

УДК 339.727

І. П. ГАЙДУЦЬКИЙ, канд. екон. наук
Інститут низьковуглецевої економіки
м. Київ, Україна
ivan.gaid@gmail.com

ЕКОЛОГІЧНІ ПОДАТКИ НЕ ВИРІШУЮТЬ ЕКОЛОГІЧНІ ПРОБЛЕМИ

Розкрито досвід запровадження екологічних податків у світі, проаналізовано причини їх віртуальності та низьку практичну роль у покращенні глобальної екологічної ситуації. Розглянуто невідповідність екологічних податків цілям та завданням антивуглецевої політики.

Ключові слова: екологічні податки, сталий низьковуглецевий розвиток, вуглецеві викиди, антивуглецева політика.

Gaidutskiy I. P. ENVIRONMENTAL TAXES DO NOT SOLVE ENVIRONMENTAL PROBLEMS

The article describes the experience of introducing environmental taxes in the world, analyzes the reasons for their virtuality and low practical role in improving the global environmental situation. The author reveals the discrepancy between environmental taxes and the goals and objectives of anti-carbon policy.

Key words: environmental taxes, low carbon sustainable development, carbon emissions, anti-carbon policy.

Гайдуцкий И. П. ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ НАЛОГИ НЕ РЕШАЮТ ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ

Раскрыто опыт внедрения экологических налогов в мире, проанализированы причины их виртуальности и низкую практическую роль в улучшении глобальной экологической ситуации. Рассмотрены несоответствие экологических налогов целям и задачам антиуглеродной политики.

Ключевые слова: экологические налоги, устойчивое низкоуглеродистое развитие, углеродные выбросы, антиуглеродная политика.

У сучасних умовах глобалізації в шкалі цінностей на перший план виходить екологічний добробут. Яскравим прикладом такої переоцінки цінностей може бути запровадження екологічних податків, які покликані економічно і фінансово впливати на екологічно шкідливу діяльність суб'єктів господарювання.

Спроби запровадження екологічних податків робились ще на початку ХХ ст. Одним з перших цією проблемою зайнявся відомий англійський економіст Артур Пігу. Він зауважив, що фірма-виробник створює забруднення, як побічний продукт максимізації свого прибутку, при цьому сама не «страждає» від цього. Витрати від забруднення приймають на себе інші суб'єкти і суспільство загалом, у вигляді погіршення середовища проживання, ризиків для здоров'я, зниження продуктивності праці і т.д. [1, с. 26].

У 90-х роках ХХ ст. в окремих високорозвинених країнах Європи почались екологічні податкові реформи. Зокрема в Данії, Фінляндії, Німеччині, Італії, Нідерландах, Норвегії, Швеції, і Великобританії. Досвід цих країн засвідчив, що фінансовий масштаб

екологічних податків невеликий і змінюється від незначного в Італії та Великобританії до більш значного в Данії. Причиною обмеженості податкових зрушень є прагнення зберегти вільну конкуренцію в промисловості і уникнути зайвого оподаткування енергоспоживаючих секторів економіки [2, с. 42].

На початку ХХІ ст. у зв'язку із актуалізацією антивуглецевої політики знову заговорили про необхідність екологічної податкової реформи. По-перше, зросло усвідомлення того, що оподаткування природних ресурсів є сильним стимулом зменшення їх споживання, скорочення викидів вуглецю і мотивацією для модернізації підприємств. По-друге, ставало все більше очевидним, що акумуляція доходів від екологічних податків створює вагомі фінансові можливості для розвитку безвуглецевих виробництв [3].

Проведені дослідження показали, що на сучасному етапі екологічні податки відіграють поки що більше віртуальну, ніж фактичну, екологічну, природозахисну роль. Фактично екологічні податки у більшості країн ще не є такими в повному розумінні. Квазілізм (несправжність) екологічних податків очевидна як з теорії, так і з практики

їх застосування. З цього приводу заслуговують на увагу відповідні аргументи.

Перше. Розходження між теоретичним визначенням екологічних податків та їх практичним змістом і спрямуванням. Дослідження показують, що переважна більшість дослідників при визначенні екологічних податків базу оподаткування пов'язують з екологією, з навколишнім середовищем. «Екологічні податки – це податки, база стягнення яких чинить специфічний, негативний вплив на навколишнє середовище [3; 4; 5].

Але фактично в структурі надходжень екологічних податків в ЄС 74,7% припадає на енергетичні податки, база оподаткування яких має опосередковане відношення до нанесення шкоди навколишньому середовищу. Ще 20,9% надходжень екологічних податків припадає на транспортні податки, база оподаткування яких теж має опосередковане відношення. І лише дуже незначна частка екологічних податкових надходжень (4,4%) припадає на податки на забруднення та ресурсокористування. Отже оцінка несправжності (квазілізму) нині діючих в ЄС екологічних податків становить 95,6%, а справжність становить менше 4,4%. При

цьому частина податкових надходжень від шкідливих викидів і того менша.

Друге. Розходження між теоретичним визначенням мети екологічних податків та їх фактичним впливом на навколишнє середовище. У більшості визначень екологічних податків дослідники акцентують увагу на їх екологічному призначенні [3; 5]. Хоча чимало дослідників вбачає в екологічних податках ефективний інструмент саме для стимулювання зниження шкідливих викидів [6, 7, 8, 10].

Однак насправді, як показують дослідження, у переважній більшості випадків, запровадження екологічних податків не справляє належного впливу на інтенсивність та рівень вуглецевих викидів (у співвідношенні до ВВП). Так, розв'язання економетричних моделей парної кореляції показало, що такий зв'язок або дуже слабкий, або зворотній. Результати дослідження показали, що в групі країн, яка має середній рівень інтенсивності викидів вуглецю до ВВП, рівень екологічних податків до ВВП найвищий. Водночас група країн, яка має низький та високий рівень інтенсивності викидів вуглецю до ВВП має низький рівень екологічних податків до ВВП (рис. 1).

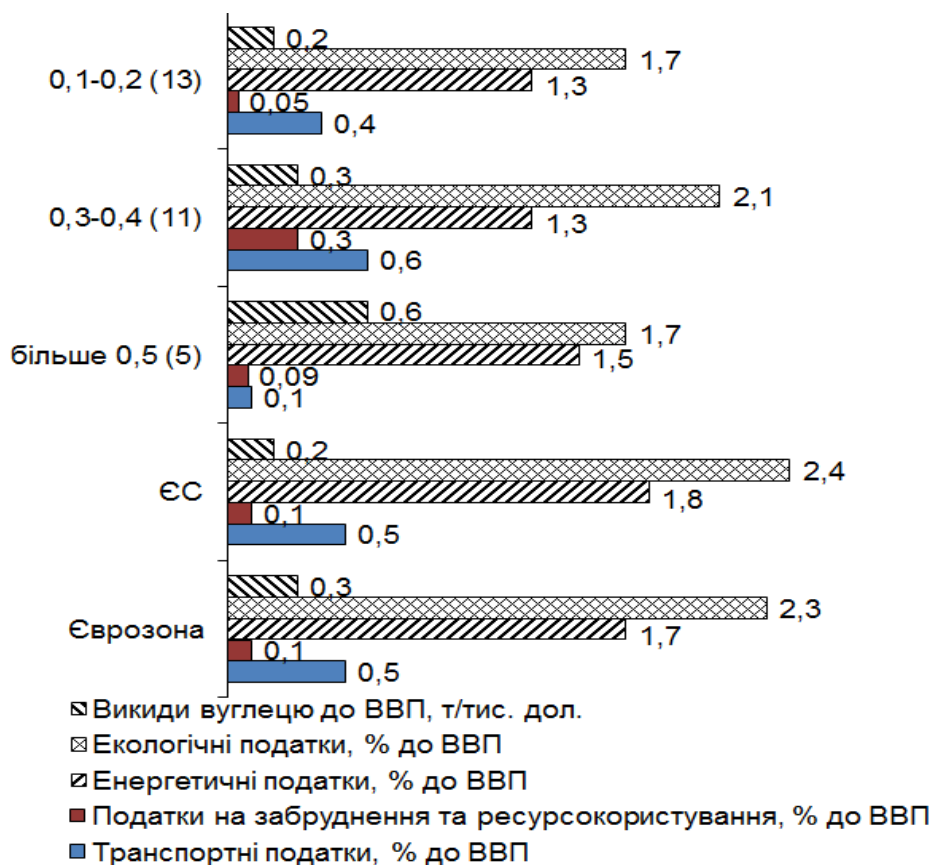


Рис. 1 – Групування країн за рівнем викидів вуглецю до ВВП та рівнем екологічних податків до ВВП (за даними Eurostat, 2013 [9])

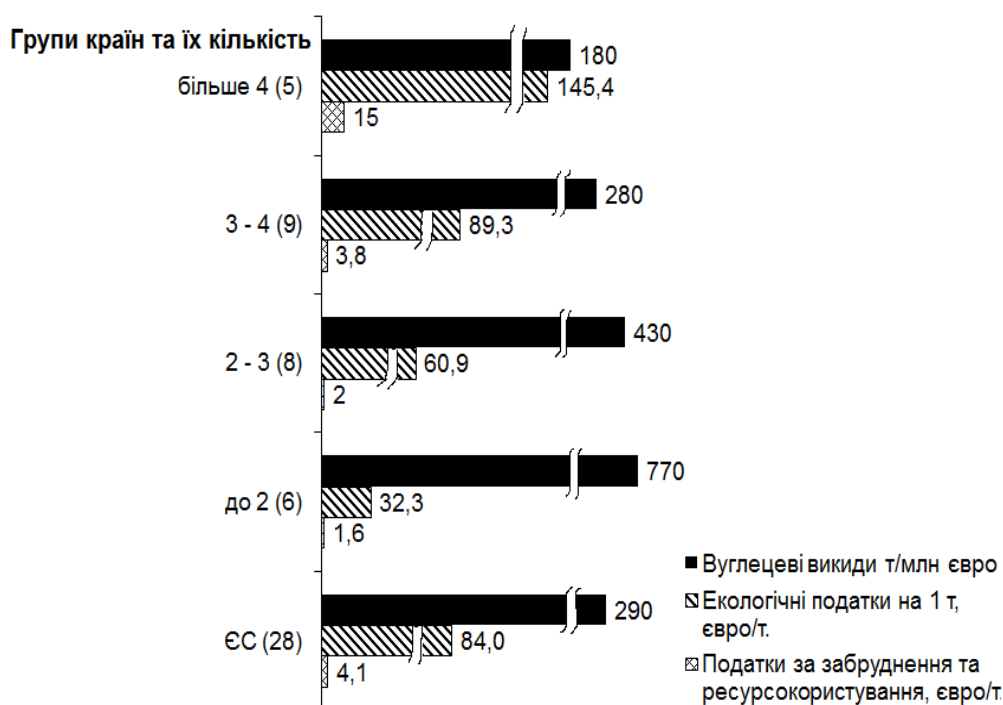


Рис. 2 – Групування країн ЄС за рівнем вуглецеємності ВВП та рівнем екологічних податків на 1 т викидів (за даними Eurostat, 2013 [9])

Теоретично і статистично інтенсивність викидів вуглецю і рівень податків мають пряме відношення до ВВП. З одного боку, ВВП корелює з викидами вуглецю через спожиті енергоносії та енергоемність економіки. А з другого – податкові надходження є важливою складовою ВВП. Отже відсутність залежності між рівнем інтенсивності викидів вуглецю до ВВП та рівнем екологічних податків до ВВП свідчить про те, що податкова база цих податків практично не зв'язана з викидами вуглецю. Тобто сплата екологічних податків в такому змістовному наповненні, як вони сьогодні є в країнах ЄС, не забезпечує реалізації глобальної антивуглецевої політики – випереджаючого скорочення викидів вуглецю над зростанням економіки (ВВП).

Третє. Розходження між теоретичними установками щодо спрямованості коштів, отриманих від екологічних податків та фактичними напрямками їх використання. У більшості розвинених країн склалась ситуація, коли на екологічні цілі використовується лише від 10 до 30% надходжень коштів від екологічних податків. Наприклад, за свідченням В.Костеріна в Німеччині 90% коштів, які надходять від екологічних податків використовується для зниження податків на працю і доходи фізичних осіб». Отже лише 10% коштів зібраних екологічними податками йде на екологічні цілі. Дещо краща

ситуація у Данії, де за свідченням В.Костеріна, до 30% коштів, отриманих від екологічних податків держава повернула підприємствам у вигляді грантів на впровадження енерго- та ресурсозберігаючих технологій. Подібне практикується і в Нідерландах [8, с. 5].

З другого боку, у більшості країн ЄС видатки на екологізацію економіки покриваються за рахунок екологічних податків не більше як на 10-20% [3; 10; 11; 12]. Отже виходить парадоксальна ситуація: з одного боку, екологічні податки спрямовуються на зниження податкового навантаження на доходи населення, а з другого – екологічні податки покривають лише 5-10%, максимум 20% витрат на екологізацію економіки, а решта коштів береться з інших податків, у т.ч. з доходів населення. Отже має місце перехресне бюджетування коштів, отриманих з різних податків. Цей парадокс є наслідком несправжності (квазілізму) екологічних податків.

Четверте. Встановлення екологічних податків без будь-якої узгодженості з рівнем екологічного навантаження на економіку. Це добре видно із порівняння рівня податків та інтенсивності викидів вуглецю до ВВП (рис. 2).

Отже, чим вище рівень вуглецеємності ВВП, тим менша сума загальних екологіч-

них податків та тонну викидів, у т.ч. податків за забруднення та ресурсовикористання.

У всіх досліджуваних країнах, які ввели податок на вуглець, основною причиною цього є прагнення зменшити вуглецеві викиди з метою вирішення проблеми зміни клімату шляхом створення системи стимулювання виробників та споживачів.

Тим часом екологічні податки на пряме забруднення атмосфери становить всього 4,4% від загальної суми екологічних податків, менше 0,3% від загальної суми всіх податків та 0,1% від ВВП. Це дуже мізерна сума податків, яка практично не відчувається. Основна частина податків (більше 95,6%) має не пряме, а опосередковане відношення

до викидів і спрямована не стільки на скорочення, як на стримування забруднення навколишнього середовища. Отже сфера застосування, власне антивуглецевого податку залишається дуже обмеженою.

Нарешті важливою умовою досягнення подвійного ефекту є забезпечення цільового використання доходів від екологічних податків, що істотно збільшує перший (екологічний) дивіденд, хоч і дещо звужує рамки другого (економічного) дивіденду. Тим не менше фінансування з джерел екологічного податку може замінити певні втрати вуглецеємних секторів економіки нарощуванням низьковуглецевих секторів.

Висновки

В результаті дослідження сформульовані висновки щодо безпосередньої адекватності (відповідності) екологічних податків цілям і завданням антивуглецевої політики.

Перше. Слабка прив'язаність більшості податків до прямих обсягів шкідливих викидів в атмосферу та опосередкованість їх впливу на поліпшення навколишнього середовища.

Друге. Відсутня системність у підходах до формування екологічних податків в країнах і між країнами, переважає фрагментарність і локальність їх застосування.

Третє. Дуже низька частина коштів, отриманих від екологічних податків, використовується саме на екологічні цілі, особливо на фінансування енергоконверсії.

Четверте. Безсистемність використання коштів екологічних податків в різних країнах і з різних джерел.

П'яте. Велика розпорошеність і розбіжність у податках (податкових базах, ставках, процедурах, спрямуваннях податкових надходжень) між різними країнами.

З наведених аргументів і висновків очевидне узагальнене заключення, що нині діючі екологічні податки за своєю теоретичною суттю і практичним змістом поки що є квазіекологічними (тобто несправжніми) податками. Квазілізм (несправжність) екологічних податків носить як об'єктивний, так і суб'єктивний характер. Об'єктивний полягає в тому, що суспільство очевидно не могло зразу підійти до оригінального розв'язання цієї проблеми, і цьому передувала низка поетапних, проміжних, половинчастих рішень. Суб'єктивність квазілізму екологічних податків полягає у політизації та соціалізації процесу екологізації податкової системи та появи відповідного наукового обґрунтування такого розвитку подій.

Література

1. Пигу А. Экономическая теория благосостояния. / А. Пигу. – М.: Прогресс, 1985. – с.66.
2. Боске Б. Экологизация налоговой системы в России. Экономика и охрана природы: проблемы и пути их решения. / Б. Боске. – М.: 2001. – 116 с.
3. Экологическое налогообложение в странах Европейского Союза. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://archive.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/inek/2012_11/141.pdf
4. Волковець Т. В. Місце екологічних податків у регулюванні процесів природокористування. [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.essuir.sumdu.edu.ua/bitstream/123456789/28596/1/Volkovets.pdf>
5. Экологические налоги [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://rus-finans.com/osobennosti-nalogooblojeniya-v-stranah-evropeiskogo-soyza/ekologicheskie-nalogi.php>
6. Дука О. М. Роль и значение экологических налогов в формировании бюджетов [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://sibac.info/index.php/2009-07-01-10-21-16/7552-2013-04-29-00-18-31>
7. Ekins P. Theory and Practice of Environmental Taxation. [Electronic Resource] – Mode of access: <http://www.Greentaxreport.co.uk/read-chapters-online/11-theory-and-practicw-of-environmental-taxation?showall=1>

8. Костерин В. Эконалаговая трудовая реформа – механизм зеленой экономики. 2011. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://saint-petersburg.ru/m/301331/>

9. Europe in figures – Eurostat yearbook 2012. European Commission. / [Electronic Resource] – Mode of access: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/product_details/publication?p_product_code=KS-CD-12-001

10. Бут Ю. С. Досвід країн Європейського Союзу щодо застосування фіскальних інструментів в екологічній політиці. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=729>

11. Маслокувська О. Використання податку на двоокис вуглецю як інструмент енергозбереження в Україні/ О. Маслокувська. // Економіка природокористування і охорони здоров'я: Зб. наук. праць / РВПС України НАН України. – К.:РВПС України НАН України, 2007. – с.174-180.

12. Екологічний податок: зарубіжний досвід та його інтеграція до чинної системи оподаткування України, пропозиції удосконалення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/11_NPE_2013/Economics/7_134422.doc.htm

Надійшла до редколегії 03.11.2014

УДК 502/504

В. М. ГАВРИЛЕНКО, канд. фіз.-мат. наук, **Д. В. ГУЛЕВЕЦЬ**, **О. В. КОХАН**,
Я. І. МОВЧАН, д-р біол. наук, проф.

Національний авіаційний університет
просп. Космонавта Комарова, 1, Київ, 03058, Україна.
E-mail: interecentre@gmail.com

РОЗРАХУНКОВІ МОДЕЛІ ДЛЯ СИСТЕМИ МОНІТОРИНГУ ЕКОБЕЗПЕКИ У МІСЦЯХ ДОРОЖНЬО–ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД «НАЇЗД НА ТВАРИН» НА АВТОДОРОГАХ ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Для моніторингу за дорожньо-транспортними пригодами, які мають вид «наїзд на тварин» (ДТП НТ) у програмі ГУГЛ ЗЕМЛЯ (Google Earth) створений електронний контур екологічного коридору (екокоридору) для тварин, якій перетинає автодорогу Т1702 між селищами Чернечина та Городне Краснокутського району Харківської області. Для цього контуру підготовлені розрахункові (прогностичні) таблиці з 19 варіаціями моделей, у яких різні площі фрагментації і відповідно різні, при розрахунку, параметри фрагментації: ефективний розмір сітки, ефективна щільність клітинки, ступінь ландшафтного розподілу. Дослідження визначає роль параметрів фрагментації для системи моніторингу ДТП «наїзд на тварин».

Ключові слова: ефективний розмір клітини (сітки), ефективна щільність клітинки, ДТП, наїзд на тварин

Gagrilenko V. M., Gulevets D. V., Kokhan O. V., Movchan Ya.I. THE ESTIMATION MODEL FOR THE MONITORING SYSTEM OF ECOSAFETY IN PLACES OF TRAFFIC ACCIDENTS WITH ANIMALS ON THE ROAD KHARKIV REGION

For monitoring road traffic accidents with animals or animal vehicle collision (RTAA/AVC) in the program GOOGLE EARTH was created electronic contour of ecological corridor for animals, which crosses the road T1702 between the villages of Cherneschina and Gorodne, Krasnokutsk district, Kharkiv region. For this contour was prepared by the estimated (forecast) table 19 variations of the models that will be of various sizes of fragmentation varies accordingly, in the calculation, the parameters of fragmentation: effective mesh size, the effective density of the mesh, the degree of landscape distribution. The research was studying the of the role of fragmentation settings for the monitoring system for road traffic accidents with animals.

Keywords: effective mesh size, the effective density of the mezh, an road traffic accident with animals

Гавриленко В. М., Гулевец Д. В., Кохан О. В., Мовчан Я. И. РАСЧЕТНЫЕ МОДЕЛИ ДЛЯ СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА ЭКОБЕЗОПАСНОСТИ В МЕСТАХ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ «НАЕЗД НА ЖИВОТНЫХ» НА АВТОДОРОГАХ ХАРЬКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Для мониторинга за дорожно-транспортными происшествиями, которые имеют вид «наезд на животных» (ДТП НТ) в программе ГУГЛ ЗЕМЛЯ создан электронный контур экологического коридора (екокоридору) для животных, которой пересекает автодорогу Т1702 между поселками Чернечина и Городное Краснокутского района Харьковской области. Для этого контура подготовлены расчетные (прогностические) таблицы с 19 вариациями моделей, в которых разные площади фрагментации и соответственно разные, при расчете, параметры фрагментации: эффективный размер сетки, эффективная плотность ячейки,

степень ландшафтного распределения. Исследование определяет роль параметров фрагментации для системы мониторинга ДТП «наезд на животных».

Ключевые слова: эффективный размер сетки, эффективная плотность ячейки, ДТП «наезд на животных»