

3. Вісник МСФЗ. Світовий досвід. Українська практика. №//Короткий опис
номери. Режим доступу:
https://msfz.ligazakon.ua/ua/magazine_article/FZZ00128(дата звернення
30.05.2022)//
4. Міжнародні договори України про уникнення подвійного
оподаткування//Міністерство Фінансів України- Режим доступу:
https://mof.gov.ua/uk/international_agreements_of_ukraine_on_avoidance_double_taxation-543 (дата звернення 23.05.2022)

УДК 657

Глушач Ю.С., к.е.н., старший викладач кафедри
статистики, обліку та аудиту
Мурадова К.З., здобувач вищої освіти СВО
бакалавр, ОПП Облік і оподаткування,
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

ПОДАТКОВА СИСТЕМА ЯК ДВИГУН ВИРІШЕННЯ ЕКОЛОГІЧНИХ ПРОБЛЕМ

Вирішення екологічних проблем дуже складне і важливе завдання для кожної сучасної держави, оскільки існує постійний взаємозв'язок між економікою, середовищем та суспільством. Одним з ефективних засобів для поліпшення екологічного стану в країні є податкова система.

Фіскальна політика – це найсильніший інструмент, яким може користуватися держава для того, щоб регулювати її показники і покривати витрати. З цього виходить, що більшість країн світу стимулюють підвищення власних екологічних показників через податки. Яскравими прикладами серед таких держав є Китай, Індія та Данія.

Китайська Народна Республіка це друга за чисельністю населення країна, яка має проблеми зі зміною клімату, смогом та глобальним потеплінням. Людська активність неминуче погіршує екологічну ситуацію в цій країні.

Перший еко податок був введений в Китаї у січні 2018 року під назвою «Закон про податковий захист середовища». На відміну від попередньої системи «Скидання забруднень», цей закон мав на увазі адміністративний та податковий контроль [3, с. 1].

База еко податку в кожній країні визначена таким чином, щоб нейтралізувати негативний зовнішній ефект, який може виникати внаслідок видобутку, виготовлення та споживання продукту. Таким чином, Китай встановив у 2008 році ПДВ для двох категорій продуктів за ставками 13% та 17% відповідно. До першої категорії відносять газ, вугілля, а також метали та неметали. Тільки нафта та машини входять до другої категорії. Окремо від цього податку, в Китаї введений податок на використання транспортного засобу, який сплачується одноразово при покупці машини за ставкою 10% від її вартості [4, с. 7].

З іншого боку, Китайське керівництво заохочує бажання громадян покращити екологічну ситуацію шляхом переходу на електрокари, тому надає субсидії на придбання електромобілів та звільняє від податків їх власників. Зараз Китай є лідером за виготовленням та споживанням електромобілів, що є явним результатом їхньої податкової політики.

Республіка Індія – перша в світі держава за чисельністю людей та має серйозні екологічні проблеми з забрудненням навколишнього середовища через антисанітарію та активну економічну діяльність жителів. Попри ці труднощі, керівництво країни стимулює екологічну ситуацію через створення у 2010 році Фонду Чистої Енергії та Навколишнього Середовища [1, с. 2227].

Фонд ввів податки на енергію, автомобілі та натуральні ресурси. Усі гроші, отримані з цих податків, спрямовані на наукові-дослідницькі роботи в сфері зелених технологій.

Зовсім протилежну ситуацію з навколишнім середовищем має Данія, яка має найвищий індекс екологічної ефективності серед інших країн. Цей статус підтримується за рахунок успішного екологічного оподаткування. Керівництвом Данії було введено податок на водопровідну воду з 1994 року, з 2015 року його ставку підвищено з 0,75 до 0,9 євро за кубічний метр. З 2002 року введено податок на використання пластмаси, який позитивно вплинув на рівень здоров'я та екології через зниження кількості виробленого пластику в країні.

Окреме місце в історії оподаткування Данії займає податок на вуглець, впроваджений у бізнес сектор ще у 1992 році, і який, за розрахунками керівництва країною, повинен був сприяти зменшенню карбонових відходів на 20% вже до 2005 року. Зараз оподаткування вуглецю зберіглося, дохід від цього податку сягає 3998 млн. датських крон.

Автомобіль в Данії оподатковується одноразово під час покупки (реєстраційний податок), а в подальшому оплата за нього нараховується у «Зелений податок» власника. Головним чинником при формуванні суми податків є енергоефективність машини та кількість палива, яку вона використовує. Для звичайних автомобілів податок на покупку зменшується на 533 євро за кожен кілометр проїзду автомобіля за літр бензину або дизельного палива. Так само податок на купівлю збільшується 133 євро за кожен кілометр проїзду автомобіля менше 16 кілометрів на літр бензину і 18 кілометрів на літр дизельного палива [2, с. 7].

Таким чином, податкова система є двигуном для вирішення екологічних, а також суспільних проблем країни. Окрім цього, еко податки є більш ефективним механізмом для вирішення екологічних проблем ніж зниження економічної активності країни.

Література

1. Bhat, A. A., & Mishra, P. P. (2020). Evaluating the performance of carbon tax on green technology: evidence from India. *Environmental Science and Pollution Research*, 27(2), 2226-2237.
2. Successful environmental taxes in Denmark. // Green Budget Europe (GBE) and The Danish Ecological Council. – 2017. – С. 2–11.
3. Tu Q., Wang Y. New environmental protection taxes in China from the perspective of environmental economics // *Discrete Dynamics in Nature and Society*. – 2021. – Т. 2021.
4. Rajat V. Ecotaxes: a comparative study of India and China / Verma Rajat. – Bangalore, India: The Institute for Social and Economic Change, 2016. – 20 с. – (The working paper series).