательный технический осмотр, страховой сбор, а также акцизы на бензин. Акциз за тонну бензина в странах ЕС варьируется от 363 евро в Болгарии до 728 евро в Ирландии, для дизельного топлива ставка акциза ниже, от 331 евро за тонну в Дании до 674 евро в Великобритании.

Стоит отметить, что, несмотря на значительную унификацию налогового законодательства стран ЕС, во многих государствах налогообложение происходит по собственным, уникальным формулам, а в качестве налогооблагаемой базы выступают различные показатели.

Также имеются как общие тенденции по изменению налоговых кодексов стран ЕС, так и тенденции, присущие отдельным странам. Так, например, после скандала с выбросами дизельных двигателей компании Volkswagen, так называемого «Дизельгейта», к замерам объемов выбросов дизельных двигателей в целом стали относиться значительно жестче, а ставки были повышены во многих странах ЕС.

Общей тенденцией является и повышение налогов на автомобили с большим объемом двигателя, низкой энергоэффективностью и большим количеством выбросов для стимулирования выпуска более экологичных моделей авто. В целом, всем странам ЕС присуща и тенденция к стимулированию покупки электромобилей. Уже сейчас в большинстве стран после покупки

электромобилia предоставляется льготный налоговый период, длительностью до 10 лет.

Однако некоторые страны, особенно восточной Европы, стараются превратить налоги на автомобили в некую защитную меру. Так, например, в некоторых странах повышается налог на поддержанные авто с целью снизить количество ввозимых в государство автомобилей, не отвечающих требованиям экологии.

В ближайшем будущем, вероятно, на фоне превращения автомобильного налога в инструмент контроля экологии, можно ожидать и дальнейшего повышения налоговой нагрузки на бензиновые автомобили. Однако серьезный рост количества электромобилей на фоне вероятного снижения поступлений от автомобилей с ДВС также делает вероятным отмену существующих льгот и налоговых послаблений. Подобная ситуация в налоговом законодательстве стран ЕС делает их опыт малоприменимым в дискуссиях о налогообложении автомобилей в РФ.

Однако, как это было сказано ранее, странам ЕС стоит относиться к внесению изменений в существующее законодательство осторожнее, так как снижение объемов автомобильного рынка в следствие чрезмерного его налогообложения будет иметь катастрофические последствия.

#### **Библиографический список**

1. Налоговое руководство ACEA на 2022 год : сайт. – URL: [https://www.acea.auto/files/ACEA\\_Tax\\_Guide\\_2022.pdf](https://www.acea.auto/files/ACEA_Tax_Guide_2022.pdf) (дата публикации: 10.11.2023)
2. The Good tax guide: Сравнение налогообложения автомобилей в Европе : сайт. – URL: [https://www.researchgate.net/publication/368873262\\_The\\_good\\_tax\\_guide\\_A\\_comparison\\_of\\_car\\_taxation\\_in\\_Europe](https://www.researchgate.net/publication/368873262_The_good_tax_guide_A_comparison_of_car_taxation_in_Europe) (дата обращения: 10.11.2023)

#### **Literature**

1. ACEA Tax Guide 2022 : сайт. – URL: [https://www.acea.auto/files/ACEA\\_Tax\\_Guide\\_2022.pdf](https://www.acea.auto/files/ACEA_Tax_Guide_2022.pdf) (дата обращения: 10.11.2023)

2. The good tax guide: A comparison of car taxation in Europe : сайт. – URL: [https://www.researchgate.net/publication/368873262\\_The\\_good\\_tax\\_guide\\_A\\_comparison\\_of\\_car\\_taxation\\_in\\_Europe](https://www.researchgate.net/publication/368873262_The_good_tax_guide_A_comparison_of_car_taxation_in_Europe) (дата обращения: 10.11.2023)

© Сазонова И. В., Попова Д.А., 2024 *Научный сетевой журнал «Столыпинский вестник» №1/2024.*

**Для цитирования:** Сазонова И. В., Попова Д.А. НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В СТРАНАХ ЕС // Научный сетевой журнал «Столыпинский вестник» №1/2024