

СНИЛ «Налоги дружбы»

*К.А. Гребенщикова, О.В. Гулевич, А.И. Климович, Н.А. Смирнов,  
В.А. Тулько*

Научный руководитель — кандидат экономических наук И.А. Лукьянова

## **НАЛОГОВЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА**

*В статье анализируются эффективные ставки на выбросы углерода, которые являются конечной платой, которая взимается за выбросы углекислого газа при использовании энергии, с применением рыночно ориентированных инструментов. Статья также дает краткий обзор главных результатов для 41 страны, которые вместе дают 80 % мировых выбросов углерода от использования энергии.*

В настоящее время наличие неблагоприятных последствий изменения климата требует резкого сокращения выбросов парниковых газов. Экологическая политика, включающая установление платежей за выбросы углерода, может повлиять на производительность и экономический рост стран во всем мире, ведь считается, что стимулирующий эффект экологической политики в отношении технического прогресса сильнее для более строгих, предсказуемых и гибких природоохранных политик.

Актуальность темы заключается в том, что обложение налогом или сбором выбросов углерода, или применение иных механизмов, обеспечивающих учет в частных ценах общественных затрат на поддержание экологического баланса (как правило, в современной литературе [1–3] такие затраты называют «ценами» на углерод) является экономически эффективным средством сокращения выбросов углекислого газа. Реализация принципа «загрязнитель платит» — одного из важнейших в «зеленой» экономике, играет большую роль в сохранении текущего экологического состояния планеты.

Цена углерода — это совокупная плата, которая взимается при выбросах углекислого газа, с применением рыночно ориентированных инструментов (прямые налоги, специфические налоги на использование энергии и ценовые сигналы).

Международный опыт накоплен в торговле квотами на выбросы углерода (аналог белорусского экологического налога в случае нормируемых выбросов). Такой механизм используется в 30 странах и покрывает примерно 13 % общего объема выбросов от использования энергии в них.

Для оценки степени охвата платежами выбросов для 41 страны — членов ОЭСР и дополнительно выбранных стран разработан индикатор «дефицит цен на углерод», выраженный в процентах относительно оптимальной величины платежа за выбросы, которая в настоящее время оценивается в 30 евро за тонну.

Для полноты картины взимания платежей от выбросов CO<sub>2</sub> учитываются все компоненты совокупных эффективных ставок (ECR): налогов на выбросы

углерода, иных конкретных налогов, связанных с использованием энергии, а также стоимости квоты выбросов.

На рисунке приведены ECR на выбросы CO<sub>2</sub>, связанные с потреблением энергии в 41 стране. Информация представлена с интервалами ECR, показывающими доли выбросов: на которые ставки не установлены вообще; составляют величину между EUR 0 и EUR 5; между EUR 5 и EUR 30; а также установлены в размере выше 30 евро за тонну CO<sub>2</sub>. Левая диаграмма относится ко всем выбросам CO<sub>2</sub> от использования энергии в 41 стране, на средней показаны выбросы в секторе дорожного транспорта, а на правой диаграмме показаны выбросы от всех остальных секторов, исключая дорожный.



Доля выбросов CO<sub>2</sub> от потребления энергии в разных промежутках ECR

Источники: собственная разработка на основе [1].

Учитывая общее потребление энергии в 41 стране (левая диаграмма, см. рисунок), 60 % выбросов CO<sub>2</sub> вообще не облагается, 10% имеют ECR от 0 до 5 евро за тонну CO<sub>2</sub>, 20 % — ECR от 5 до 30 евро за тонну CO<sub>2</sub> и 10 % ECR выше 30 евро за тонну CO<sub>2</sub>. Следовательно, по 90 % общего объема выбросов CO<sub>2</sub> от потребления энергии в 41 стране сборы налогов и сборов ниже затрат восстановления природы. 70 % от общего объема выбросов CO<sub>2</sub> оцениваются на уровне менее 5 евро за тонну CO<sub>2</sub>, т.е. в данном случае существует лишь очень небольшой ценовой стимул для снижения выбросов CO<sub>2</sub>.

Немного более оптимистичная ситуация с выбросами, связанными с автомобильным транспортом (средняя диаграмма, см. рисунок). Здесь только 2 % выбросов CO<sub>2</sub> вообще не оцениваются, а 46 % имеют ECR выше 30 евро за тонну CO<sub>2</sub>. Если исключить выбросы от наземного транспорта (правая диаграмма, см. рисунок), энергопотребление, а как правило здесь речь идет о тепло- и электроснабжении как производственной деятельности, так бытовых нужд населения, лишь в 4 % случаев облагается с ECR выше 30 евро за тонну CO<sub>2</sub>. Относительно высокий ECR для наземного транспорта является результатом введения налогов на использование энергии (например, акцизов на бензин и дизельное топливо), которые применяются практически в каждой из 41 стран за небольшим исключением.

ECR по странам сильно различается, но, разумеется, есть и сходства. Более высокие ECR, наблюдаемые в секторе наземного транспорта, по сравнению с остальными секторами, на уровне 41 страны также прослеживаются и при рассмотрении стран по отдельности. В большинстве стран почти все выбросы CO<sub>2</sub> от наземного транспорта оцениваются в 30 евро или превышают 30 евро, тогда как выбросы от использования энергии в других секторах редко оцениваются выше 30 евро за тонну CO<sub>2</sub>. Кроме того, значительная доля данных выбросов не облагается во многих странах: например, двадцать одна страна не применяет налогов, сборов и иных платежей к более чем двум третям выбросов секторов, отличных от наземного транспорта.

Исследователи полагают, что платеж по меньшей мере в размере 30 евро за тонну выбросов CO<sub>2</sub> во всех секторах стимулировал бы их снижение. Более низкие ставки могут быть полезны на первом этапе на пути к достижению этой цели, давая с одной стороны возможность получить прибыль, а с другой — предоставляя некоторый стимул для борьбы с загрязнением.

Лидерами в обложении выбросов углерода в настоящее время являются скандинавские страны (Швеция, Норвегия, Финляндия, Дания и Исландия) и Ирландия [1].

При этом, например, в Швеции доля углеродных налогов в средних ECR в секторе наземного транспорта одна из самых высоких и обусловлена относительно высоким общим уровнем ставок на углерод при том, что введение шведского налога на углерод сопровождалось соразмерным сокращением акцизных налогов. Аналогичный подход был применен во Франции в 2014 г., когда ставка акцизного налога на бензин была уменьшена параллельно с введением налога на выбросы углерода [1].

Случаи Швеции и Франции демонстрируют, что при разработке национальной политики Республики Беларусь в отношении налогов и сборов на выброс углерода, требуется рассмотрение всех рыночных инструментов: рассмотрение одного изолированного компонента ECR может привести к ошибочной картине того, как страны оценивают выбросы CO<sub>2</sub>, при существовании больших различий в других компонентах. Кроме этого, рассмотрение изменения политики также требует рассмотрения трех компонентов, поскольку увеличение одного компонента может сопровождаться уменьшением в другом.

Важно также рассматривать государственную экологическую политику в комплексе, поскольку ее элементы могут накладываться друг на друга.

В соответствии с проанализированными данными по разным странам, различия в политике обложения выбросов углерода в настоящее время составляют до 80,1 %. При этом, если бы все страны облагали выбросы в каждом секторе, по крайней мере по среднему значению, разрыв в углеродном ценообразовании был бы сокращен почти до 53 %. На такое сокращение влияет два фактора: во-первых, расширение охвата областей обложения выбросов и, во-вторых, повышение уровня ставок налогов, сборов и иных платежей, связанных с выдачей разрешений на выбросы [3].

Анализ ECR показал, что у многих стран есть резервы роста экологических налогов и платежей без ущерба для конкурентоспособности бизнесов и экономик в целом. Из этого следует, что повышение эффективности решения данного вопроса в странах с низкими ставками или низким охватом отраслей применения позволит сократить разрыв в углеродном ценообразовании и гармонизировать систему взимания платежей в интересах всего человечества [2].

Учитывая результаты анализа, следует отметить, что установление цен на выбросы углерода с помощью рыночных инструментов является одним из наиболее эффективных и дешевых способов стимулирования борьбы с выбросами углерода. Хотя одного только установления цен недостаточно для обеспечения необходимой степени снижения количества выбросов углерода — это необходимо учесть при принятии решения.

Для того чтобы сформировать в бюджете ресурсы, необходимые для покрытия затрат, связанных с ликвидацией последствий выбросов углерода, можно использовать два рыночных механизма: системы торговли квотами на выбросы (аналогия экологических налогов в пределах установленных разрешений величин по более низкой ставке и по повышенной при выбросах сверхнорм, а также возможностью продавать недоиспользованные нормы) или установление иных налогов (как собственно налог на CO<sub>2</sub>, так и косвенные налоги, связанные с использованием традиционных источников энергии).

Налоги, таким образом, могут быть далее разделены на те, которые имеют четко выраженную цель — стимулирование сокращения выбросов CO<sub>2</sub> (налоги на выбросы углерода), и специфические налоги на использование энергии, что также приводит к установлению эффективной налоговой ставки на выбросы CO<sub>2</sub>, даже если они взимаются одновременно.

Исследования опыта взимания платежей с выбросов углерода в странах OECD показали:

- налоги выше и более равномерны в секторе автомобильного транспорта, более низкие и неравномерные в других секторах, из них самые высокие — для нефтепродуктов. В секторе электроэнергетики налоги в основном связаны с потреблением энергии;
- системы торговли квотами на выбросы обычно имеют самый широкий охват в электроэнергетике и промышленности. Различия между странами в плане реализации, охвата, ставок и механизмов распределения являются существенными, однако во всех случаях применяемые цены одинаковы по всем охваченным источникам (по сравнению с налогами) и за пределами сектора автомобильного транспорта приближаются по величине к налогам;
- в большинстве стран, где применяются налоги на выбросы углерода, прочие косвенные налоги, связанные с выбросами CO<sub>2</sub>, довольно низкие.

### Литература

1. Effective Carbon Rates: Pricing CO<sub>2</sub> through Taxes and Emissions Trading Systems [Electronic resource] / OECD // Paris. — Mode of access: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264260115-en/>. — Date of access: 26.10.2017.

2. The FASTER principles for successful carbon pricing: An approach based on initial experience [Electronic resource] // OECD, World Bank Group. — Mode of access: <https://www.oecd.org/environment/tools-evaluation/FASTER-carbon-pricing.pdf>. — Date of access: 26.10.2017.

3. Johnstone, N. Environmental policy characteristics and technological innovation / N. Johnstone, I. Hascic, M. Kalamova // *Economia Politica*. — Vol. XXVII, № 2. — P. 275–299.

СНИЛ «Оптима»

**Ю.А. Артеменко, М.А. Колосова**

Научный руководитель — Ю.Б. Вашкевич

## **ПРОБЛЕМЫ УЧЕТА МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ УСЛУГАМИ**

*В статье приведены результаты исследования проблем учета международной торговли услугами на современном этапе. Авторами выявлены и проанализированы основные причины несоответствия статистики стран по торговле услугами, выявлены несоответствия в статистических данных по экспорту и импорту услуг между Республикой Беларусь и Российской Федерацией, даны рекомендации в сфере международной торговли услугами и ведения статистики.*

В настоящее время в мировой экономике наблюдается стремительное увеличение роли сферы услуг и международной торговли услугами, вследствие чего современную мировую экономику все чаще называют «экономикой услуг». Несмотря на ускоренное развитие сферы услуг и торговли услугами, в международной торговле существует ряд проблем, основными из которых являются сложности, связанные с оценкой стоимости экспортируемых услуг, а также сочетание коммерческой и некоммерческой составляющих при экспорте образовательных, медицинских, консалтинговых услуг.

Очень часто при сборе данных об экспорте и импорте услуг возникают проблемы, причинами которых является, во-первых, отсутствие единой системы сбора данных, специальных документов, в которых были бы расписаны, например, стандартные коды услуг. Во-вторых, большинство статистических сборников посвящены именно отслеживанию производства товаров и торговли товарами, а не услугами, а большинство экспортеров услуг — это малые предприятия, для которых ведение статистической отчетности — это дополнительная нагрузка.

Для сравнения объемов торговли разные страны применяют сходные методологические подходы, однако на практике в данных существуют расхождения, и импорт услуг одной страны не соответствует экспорту этих же услуг другой страны. Для выявления существующих расхождений применяют мет-