

ЕКОНОМІЧНІ ІНСТРУМЕНТИ СТИМУЛЮВАННЯ ПРИРОДООХОРОННОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

М.К. Шапочка кен. проф., О.В. Лямцев

Сумський державний університет

Одним із дієвих інструментів управління природоохоронною діяльністю на автотранспорті, як свідчить досвід європейських держав, є система економічного стимулювання заходів щодо зниження забруднення довкілля.

Ця система повинна сприяти формуванню "еколого-збалансованої" поведінки автотранспортника й споживача у використанні з цією метою механізмів попиту та пропозиції. У систему економічного стимулювання можна включити наступні напрямки: оподаткування; субсидування; пільгове кредитування природоохоронної діяльності; прискорену амортизацію природоохоронних фондів та інші заходи.

Екологічні податки покликані розв'язати принаймні два завдання: 1) зробити вартість продукції більш адекватною стосовно витрат, у тому числі природних ресурсів, і збитків, які завдаються навколишньому середовищу; 2) сприяти компенсації екологічного збитку саме суб'єктом, діяльність якого сприяла забрудненню довкілля, а не всьому суспільству (тобто сприяти реалізації принципу персоніфікації, тобто "забруднювач сплачує" інтерналізації, "замиканню" витрат). "Зелені" податки можуть виконувати як стимулюючу роль для розвитку еколого-збалансованих автотранспортних видів діяльності, так і "пригнічуючи" - для природоємної діяльності.

Тут держава дає тільки первісний поштовх, за допомогою податків впливаючи на ціни, а все інше повинні робити ринкові механізми: впливати на поведінку автотранспортника й споживача, на попит та пропозицію продукції залежно від ступеня її екологічності та ін.

У загальному випадку для автомобільного транспорту податкові пільги повинні встановлюватися з урахуванням рівня проведення автотранспортних природоохоронних заходів, екологічності виду їх діяльності. При здійсненні ефективної автотранспортної природоохоронної діяльності доцільним вбачається зменшення прибутку, який підлягає оподаткуванню, наприклад, скорочення оподаткованого прибутку на суму, яку автотранспортне підприємство реінвестувало на природоохоронні цілі.

У ряді випадків податки взагалі можуть не стягуватися. Наприклад, від оподаткування звільняються екологічні фонди. Таку політику доцільно проводити й для прибутків автотранспортних підприємств, отриманих від утилізації різного роду другорядних ресурсів і відходів, від добровільних внесків організацій і населення, а також українських і іноземних грантів на природоохоронні заходи тощо.

В екологічно-орієнтованій податковій системі можна виділити чотири аспекти: галузевий, технологічний, регіональний, продуктовий.

З позицій переходу економіки до сталого типу розвитку, її екологізації та структурної перебудови, система податків повинна передбачати підвищені податки на природо-експлуатуючі галузі й сектори, що перебувають на початку природно-продуктової вертикалі, що знизить вигідність витрат у їх розвиток. Тут податки можуть відігравати роль преса, що пригнічує природоємну діяльність, або спрямовує цю діяльність на еколого-збалансовану. У свою чергу переробні, обслуговуючі, інфраструктурні галузі, що перебувають ближче до кінця природно-продуктової вертикалі, повинні обкладатися зниженими податками, що стимулюють їхній розвиток. Така система податків властива стимулюючому й жорсткому типам економічного механізму природокористування.

Знижені податки повинні застосовуватися для ресурсозберігаючих і маловідходних технологій. Техногенні й природоємні виробництва й технології навпаки мають обкладатися підвищеними податками.

Суттєвим є і регіональний аспект оподаткування. У регіонах з напруженою екологічною ситуацією система оподаткування повинна бути більш "м'якою" у порівнянні з екологічно благополучними районами для всіх видів діяльності, пов'язаних з реабілітацією території, або підвищеними витратами через додаткові екологічні витрати. Наприклад Чорнобильська зона – території, що постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи.

Податкові пільги повинні надаватися державним і приватним підприємствам і організаціям, що виробляють природоохоронне й екологічне обладнання, матеріали, а також надають екологічні послуги (будівництво й реконструкція автомобільних шляхів з використанням екологічно чистих матеріалів та ін.). Підвищені податки повинні застосовуватися при

оподаткуванні екологічно небезпечної продукції, наприклад, використання етилованого бензину, несправного рухомого складу та ін. (чи може взагалі тут будуть застосовуватися не податки, а штрафні санкції та інші види відповідальності).

Говорячи в цілому про вдосконалення всієї податкової системи, можна виділити напрямок на значне збільшення природно-ресурсної частки податків. Сучасні системи податків у світі і в Україні зосереджені, насамперед, на стягненні податків з населення, з прибутку, доданої вартості та ін. Плата за природокористування складає у найкращому разі лише кілька відсотків від дохідної частини бюджету. Тим самим певною мірою заохочується природо-експлуатуюча автотранспортна діяльність. При збереженні загальної суми податків доцільною є різка зміна пропорцій на користь збільшення питомої ваги податків, пов'язаних із природокористуванням, насамперед плати за право користування природними ресурсами, "зелених" податків. За оцінками фахівців, ця частка повинна зрости на порядок, і скласти 30 - 50% дохідної частини державного бюджету. Це дозволить більш адекватно врахувати вплив на навколишнє середовище, деградацію природних ресурсів і створить стимул для зниження природоємності економіки.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Галушкіна Т. П. Экономические инструменты экологического менеджмента. (теория и практика) Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2000.
2. Веклич О.А. Теоретико-концептуальные основы «экономической» характеристики ресурсосбережения // Механизм регулирования экономики. – Вып.1 – Суми: Вид-во СумДУ., 2000.
3. ДОСТУ ISO 14001-97. Система управління навколишнім середовищем. Склад та опис елементів і настанов щодо їх застосування – К.: Державні стандарти України, 1997.