

## ПОДАТКОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ НЕГАТИВНИХ ЗОВНІШНІХ ЕКОЛОГІЧНИХ ЕФЕКТІВ АВТОТРАНСПОРТУ ЗА ДОПОМОГОЮ КОРИГУЮЧОГО ПОДАТКУ ПІГУ

*Анотація.* Досліджено методи регулювання негативних зовнішніх ефектів автотранспорту. Розроблено пропозиції щодо застосування транспортних податків для вирішення екологічних проблем, що адекватні ринковим відносинам.

*Аннотация.* Исследованы методы регулирования отрицательных внешних эффектов автотранспорта. Разработаны предложения по применению транспортных налогов для решения экологических проблем, адекватных рыночным отношениям.

*Annotation.* The methods for regulating vehicles negative externalities are investigated. The proposals on the use of transport taxes to address the environmental issues adequate to market economy are elaborated.

*Ключові слова:* негативні зовнішні ефекти, транспортні податки, коригувальний податок, "потрійний дивіденд", екологічна інспекція.

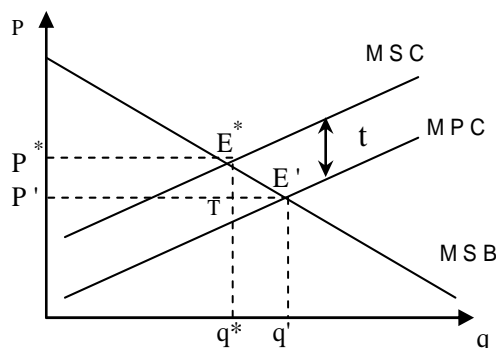
Кожен день автотранспорт знищує навколишнє природне середовище різними способами: забруднюючи повітря при спалюванні паливно-мастильних матеріалів, випарами хімічних речовин, пилом від зношення резино-технічних, пластикових, металевих виробів; розділяючи дорогами землі, ліса, водойми і тим самим розбиваючи навколишнє середовище на частини; виробляючи гучний шум від руху транспорту і т. д. Ці забруднення є зовнішніми (побічними), негативними екстернальними ефектами і не відображаються в ринкових цінах. Загальний вплив негативних зовнішніх ефектів автотранспорту в 17 європейських країнах, включаючи Норвегію та Швейцарію, за підрахунками англійського економіста Д. Маддісона, щорічно оцінюється в 250,6 млрд євро (близько 4,2 % ВВП цих країн) [1, р. 18].

Вирішенню цих екологічних проблем приділяли увагу багато європейських економістів, а саме: А. Пігу, Р. Коуз, Д. Стіглер, В. Баумоль, У. Ринг та ін. Але обґрунтуванню використання транспортних податків як інструменту регулювання негативних зовнішніх ефектів в умовах ринку було недостатньо приділено уваги в зазначених роботах, а сьогодні ця проблема все більше вимагає свого практичного вирішення не тільки в Україні, а й в усьому технологічно розвиненому світі.

Сьогодні існують такі підходи до вирішення екологічних проблем, пов'язаних з автотранспортом: інтерналізація зовнішніх ефектів, запровадження коригуючих транспортних податків.

Під інтерналізацією розуміється перетворення зовнішнього ефекту у внутрішній. Можливим шляхом інтерналізації є об'єднання суб'єктів, пов'язаних зовнішнім ефектом, в одну особу. Можна також встановити права приватної власності на ресурси і дозволити вільно торгувати цими правами (теорема Коуза). Але споживачі через відсутність прав власності або через високі транзакційні витрати не беруть участь у ринкових угодах із власниками транспортних засобів, тому не можуть вимагати з "винуватця" забруднення довкілля компенсацію за завдані збитки. Таким чином, втрати споживачів не будуть відображені в ринкових цінах на транспортні послуги, у процесі надання яких забруднюється навколишнє середовище.

Тому кращим є введення коригуючих транспортних податків, що враховують екологічні проблеми. Коригуючий податок (податок Пігу) – це податок, що збільшує граничні приватні витрати до рівня граничних суспільних витрат (рисунк).



MSB – граничний суспільний вигравш;

MPC – граничні приватні витрати;

MSC – граничні суспільні витрати;  
T – сума податку на одиницю об'єму транспортних послуг;  
P', P\* – ціна транспортних послуг до і після введення податку;  
q', q\* – обсяг надання транспортних послуг до і після введення податку;  
E', E\* – точки ринкової рівноваги до і після введення податку.

**Рис. Коригуючий податок і його наслідки [2, с. 42]**

Нехай кожна одиниця обсягу транспортних послуг супроводжується нанесенням шкоди навколишньому середовищу на суму  $t$  гр. од. (граничні зовнішні витрати). Держава обкладає автотранспортні підприємства податком Пігу на цю суму. У результаті граничні приватні витрати (MPC) збільшуються на суму податку і збігаються тепер з граничними суспільними витратами (MSC). Зовнішні витрати стають внутрішніми для автотранспортних підприємств, надання транспортних послуг падає до суспільно-ефективного рівня ( $q^*$ ). У той же час податок Пігу не усуває повністю загальний збиток від негативних зовнішніх ефектів автотранспорту (дорівнює сумі податкового платежу і становить площу  $P^*E^*TP'$ ), але зменшує їх і змушує компенсувати збиток.

Однак практичне застосування податку Пігу стикається з низкою труднощів. Перш за все, визначення точного розміру граничного збитку неможливо. Окрім того, кожне джерело забруднення повинне отримати індивідуальну оцінку збитку з метою диференційованого оподаткування. На перший погляд, це досить складно і пов'язано з високими витратами, ці функції може здійснювати Державна екологічна інспекція, яка укомплектована необхідною матеріально-технічною, кваліфікаційною базами та яка виконує функції нагляду за додержанням вимог природоохоронного законодавства.

Тим не менш, незважаючи на всі вказані недоліки, податкообкладання комерційних транспортних засобів, що враховує негативні зовнішні ефекти, залишається, на погляд авторів, найбільш раціональним інструментом регулювання державної екологічної політики. Крім того, такі податки можуть компенсувати для бюджету зниження податків на працю і капітал. Отже, їх застосування приносить суспільству "потрійний дивіденд", оскільки одночасно знижується забруднення навколишнього середовища, збільшуються надходження до бюджету, здійснюється державний нагляд за станом автомобільного транспорту та стимулюється оновлення рухомого складу.

---

**Література:** 1. Maddison D. The True Costs of RoadTransport. / Maddison D., Pearce D. – London : Earthscan Publications Ltd., 1996. – 240 р. 2. Васильєва Е. Э. Экономика природопользования / Васильєва Е. Э. – Мн : Белорусский гос. университет, 2002. – 119 с. 3. Налоги Пігу [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://taxman.org.ua>