

Рытикова Е.А. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ДЕЙСТВУЮЩЕГО
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ
ПО ВЗИМАНИЮ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО НАЛОГА. // Инновационные
перспективы Донбасса, г. Донецк, 22-25 мая 2018 г. – Донецк: ДонНТУ, 2018.Т.5:
5. Актуальные проблемы инновационного развития экономики Донбасса. 2018. –
258 с. – с.235-240

УДК 330.15

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ДЕЙСТВУЮЩЕГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА
ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ
ПО ВЗИМАНИЮ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО НАЛОГА

Е.А. Рытикова

ГОУ ВПО «Донецкий национальный технический университет»

В статье предлагаются изменения в налоговое законодательство ДНР в части экологического налога на выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух от передвижных источников для физических и юридических лиц

The article proposes changes to the tax legislation of the DPR in terms of environmental tax on emissions of pollutants into the air from mobile sources for individuals and legal entities

Ключевые слова: экологический налог, выбросы загрязняющих веществ, передвижные источники, ставка налога

Keywords: environmental tax, emissions of pollutants, mobile sources, tax rate

Согласно Закону Донецкой Народной Республики «О налоговой системе» [1], к республиканским налогам относится экологический налог, плательщиками которого являются юридические лица, филиалы юридических лиц-нерезидентов, физические лица-предприниматели, налоговые агенты, субъекты хозяйствования, осуществляющие свою деятельность на территории Донецкой Народной Республики. Данный налог платят те субъекты хозяйствования, деятельность которых связана с выбросами загрязняющих веществ в атмосферный воздух стационарными источниками загрязнения; сбросами загрязняющих веществ непосредственно в водные объекты; размещением отходов; временным хранением радиоактивных отходов их производителями сверх установленного условиями разрешения срока.

В тоже время, физические и юридические лица, использующие автомобильный транспорт, двигатели внутреннего сгорания которых являются также источниками загрязнения атмосферного воздуха, не являются плательщиками экологического налога. Этот факт является

нарушением принципа «загрязнитель платит», так как каждый «экономический агент» должен платить за нанесенный экологический ущерб.

Проведем анализ состояния атмосферного воздуха в динамике за 2007-2016 годы на примере Ростовской области, так как в Донецкой Народной Республике сбор статистических показателей на республиканском уровне был организован только в 2015-2016 годах и носил частичный характер.

В 2016 году выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух Ростовской области составили 626,9 тыс. т от стационарных и передвижных источников загрязнения, что на 1,62% больше, чем в 2015 году и на 4,25% меньше, чем в 2007 году (рисунок 1). При этом доля выбросов от передвижных источников в период 2007-2016 годов изменялась от 60 до 75%.

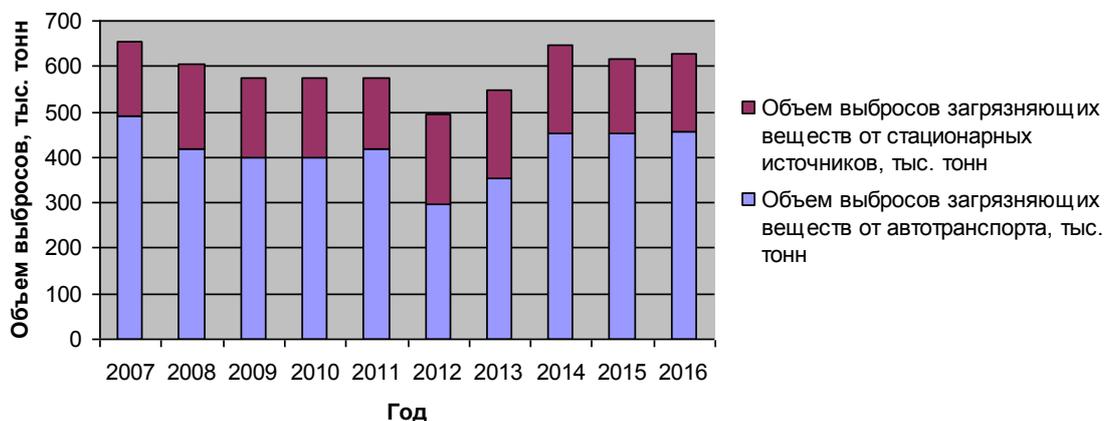


Рисунок 1 – Выбросы загрязняющих веществ от автотранспорта и от стационарных источников в Ростовской области за 2007-2016 г.г.

Образующиеся в ходе эксплуатации автомобильного транспорта выхлопные газы негативно влияют на природные объекты (водоемы, почву, растительность), конструкционные материалы, дорожное покрытие, дорожно-транспортную инфраструктуру, а также отражаются на состоянии здоровья населения (рисунок 2).

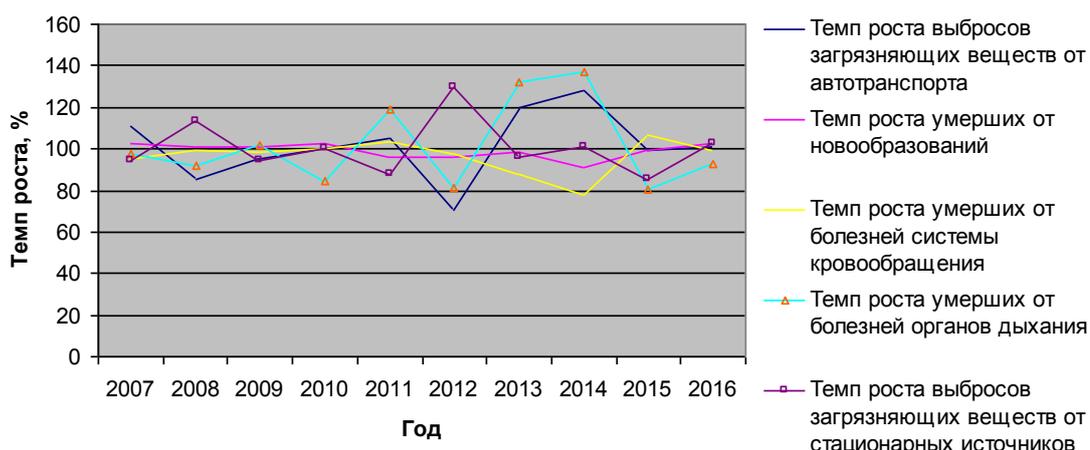


Рисунок 2 – Динамика изменения выбросов загрязняющих веществ и уровня смертности

Максимальное количество смертных случаев среди населения Ростовской области в 2016 году обусловлено заболеваниями системы кровообращения (более 46%) и злокачественными новообразованиями (более 13%). На третьем месте находится смертность от несчастных случаев, травм и отравлений (около 6%), далее - смертность от заболеваний органов пищеварения, дыхания и инфекционных заболеваний. Причинами подобных заболеваний, по мнению медиков, выступают загрязняющие факторы среды - воздух, вода, почва.

Рисунок 2 наглядно иллюстрирует прямую связь между выбросами автотранспорта, как низких источников (менее 2 м), и заболеваниями органов дыхания. Рассеивание выбросов загрязняющих веществ низких источников крайне затруднено из-за их поступления в приземный слой атмосферы, который не подвержен значительным перемещениям. И именно воздухом в приземном слое атмосферы дышат люди, а плохое качество такого слоя и является главной причиной роста смертности от заболеваний органов дыхания. Таким образом, выбросы загрязняющих веществ от автотранспорта, которые производятся на уровне дыхания человека, быстро проникают в органы дыхания и усугубляют тем самым вредное воздействие на человека.

Для сокращения негативного воздействия на окружающую природную среду передвижных источников целесообразно внести изменения в действующее законодательство Донецкой Народной Республики, касающееся экологического налогообложения. В статье предлагается закрепить на законодательном уровне следующие принципы:

1. негативное воздействие является платным;

2. негативное воздействие на окружающую среду связано с выбросами стационарных и передвижных источников;

3. плату за негативное воздействие обязаны вносить юридические лица, физические лица-предприниматели и физические лица, которые используют автотранспорт, как в личных целях, так и для ведения хозяйственной деятельности;

4. плата за негативное воздействие напрямую связана с типом и качеством используемого топлива;

5. плата за выбросы от передвижных источников направляется в Республиканский бюджет и используется для решения экологических проблем на республиканском уровне.

Однако взимание экологического налога с каждого владельца транспортного средства является проблемным в связи с большим количеством автотранспорта, находящегося в собственности физических и юридических лиц и невозможностью достоверного учета негативного влияния каждого субъекта. Размер налога будет зависеть как от объема фактически потребленного топлива, так и от экологического ущерба, связанного с выбросами в атмосферный воздух от двигателей внутреннего сгорания автотранспорта, потребляющих определенные виды топлива.

Для охвата всех потребителей бензина, дизельного топлива, сжиженного газа и сжатого природного газа данный платеж необходимо сделать косвенным, включая его в цену топлива. В этом случае бремя его уплаты будет ложиться на конечных потребителей топлива, а обязанность вносить плату - на оптовые предприятия, реализующие топливо. Это позволит уменьшить количество плательщиков налогов, установить достаточно четкую зависимость объема загрязнения от количества потребленного топлива, тем самым даст возможность увеличить поступления в Республиканский бюджет, повысить контроль за уплатой налогов и обеспечить целевое использование поступлений от таких платежей на решение республиканских экологических проблем.

Нормативы платы за выбросы в атмосферный воздух загрязняющих веществ передвижными источниками (для различных видов топлива) предлагается определить исходя из содержания отдельных загрязняющих веществ, которые выделяются при сжигании топлива [2] и ставки налога за выбросы в атмосферный воздух по формуле 1:

$$\Pi_i = \left(\sum_{j=1}^n B_{ij} * S_j \right) * 10^{-3}, \quad (1)$$

где: P_i – плата за выбросы в атмосферный воздух от передвижных источников от использования i -го вида топлива, руб./т;

V_{ij} - объемы выбросов j -го загрязняющего вещества и парникового газа от использования i -го вида топлива;

S_j – ставка налога за выброс j -го загрязняющего вещества и парникового газа, руб./т. Так как налоговой системой ДНР на сегодняшний день не предусматриваются ставки налога за выбросы от передвижных источников, а одинаковые ингредиенты, содержащиеся в выбросах как стационарных, так и передвижных источников, оказывают одинаковое негативное воздействие на здоровье человека и природную среду, то предлагается ввести единую ставку налога за выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух на уровне существующих.

Расчет выбросов загрязняющих веществ приведен в таблице 1.

Таблица 1 - Расчет выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов при сжигании различных видов топлива

Загрязняющие вещества и парниковые газы	Удельные выбросы, кг/т				Коэффициент влияния технического состояния транспортных средств на удельные выбросы (КТС)				Выброс загрязняющего вещества (кг/т)				Ставка налога, руб./т
	бензин	дизельное топливо	газ сжиженный	газ сжатый	бензин	дизельное топливо	газ сжиженный	газ сжатый	бензин	дизельное топливо	газ сжиженный	газ сжатый	
оксид углерода	201,8	36,2	201,8	87,7	1,5	1,5	1,5	1,7	302,7	54,3	302,7	149,09	117
диоксид азота	21,0	31,4	21,0	27,4	0,9	0,95	0,9	0,9	18,9	29,83	18,9	24,66	3108
диоксид серы	1,0	4,3	1,0	-	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	4,3	1,0	-	3108
НМЛОС	53,0	3,08	25,7	22,7	1,0	1,0	1,0	1,0	53,0	3,08	25,7	22,7	176
метан	0,94	0,083	0,96	-	1,5	1,4	1,5	1,8	1,41	0,1162	1,44	-	176
оксид азота	0,188	0,165	-	-	1,0	1,0	1,0	1,0	0,188	0,165	-	-	3108
аммиак	0,004	-	-	-	1,0	1,0	1,0	1,0	0,004	-	-	-	583
сажа	-	3,85	-	-	1,0	1,8	1,0	1,0	-	6,93	-	-	758
углекислый газ	3183	3138	-	-	1,0	1,0	1,0	1,0	3183	3138	-	-	0,52
бенз-а-пирен	-	0,03	-	-	1,0	1,0	1,0	1,0	-	0,03	-	-	3955985

Рассчитаем плату при использовании различных видов топлива по формуле 1:

$$P_{\text{БЕНЗИН}} = (302,7 \cdot 117 + 18,9 \cdot 3108 + 1 \cdot 3108 + 53 \cdot 176 + 1,41 \cdot 176 + 0,188 \cdot 3108 + 0,004 \cdot 583 + 3183 \cdot 0,52) \cdot 10^{-3} = 109,08 \text{ руб./т или } 0,08 \text{ руб./л};$$

$$P_{\text{ДИЗТОПЛИВО}} = (54,3 \cdot 117 + 29,83 \cdot 3108 + 4,3 \cdot 3108 + 3,08 \cdot 176 + 0,1162 \cdot 176 + 0,165 \cdot 3108 + 6,93 \cdot 758 + 3183 \cdot 0,52 + 0,03 \cdot 3955985) \cdot 10^{-3} = 239,07 \text{ руб./т или } 0,20 \text{ руб./л};$$

$$P_{\text{СЖИЖ.ГАЗ}} = (302,7 \cdot 117 + 18,9 \cdot 3108 + 1 \cdot 3108 + 25,7 \cdot 176 + 1,44 \cdot 176) \cdot 10^{-3} = 102,04 \text{ руб./т или } 0,06 \text{ руб./л};$$

$$P_{\text{СЖАТЫЙ ГАЗ}} = (149,09 \cdot 117 + 24,66 \cdot 3108 + 22,7 \cdot 176) \cdot 10^{-3} = 98,08 \text{ руб./т или } 0,06 \text{ руб./л}.$$

Такая надбавка в цене топлива не окажет значительного влияния, но позволит аккумулировать средства для решения экологических проблем, вызванных выбросами от передвижных источников.

Данные финансовые ресурсы могут направляться на реализацию следующих экологических задач, которые предусмотрены Концепцией основ государственной экологической политики Донецкой Народной Республики до 2030 года:

1. переход на другие виды топлива с целью уменьшения количества выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух;
2. оптимизация дорожной сети и режима движения транспорта с целью сокращения выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух.

Список литературы

1. Закон ДНР «О налоговой системе» № 99-ІНС от 25.12.2015 // Доступ: <https://dnrsovet.su/zakon-o-nalogovoj-sisteme-donetskoj-narodnoj-respubliki/>
2. Приказ от 13.11.2008 №452 «Про утверждение Методики расчета выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов в атмосферу от транспортных средств» // Доступ: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/FIN42578.html