

СТИМУЛИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ НИЗКОУГЛЕРОДНОЙ ЭКОНОМИКИ НА ОСНОВЕ НАЛОГОВ НА ВЫБРОСЫ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ ПЕРЕДВИЖНЫМИ ИСТОЧНИКАМИ ЗАГРЯЗНЕНИЯ

к.э.н. **Мотосова Е.А.**

Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова, г. Москва

В целях формирования углеродных рынков и стимулирования снижения выбросов парниковых газов в ряде стран принимаются соответствующие меры правового и экономического характера. Значительный интерес при этом представляют меры по налоговому регулированию выбросов парниковых газов передвижными источниками загрязнения. Так, к примеру, Европейское экологическое агентство в начале 2012 г. установило новый налог на выбросы автомобилями парниковых газов. Первыми под него попали лимузины и машины класса "люкс" (в среднем до 20 тысяч евро за модель). Налог будет браться при покупке автомобиля и его введении в эксплуатацию. Руководство ЕС согласовывает в настоящее время с представителями европейской автостроительной промышленности. Данный налог рассчитывается в зависимости от мощности двигателя и объемов выброса парниковых газов, в первую очередь, углекислого газа. Ожидается, что к 2015 году все автомобили на дорогах ЕС должны будут отвечать новым требованиям по сокращенному выбросу парниковых газов. По оценкам экспертов Европейского экологического агентства в первые годы действия поступления от введения данного дополнительного налога составят до 10 млрд. евро ежегодно.

С другой стороны, Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) активно выступает за пересмотр правил ЕС о квотах на выбросы парниковых газов авиации. Ожидается, что уже в ближайшем будущем может быть подписано соглашение между ЕС и другими странами мира о торговле квотами на выбросы парниковых газов, хотя такой подход и ущемляет права авиакомпаний. Тормозило продвижение переговоров в Международной ассоциации гражданской авиации (ICAO). Евросоюз в начале 2009 года принял решение с 2012 года включить авиаперевозчиков в европейскую систему торговли квотами на выбросы парниковых газов (EU ETS). Другими словами, с 1 января 2012 года все авиакомпании, выполняющие рейсы в Европу, должны получать квоты на выбросы парниковых газов, пропорционально своему объему перевозок, а также вести мониторинг, отчетность и контроль этих выбросов. С критикой этого решения Евросоюза выступили США, Китай, Россия и ряд других стран, а также IATA. Основным их аргументом состоит в том, что мировые авиакомпании не против торговли квотами на эмиссии, как таковые, но такие меры должны внедряться глобально, а не только в рамках ЕС. Кроме того, перевозчики уже платят в Европе значительные экологические платежи и налоги, которые должны компенсировать вред, наносимый ими окружающей среде. По мнению некоторых экспертов, односторонние меры, принимаемые ЕС по введению «климатических» налогов могут привести к торговой войне, к глобальному торговому конфликту. Так, к примеру, правительство Китая уже направило китайским авиакомпаниям директиву не участвовать в ETS, а в конгрессе США сейчас рассматривается законопроект, который по сути, запрещает американским авиакомпаниям работать в этой системе. В этих условиях авиакомпании сталкиваются с выбором: следовать ли законам своих стран или правилам ETS, которые хочет внедрить Евросоюз. К тому же есть опасность того, что европейские перевозчики столкнутся с ответными мерами, ведь если остальные авиакомпании будут вынуждены участвовать в ETS, то их правительства могут принять ответные меры, направленные против европейских перевозчиков. Министерство транспорта РФ предлагает, как минимум, отложить введение квот до выработки глобального решения на уровне ICAO. По оценкам, из-за новых экологических сборов авиабилеты из России в Европу подорожают на 3%. По мнению российских экспертов подобный шаг является принуждением авиакомпаний к покупке квот на эмиссию для осуществления полетов в страны ЕС, а вопрос выработки глобального механизма сокращения объема выбросов парниковых газов от гражданской авиации находится в компетенции Международной ассоциации гражданской авиации.

Согласно европейскому законодательству, полеты без разрешений на выброс эмиссий будут наказываться штрафами в размере 100 евро за тонну, а в случае систематического нарушения требований – запретом на осуществление полетов. Российские авиакомпании смотрят на действия американских перевозчиков: по данным Reuters, American Airlines, Delta Air, United Airlines и другие уже ввели дополнительный сбор в размере 3 доллара на полеты из США в Европу.

Отметим, что Китай запретил своим авиакомпаниям платить налог на выбросы парниковых газов, который вступил в силу в Евросоюзе с 2012 г., так как данное решение ЕС противоречит принципам Рамочной Конвенции ООН об изменении климата и правилам деятельности международной гражданской авиации. В результате китайские регуляторы запретили своим авиаперевозчикам платить какие-либо налоги без специального разрешения правительства.

Таким образом, очевидно, что введение дополнительных «климатических» налогов для передвижных источников загрязнения следует рассматривать в системе инструментов конкурентной борьбы, что предполагает проведение экологической модернизации производства с целью снижения выбросов парниковых газов.