

## СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИМЕНЕНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ НАЛОГОВ В УКРАИНЕ

Проблема охраны окружающей природной среды (ОПС) остается актуальной и важной в мире, о чем, в частности, свидетельствует Резолюция Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных наций от 27 июля 2012 года, принятая по результатам работы конференции "Рио+20: будущее, которого мы желаем" [1].

Одним из экономических инструментов, который позволяет решить эту задачу, а также стимулировать сокращение объемов выбросов загрязняющих веществ и формировать у загрязнителей более сознательное отношение к природным ресурсам, являются экологические налоги, приобретающие популярность во все большем числе стран мира, в частности – в Украине.

Теоретические принципы экологического налогообложения получили развитие в работах В. Баумоля и В. Оутса, в частности – в их классической работе "The theory of environmental policy" [2], а также в работах российской ученой Н.В. Пахомовой [3]. Исследования, касающиеся практического применения экологических налогов, регулярно проводятся специалистами Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), которые осуществляют общий мониторинг ставок этих налогов в странах мира, а также изучают их влияние на уровень загрязнения ОПС [4, 5]. Оценке влияния экологических налогов на уровень выбросов загрязняющих веществ транспортом посвящено исследование Л. Девиса [6]. Вопросам необходимости осуществления экологического регулирования в Украине, в частности – с помощью экологических налогов – посвящены работы украинских ученых В. С. Мищенко [7, 8] и О.А. Веклич [9].

Такое пристальное внимание к экологическим проблемам со стороны общества, равно как и неудовлетворительное состояние ОПС в Украине, обусловила необходимость

значительного повышения ставок экологических платежей, что было осуществлено с принятием Налогового кодекса Украины [10]. Однако нерешенным остается вопрос о том, насколько уровень этих повышенных ставок адекватен нанесенному ОПС ущербу и насколько он способствует сокращению объемов выбросов, сбросов, образования отходов промышленными предприятиями Украины – основными загрязнителями природных ресурсов.

В связи с отмеченным целью данной статьи является проведение сравнительного анализа объемов поступлений от экологических налогов, а также определение соотношения ставок этих налогов в зарубежных странах и Украине, что позволит разработать научно обоснованные выводы о направлениях совершенствования экологического налогообложения в Украине.

В мировой практике выделяются такие группы экологических налогов, классифицированных по сфере применения, как: энергетические налоги, неэнергетические транспортные налоги, налоги за загрязнение ОПС, налоги за пользование природными ресурсами [11].

В состав транспортных налогов преимущественно включаются налоги на владение и эксплуатацию авто- и мототехники. Как правило, такие налоги зависят от типа и объема двигателя транспортного средства.

Налоги за загрязнение ОПС – это налоги на измеренные или оцененные выбросы в атмосферу и сбросы в воду загрязняющих веществ, уборку твердых отходов, шумовое загрязнение и тому подобное.

Налоги за пользование природными ресурсами в мире взимаются преимущественно за потребление воды. По своей сути они носят рентный характер. Поступления от этих налогов часто относят к общебюджетным доходам и используют их для решения проб-

лем, прямо не связанных с мероприятиями по сохранению, возобновлению и рациональному использованию природных ресурсов [11].

Из всех перечисленных выше категорий экологических налогов важнейшее значение имеют энергетические экологические налоги, предназначенные для уменьшения загрязнения ОПС, вызванного производством или использованием энергии. Это налоги на энергоресурсы, использующиеся как транспортом, так и стационарными устройствами [3, с. 221; 11].

Важность данной группы налогов обусловлена тем, что энергия в современном обществе выступает критическим компонентом развития экономики [5, с. 5]. Однако использование энергии, особенно получаемой из ископаемых видов топлива (газ, нефть, уголь), часто сопровождается возникновением негативных экстерналий в виде загрязнения атмосферного воздуха углекислым газом и рядом других веществ, накапливающихся в ОПС, ухудшающих качество природных ресурсов, что в конечном итоге приводит к усилению изменений климата в глобальных масштабах. Учитывая это, налогообложение энергии выступает важным политическим инструментом, который существенно влияет на цены на энергоресурсы и способствует более рациональному их использованию, что в итоге положительно отражается на состоянии ОПС.

Наиболее важными из энергетических экологических налогов являются налоги на топливо: бензин, дизельное топливо, топливные масла и т.д. В эту категорию также включаются налоги на выбросы оксидов углерода, азота и двуокиси серы [3, с. 221; 11].

В случае с моторным топливом отмеченные налоги могут использоваться для частичной компенсации ущерба, который наносится ОПС дорожными пробками, аварийными ситуациями с участием транспортных средств и шума, а также иметь конкретное целевое назначение, например улучшение дорожной инфраструктуры. Однако независимо от направлений использования поступлений от энергетических экологических налогов, эти налоги создают важные ценовые сигналы, влияющие на рациональность использования энергии.

В любом случае использование поступлений от экологических налогов на цели,

отличающиеся от решения сугубо экологических проблем, в ведущих странах мира является возможным, потому что правительства этих стран более 30 лет осуществляют эффективные мероприятия по предотвращению загрязнения ОПС, в результате чего на современном этапе их развития и появилась такая возможность [3, с. 221].

Что касается уровня поступлений от экологических налогов, то в ведущих странах мира в абсолютном и относительном выражении экологические налоги играют незначительную роль. Так, в среднем в странах Европейского Союза (ЕС) поступления от этих налогов в 2006-2010 гг. составляли не более 2,5% ВВП. Разброс значений этого показателя колеблется от 1,62% в ВВП страны (Испания, в 2009 г.) до 4,21% ВВП (Дания, в 2008 г.) [12]. Однако в абсолютном выражении показатели поступлений от экологических налогов в некоторых странах (например Германии) оказываются сопоставимыми с годовыми бюджетами менее развитых стран [12].

Поступления от экологических налогов по группам также сильно отличаются (табл. 1). Так, в странах Европы налоги за загрязнение ОПС и за пользование природными ресурсами в сумме составляют менее 0,5% ВВП (за исключением Нидерландов, где эти налоги в сумме составляли 0,72% ВВП). Немного большей является доля транспортных экологических налогов (до 1,53% ВВП), что, тем не менее, ощутимо меньше доли энергетических экологических налогов (до 3,07% ВВП).

Также следует отметить, что для упрощения проведения сравнений между странами и ввиду значительного количества энергоресурсов, облагающихся энергетическим экологическим налогом, единицы измерения ставок этого налога в международной практике принято конвертировать в евро в расчете на тонну выбросов углекислого газа. Учитывая разницу в налоговых базах и энергопотреблении было установлено, что по состоянию на 1 апреля в 2012 г. средняя ставка энергетического налога колебалась от 2,8 евро/т выбросов CO<sub>2</sub> в Мексике до 107,28 евро/т выбросов CO<sub>2</sub> в Швеции. В то же время средняя ставка этого налога по странам ОЭСР составляла 27,12 евро/т выбросов CO<sub>2</sub> [5, с. 30].

Поступления от экологических налогов по сферам применения  
в некоторых странах мира (в 2010 г.)

Страна	Налоги					
	энергетические		за загрязнение ОПС и за пользование природными ресурсами		транспортные	
	млн евро	% ВВП	млн евро	% ВВП	млн евро	% ВВП
ЕС (27 стран)	219114,3	1,79	11356	0,1	61963,6	0,49
Дания	5341,5	2,27	503,53	0,21	3600,9	1,53
Германия	45769	1,85	20	0	8880	0,36
Испания	14135	1,34	205	0,02	2993	0,28
Франция	27453	1,42	2331	0,12	6135	0,32
Италия	31178,6	2	490	0,03	8756	0,56
Нидерланды	12006	2,04	4219	0,72	7311	1,24
Австрия	4579,9	1,6	60,79	0,02	2142	0,75
Польша	7600,82	2,15	802,81	0,23	754,2	0,21
Португалия	3153	1,82	0,67	0	1152,7	0,67
Румыния	2235,5	1,83	15,55	0,01	251,7	0,21
Словения	1085,5	3,07	58,93	0,17	146,3	0,41
Финляндия	3222	1,79	103	0,06	1650	0,92
Швеция	7719,1	2,23	120,37	0,03	1719,6	0,5
Великобритания	32816,1	1,93	1601,7	0,09	10190,7	0,6
Норвегия	3789,9	1,2	534,71	0,17	3882,2	1,23

Источник информации [12].

В странах-членах ЕС 27 октября в 2003 г. была принята Директива о налогообложении энергии (Directive 2003/96/ЕС [13]). Данным документом устанавливались минимальные ставки на энергетические ресурсы в соответствии с количеством энергии, кото-

рую можно произвести с их помощью, и объемами образующегося вследствие этого выбросов углекислого газа (табл. 2). Действие указанной Директивы распространялось на все страны-члены ЕС.

Таблица 2

Минимальные ставки энергетического налога, установленные  
Директивой 2003/96/ЕС (по видам топлива)

Вид энергетического ресурса	Минимальное значение ставки налога, евро	Единица измерения
Бензин		
этилированный	421	1 000 л
неэтилированный	359	1 000 л
Топливо для ракетных (реактивных) двигателей	330	1 000 л
Топливо для отопления и технологических процессов	21	1 000 л
Технологические процессы и отопление в некоммерческих целях	0,3	1 ГДж
Отопление в коммерческих целях	0,15	1 ГДж
Некоммерческое отопление углем	0,3	1 ГДж
Потребление электрической энергии (предприятия)	0,5	1 МВт·ч
Потребление электрической энергии (кроме предприятий)	11	1 МВт·ч

Источник информации [13].

13 апреля 2011 г. Европейская комиссия предложила проект новой Директивы о налогообложении энергетических ресурсов, которая должна была вступить в силу в 2013 г. В этом проекте предлагались новые правила, направленные на повышение эффективности использования энергетических ресурсов, потребление более благоприятных для ОПС продуктов, а также на предотвращение потерь конкурентных преимуществ странами на едином рынке ЕС. Кроме того, упомянутым проектом предлагалось установить минимальную ставку экологического налога на выбросы углеродного газа – 20 евро за т CO<sub>2</sub> [13]. Однако официальной версии этого документа еще не существует.

Несмотря на это, в большинстве стран-членов ЕС ставки энергетического экологического налога уже установлены на более высоком уровне, чем предписано действующей Директивой о налогообложении энергии [5, с. 32].

Если же проводить анализ ситуации с экологическими налогами в Украине, необходимо отметить следующее. Благодаря принятию Налогового кодекса в стране появился экологический налог, который фактически наследует признаки сбора за загрязнение ОПС, взимавшегося до принятия Налогового кодекса.

Так же, как и ранее действовавший сбор за загрязнение ОПС, экологический налог нельзя однозначно классифицировать по сфере применения: он включает элементы энергетического экологического налога и налога за загрязнение ОПС, поскольку в соответствии со ст. 243 и 244 Налогового кодекса [10] им облагаются как выбросы загрязняющих веществ, связанные с энергетическим сектором экономики и использованием топ-

лива в транспорте, так и выбросы, сбросы загрязняющих веществ и образование отходов, которые могут не быть непосредственно связаны с отмеченными сферами.

Однако в экологическом налоге есть и ряд отличий от сбора за загрязнение ОПС, в частности – повышение более чем в 15 раз ставок за выбросы загрязняющих веществ стационарными источниками загрязнения, расширение перечня видов топлива, использование которого облагается экологическим налогом, отдельным пунктом установлена ставка экологического налога за выбросы стационарными источниками загрязнения углекислого газа [10, п. 243.3].

Тем не менее, несмотря на такое повышение ставок, поступления от экологического налога как в абсолютном, так и в относительном выражении (% в ВВП) почти не изменились по сравнению с ситуацией до принятия Налогового кодекса (табл. 3). То есть в Украине экологические налоги даже после повышения их ставок продолжают играть незначительную в сравнении со странами ЕС роль.

К экологическим налогам, которые взимались в Украине до принятия Налогового кодекса, также следует отнести сбор за специальное использование природных ресурсов. Но необходимо помнить, что для корректного сравнения данного платежа с используемыми в зарубежных странах, во время анализа статистических данных из сумм его поступлений нужно исключать суммы поступлений платы за землю, фактически относящейся к категории налогов на собственность, и суммы сбора за геологоразведочные работы, выполненные за счет государственного бюджета [14, с. 300-301].

Таблица 3

Поступление сбора за загрязнение ОПС и экологического налога в Украине

Год	Поступления сбора за загрязнение ОПС		Поступления экологического налога	
	млн грн	% ВВП	млн грн	% ВВП
2010	1 932,43	0,18	-	-
2011	-	-	2 275,89	0,17
2012	-	-	2 816,01	0,20

Источник информации [15], рассчитано автором.

С принятием Налогового кодекса платежи (сборы, плата) за пользование природными ресурсами сохранились, что отмечено в соответствующих разделах кодекса (сбор за специальное использование воды – раздел XVI, плата за пользование недрами – раздел XI, сбор за специальное использование лесных ресурсов выделен в разделе XVII) [10]. Так же, как и до принятия Налогового кодекса, из агрегированной суммы поступлений от сбора и платы за специальное использование природных ресурсов при проведении анализа нужно исключать плату за землю (сбор за

геологоразведочные работы, выполненные за счет государственного бюджета, больше не используется).

Из представленных в табл. 4 статистических данных можно заключить, что принятие Налогового кодекса практически не повлияло на величину поступлений от платежей за специальное использование природных ресурсов в относительном выражении. Однако в абсолютном выражении уровень поступлений этой категории экологических налогов почти удвоился.

Таблица 4

*Поступления сбора за специальное использование природных ресурсов в Украине*

Год	Поступления сбора за специальное использование природных ресурсов		Поступления сбора и платы за специальное использование природных ресурсов	
	млн грн	% ВВП	млн грн	% ВВП
2010	2 584,91	0,24	-	-
2011	-	-	4 125,48	0,32
2012	-	-	4 955,64	0,35

Источник информации [15], рассчитано автором.

В целом, если проанализировать суммы поступлений от экологических налогов как до принятия Налогового кодекса, так и после этого, окажется, что в Украине поступления от экологических налогов не превышали 0,6% ВВП страны, что почти в 6 раз меньше среднего показателя поступлений от экологических налогов в странах ЕС. В абсолютном выражении эта разница еще более ощутима: поступления от экологических налогов в Украине по крайней мере в 300 раз меньше поступлений от этих налогов в ЕС [12].

Также следует отметить, что в Украине на долю платежей за специальное использование природных ресурсов приходится половина всех поступлений от экологических налогов, тогда как в ведущих странах мира их доля не превышает 1/6 от общей суммы поступлений экологических налогов.

Что касается энергетических экологических налогов, то в Украине к этой категории можно отнести экологический налог на выбросы в атмосферный воздух загрязняющих веществ передвижными источниками загрязнения (ст. 244 Налогового кодекса Украины) и налог на выбросы в атмосферный воздух CO<sub>2</sub> стационарными источниками загрязнения (ст. 243 п. 4 Налогового кодекса

Украины). Как отмечалось выше, эти налоги в Украине являются составляющими экологического налога, то есть отдельно не выделяются. В связи с этим задание определения того, сколько средств поступает в виде налогов на загрязнения, возникшие в отечественном секторе энергетики, оказывается сложным. Тем не менее экологический налог на топливо в Украине составлял приблизительно 0,03% ВВП страны в 2011 г. и 1,02% ВВП в 2012 г. (табл. 5).

То есть уровень поступлений от экологического налога на топливо является очень незначительным. Однако для проведения корректного сравнения поступлений от энергетических экологических налогов в Украине и зарубежных странах необходимо больше статистической информации по Украине, особенно касающейся уровня поступлений от экологического налога на выбросы в атмосферный воздух углекислого газа стационарными источниками загрязнения. В настоящее время такой информации нет.

Несмотря на это, если оценивать уровень поступлений от экологических налогов в Украине и учесть значительный уровень загрязнения ОПС в стране, можно утверждать, что поступления от экологических налогов

## Поступления от экологического налога на топливо в Украине

Год	Поступления от торговли на таможенной территории Украины топливом собственного производства и/или из давальческого сырья		Поступления от ввезенного топлива на таможенную территорию Украины налоговыми агентами	
	млн грн	% ВВП	млн грн	% ВВП
2011	345,03	0,026	96,86	0,007
2012	39,93	0,003	174,07	0,012

Источник информации [15], рассчитано автором.

являются недостаточными для решения существующих в стране экологических проблем.

Что касается непосредственно ставок экологических налогов в Украине и их возможного изменения, необходимо отметить, что с момента принятия Налогового кодекса прошло очень мало времени, поэтому еще не накоплено достаточного массива статистических данных для проведения оценки влияния на состояние ОПС и объемы выбросов загрязняющих веществ значительного повышения ставок экологического налога на выбросы загрязняющих веществ стационарными источниками загрязнения.

Однако, принимая во внимание то, что до принятия Налогового кодекса Украины доля сбора за загрязнение ОПС в общей сумме начисленных предприятиям-загрязнителям налогов составляла менее 1% и не превышала 0,21% выручки от реализации товаров (работ,

услуг) на предприятиях Донецкой области [16, с. 105-106], а также, учитывая то, что доля экологического налога в ВВП Украины после принятия Налогового кодекса почти не изменилась, можно предположить, что такое повышение не имело значительного влияния на деятельность предприятий Украины.

Ставки экологического налога за выбросы загрязняющих веществ передвижными источниками загрязнения также были повышены более чем в 10 раз.

В Налоговом кодексе эти ставки установлены в грн/т топлива, однако если выразить их в грн/л (табл. 6), то они окажутся невысокими. Так, по состоянию на сентябрь 2013 г. эти ставки составляют до 0,6% от цены топлива в Украине [17]. Для сравнения, в США, где применяется экологический налог на бензин, ставки данного налога колебались от 0,37 до \$0,52 за галлон, что составляло 11,5-29,7% цены этого топлива [6].

Таблица 6

Ставки экологического налога за загрязнение атмосферного воздуха передвижными источниками загрязнения по видам топлива<sup>1</sup>

Вид топлива	Ставка экологического налога		
	грн/т	коп./л	грн/1000 л
Дизельное биотопливо	68,15	5,79	57,93
Дизельное горючее с содержанием серы:			
более 0,2 мас.%	79,90	6,79	67,9
более 0,035 мас.%, но не больше 0,2 мас.%	61,10	5,19	51,94
более 0,005 мас.%, но не больше 0,035 мас.%	55,22	4,69	46,94
не более 0,005 мас.%	35,25	3,00	29,96
Бензин:			
неэтилированный	79,90	5,91	59,13
смесевый	65,8	4,87	48,69

Рассчитано автором.

<sup>1</sup> Перевод ставок экологического налога из грн/т в коп./л осуществлен на основании "Інструкції про порядок сплати збору за забруднення навколишнього природного середовища" [18].

Кроме того, отмеченные в табл. 6 ставки экологического налога на топливо в Украине почти в 60 раз ниже минимальных ставок налогов на топливо, установленных нормативно-законодательными документами ЕС (табл. 2).

То есть, ввиду отмеченного, а также стремления правительства Украины более полно интегрироваться в мировое, в частности – европейское – сообщество, ставки экологических налогов на топливо в Украине нужно повысить по меньшей мере в 60 раз. Однако такое повышение должно происходить постепенно, для того чтобы у загрязнителей – как предприятий, так и населения – было время на внедрение более экологически безопасных техники и технологий. Такой подход в перспективе должен способствовать сокращению уровня загрязнения в стране передвижными источниками без оказания существенного негативного влияния на деятельность предприятий и населения.

Также следует отметить, что предложенные в Налоговом кодексе Украины ставки налога за выбросы углекислого газа (0,24 грн/т) в 122 раза меньше минимальной ставки экологического налога на данное вещество, установленной в странах ОЭСР (в Мексике) и в 1200 раз меньше средней ставки экологического налога на выбросы CO<sub>2</sub> в странах-членах этой организации [5, с. 30]. Кроме того, отмеченная ставка налога в Украине почти в 900 раз меньше минимальной для стран ЕС ставки на CO<sub>2</sub> [13].

Однако, ввиду особенностей расчета ставок налога на углекислый газ в зарубежных странах (что отмечалось выше) для более точного определения того, во сколько раз ставки налога на данное вещество в Украине ниже сложившихся в зарубежных странах, установленную в Налоговом кодексе Украины ставку налога за выбросы CO<sub>2</sub> нужно скорректировать с учетом действующих в стране ставок экологического налога на топливо. В свою очередь, это требует разработки методики перевода объемов выбросов в атмосферный воздух загрязняющих веществ передвижными источниками загрязнения в объемы выбросов CO<sub>2</sub> и, соответственно, ставок экологического налога на выбросы в атмосферный воздух загрязняющих веществ

передвижными источниками загрязнения с учетом объемов образующегося углекислого газа.

До сих пор анализ уровня действующих в Украине ставок экологического налога и рекомендации по их изменению предлагались исходя из сравнения ситуации с данными налогами в Украине и стран ЕС и ОЭСР. Однако в настоящее время по уровню экономического и социального развития страны-члены ЕС и такой международной организации, как ОЭСР, существенно опережают Украину. Об этом, в частности, свидетельствует то, что по уровню ВВП на душу населения по паритету покупательной способности Украина в 2013 г. находится на 133 месте из 228 [19], а в 2012 г. занимала 78 место из 186 в рейтинге стран по индексу развития человеческого потенциала [20].

В связи с вышеизложенным существует вероятность, что попытка установить в Украине такие же ставки экологических налогов, как в более развитых в экономическом отношении странах, может негативно повлиять на деятельность предприятий страны (вплоть до их полной остановки). Это, естественно, позволит сократить объемы выбросов загрязняющих веществ в ОПС, но приведет к росту безработицы в стране, социальной напряженности и общему ухудшению социально-экономического положения. В таком случае применение в Украине экологических налогов с такими же ставками, как и в ведущих странах мира, не будет способствовать ее устойчивому развитию.

Поэтому на данном этапе развития экономики Украины также целесообразно проанализировать ситуацию с установлением ставок экологических налогов в более близких по социальному и экономическому развитию к Украине странах, например – странах BRICS (Бразилия, Российская Федерация, Индия, Китай, Южно-Африканская Республика).

Однако для этих стран решение экологических проблем (в том числе при помощи экологических налогов) остается второстепенной задачей даже в том случае, если в них наблюдается высокий уровень загрязнения.

Например, в Бразилии экологические налоги вообще не взимаются, а экологиче-

ское регулирование осуществляется преимущественно с помощью командно-контрольных механизмов. Также в данной стране существует ограничение, в соответствии с которым расходы на природоохранные мероприятия и оборудование не должны превышать 0,5% будущих ожидаемых расходов на ведение хозяйственной деятельности. В настоящее время в этом государстве ведутся дискуссии о необходимости разработки и введения в налоговую систему экологических налогов [21, с. 37-56].

В Китае, являющимся мировым лидером по объемам выбросов углекислого газа, также введение экологических налогов лишь планируется. Так, существуют предложения о введении общего экологического налога, ставка которого будет колебаться от 1 до 4% суммы налогов, подлежащей уплате плательщиками в отчетном периоде, и специфических экологических налогов, которыми будут облагаться выбросы отдельных загрязняющих веществ (оксиды азота, серы и т.д.). По некоторым оценкам, поступления от специфического экологического налога, в случае его введения в 2006 г., могли бы составить до 1,1% ВВП страны. В течение последующих 11 лет его ставки и, соответственно, доля в ВВП страны должны были расти [22]. Однако все отмеченные предложения о введении экологических налогов в Китае все еще обсуждаются.

В таких странах BRICS, как Индия и Южно-Африканская Республика исследования о необходимости и (или) возможности введения в налоговые системы этих стран экологических налогов фактически не проводятся.

Что касается Российской Федерации, то для этой страны решение вопросов охраны ОПС является таким же актуальным, как и для Украины. Однако по состоянию на 2013 г. экологический налог в стране не взимается, хотя правительство планирует заменить им транспортный налог с целью устранения с дорог страны старого, экологически опасного транспорта [23].

В целом можно заключить, что в странах BRICS (также как и в ведущих странах мира) осознается важность охраны ОПС. Кроме того, правительство данных стран по

крайней мере осведомлено о существовании и актуальности экологических налогов как экономического инструмента экологического регулирования. Однако конкретные меры, направленные на борьбу с загрязнением ОПС и охрану природных ресурсов, принимаются ими исходя из возможностей развития экономик данных стран. Как показал проводившийся в марте 2012 г. саммит BRICS, приоритетами для данных стран являются борьба с бедностью, развитие промышленности и увеличение объемов торговли [24]. То есть фактически пока для стран BRICS задачей является увеличение доходов населения и рост экономик, а не сохранение природных ресурсов. Введение же экологических налогов, тем более со ставками, принятыми в ведущих зарубежных странах, может помешать решению данной задачи.

Подобный подход может быть в какой-то мере оправдан и для Украины. Так, например, дальнейшее повышение ставок экологических налогов до уровня стран – членов ЕС в Украине может быть произведено не сразу, а постепенно, со значительными промежуточными и тщательной оценкой последствий каждого последующего повышения на деятельность предприятий (в первую очередь – промышленных как основных загрязнителей) и уровень безработицы и заболеваемости, вызванной загрязнением ОПС. В противном случае Украина может столкнуться с ситуацией, когда качество ОПС улучшится, а экономика – разрушится.

В целом проведенный в работе анализ и исследование позволяют сделать такие выводы:

1) несмотря на повышение ставок экологического налога в Украине, осуществленное с принятием Налогового кодекса, поступления от данного налога по-прежнему остаются незначительными в сравнении с ситуацией в зарубежных странах и состоянием ОПС в Украине;

2) для компенсации экологического ущерба, нанесенного ОПС передвижными источниками загрязнения, и с учетом стремления правительства Украины интегрироваться в ЕС ставки экологического налога на выбросы в атмосферный воздух загрязняющих веществ передвижными источниками

загрязнения нужно повышать по меньшей мере в 60 раз до минимального уровня экологических налогов на топливо, установленных в ЕС;

3) для определения того, насколько именно повышать в Украине ставки экологического налога на выбросы углекислого газа, чтобы соответствовать минимальным требованиям ЕС и компенсировать ущерб от выбросов этого газа в Украине, необходимо разработать методику перевода объемов выбросов в атмосферный воздух загрязняющих веществ передвижными источниками загрязнения в объемы выбросов CO<sub>2</sub> и, соответственно, ставок экологического налога на выбросы в атмосферный воздух загрязняющих веществ передвижными источниками загрязнения с учетом объемов образующегося углекислого газа;

4) учитывая уровень экономического развития Украины, целесообразным представляется постепенное увеличение ставок экологических налогов, которое должно быть подкреплено проведением тщательных научных исследований и оценки влияния предыдущего повышения ставок экологических налогов на деятельность как промышленных предприятий страны (основных загрязнителей), так и на объемы выбросов загрязняющих веществ, уровень безработицы и заболеваемости, вызванной загрязнением ОПС.

Что касается последних двух пунктов, то в настоящее время по ним не проводились научные исследования и не собрано достаточного массива статистической информации, что делает их перспективным направлением дальнейших исследований.

### Литература

1. РИО+20: будущее, которое мы хотим [Электронный ресурс] / Официальный сайт Организации Объединенных Наций. – 2012. – 25 июля. – Режим доступа: [www.un.org/ru/sustainablefuture](http://www.un.org/ru/sustainablefuture).
2. Baumol W.J. The theory of environmental policy / W.J. Baumol, W.E. Oates. – Cambridge: University press, 1988. – 299 p.
3. Пахомова Н.В. Экологический менеджмент / Н.В. Пахомова, А. Эндрес, К. Рихтер. – СПб.: Питер, 2003. – 536 с.

4. Environmental taxes and green tax reform: Council at Ministerial level (26-27 May 1997) // OECD. – 1997. – 47 p.

5. Taxing energy use: graphical analysis [Электронный ресурс]. – OECD: OECD Publishing. – 2013. – Режим доступа: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264183933-en>. – 259 p.

6. Davis L.W. Estimating the effect of a gasoline tax on carbon emissions / L.W. Davis, L.Kilian // NBER: NBER working paper series. – 2009. – January. – № 14685. – 41 p.

7. Міщенко В. Дієвість економічних підойм екологічної політики (чи «забруднювач платить»?) / В. Міщенко // Економіка України. – 2002. – № 7. – С. 62-69.

8. Міщенко В. Фінансування природоохоронної сфери (чи є критерій достатності?) / В. Міщенко // Економіка України. – 2008. – № 8 (561). – С. 46-55.

9. Веклич О. Потрібен «євроремонт» економічного механізму екологічного регулювання / О. Веклич, В. Бугас // Вісник НАН України. – 2006. – № 3. – С. 49-57.

10. Податковий кодекс України від 2 грудня 2010 р. № 2756-VI // Офіційний вісник України. – 2010. – № 92. – Т. 1. – С. 9. – Ст. 3248. – (Зі змін. та доповн.).

11. Todsén S. Environmental taxes in the EU, 1980-1999 / S. Todsén, A. Steurer: Statistics in focus. – 2002. – 10 p.

12. Environmental tax revenue [Электронный ресурс] / Офіційний сайт European Commission. Eurostat. – Режим доступа: [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search\\_database](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database).

13. Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity [Электронный ресурс] / Сайт EurLex. – Режим доступа: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32003L0096:en:HTML>.

14. Налоговая политика: методология, теория и практика: моногр. / В.П. Вишнеvский, О.В. Виeцкая, О.Н. Гаркушенко, Ю.А. Мазур, Е.В. Соколовская, В.Д. Чекина; под общ. ред. В.П. Вишнеvского / НАН Украины, Ин-т экономики пром-сти. – Донецк, 2011. – 528 с.

15. Державний бюджет [Электронный ресурс] / Офіційний сайт Міністерств-

ва фінансів України. – Режим доступу: <http://www.minfin.gov.ua/control/uk/index>.

16. Гаркушенко О.М. Реформування системи екологічних податків в Україні: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.08 / О.М. Гаркушенко; НАН України, Ін-т економіки пром-сті. – Донецьк, 2008. – 218 с.

17. Средние розничные цены в Украине (по состоянию на 05.09.2013 г.) [Электронный ресурс] / Сайт "Ліга. Бизнес". – Режим доступа: <http://biz.liga.net/tek/oil/#>.

18. Наказ Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки і Державної податкової адміністрації України "Про затвердження Інструкції про порядок сплати збору за забруднення навколишнього природного середовища" від 19.07.1999 р. № 162/379 // Офіційний вісник України. – 1999. – №32. – Ст. 148. – (Зі змін та доповн.).

19. GDP – per capita (PPP) 2013 Country Ranks, By Rank [Электронный ресурс] / Сайт Photius Coutsoukis and Information Technology Associates. – Режим доступа: [http://www.photius.com/rankings/economy/gdp\\_per\\_capita\\_2013\\_0.html](http://www.photius.com/rankings/economy/gdp_per_capita_2013_0.html).

20. Human Development Index (HDI) – 2012 Rankings [Электронный ресурс] / Официальный сайт Human Development Report Office. – Режим доступа: <http://hdr.undp.org/en/statistics/>.

21. Domingues J. M. Tax system and environmental taxes in Brazil: the case of the electric vehicles in a comparative perspective with Japan / J.M. Domingues // Osaka university law review. – Febr. – 2012. – №. 59.

22. Wang Jin-nan A Separate Environmental Tax for China: A Scheme Design and Its Implement [Электронный ресурс] / Wang Jin-nan, Ge Cha-zhong, Gao Shu-ting, Yan Gang, Dong Zhan-feng // Официальный сайт Chinese academy for environmental planning. – Режим доступа: <http://www.caep.org.cn/english/paper/The-Separate-Environmental-Tax-for-China.pdf>.

23. Минфин РФ считает неизбежной замену транспортного налога экологическим [Электронный ресурс] / Сайт "Новости@mail.ru". – 12 апр. – 2013. – Режим доступа: <http://news.mail.ru/politics/12719966/>.

24. Кульков И.В. Приоритеты БРИКС / И.В. Кульков // ЮНИДО В РОССИИ. – 2012. – № 10. – С. 30-37.

*Представлена в редакцию 09.09.2013 г.*