

штраф. І лише інколи – попередження і як додаткові адміністративні стягнення в окремих випадках – оплатне вилучення або конфіскація небезпечних речовин і предметів.

Одним із недоліків Кодексу про адміністративні правопорушення є те, що в ньому не передбачено адміністративної відповідальності юридичних осіб за правопорушення у сфері цивільної авіації. Водночас Повітряний кодекс України зазначає, що суб'єктами правопорушень у сфері цивільної авіації є як фізичні, так і юридичні особи. Тож дана колізія норм повинна бути врегульована внесенням відповідних змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення.

#### *Література*

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення: чинне законодавство зі змінами і допов. станом на 1 вересня 2013 року. – К. : ПАЛИВОДА А. В., 2013. – 284 с.

2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – №48-49. – Ст. 536.

3. Гончарук С. Т. Адміністративна відповідальність за правопорушення в галузі повітряного транспорту / С. Т. Гончарук // Матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції «Авіа-2003» – С.8.34-8.37.

УДК 336.22.02(043.2)

**Вінніченко В. В.**, студентка,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Пивовар Ю. І., к.ю.н., доцент

### **ОПОДАТКУВАННЯ ВИКИДІВ В АТМОСФЕРНЕ ПОВІТРЯ: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ТА ПЕРСПЕКТИВИ ДЛЯ УКРАЇНИ**

Проблема забруднення навколишнього середовища та глобального потепління зумовила ідею глобального екологічного оподаткування, на основі якої виникли податкові ініціативи Євросоюзу з уведення глобальних податків на викиди вуглецю, паливо й авіаперевезення.

Перевагами податку на викиди вуглецю є як висока фіскальна ефективність, так і можливість його використання як інструмента впливу на рівень споживання корисних копалин. Необхідність сплати цього податку має спонукати до використання альтернативних відновлювальних джерел енергії, відтак зменшуватиметься шкідливий вплив викидів вуглецю на клімат планети. Податок на авіаційне паливо або на авіаперевезення також розглядається в контексті зміни клімату. Незважаючи на те, що

авіап перевезення генерують лише 3% загальних викидів вуглецю у світі, шкідливий вплив на довкілля саме цього виду транспорту зростає швидкими темпами.

Проблеми екологічного оподаткування досліджуються вітчизняними науковцями О. В. Безпалою, М. Т. Бець, Г. М. Бурлуцькою, О. О. Веклич, Л. І. Зятковською, Л. А. Ільків, Т. В. Лисіковою, О. П. Маслюківською. Проте, у вітчизняній фаховій літературі бракує праць, у яких проблеми екологічного оподаткування досліджувалися в контексті європейських ініціатив із запровадження глобальних податків.

Податок на авіап перевезення функціонує у Великобританії, а з 2011 року його ввели Німеччина й Австрія. В обох країнах розмір податку залежить від дальності польотів. У Німеччині – це трьохступінчастий податок. Суму у розмірі 8 євро авіакомпанії платять з кожного пасажира щодо рейсів на короткі відстані, 25 євро – на середні (від 2 500 до 6 000 км) і 45 євро – на дальні (понад 6 000 км) [1]. В Австрії цей податок двоступінчастий. При польотах на короткі відстані авіакомпанії Австрії платять так само, як і в Німеччині – 8 євро за кожного пасажира та 40 євро за тих, хто здійснює польоти на дальні відстані [2].

Оподаткуванню не підлягають вантажні перевезення, транзитні маршрути й польоти приватних літаків, оскільки цей сегмент ринку активно відновлюється після кризи.

Запровадження податку на авіап перевезення є частиною урядової програми щодо боротьби з бюджетним дефіцитом. За допомогою авіаційного податку уряд розраховує поповнити казну на 1 млрд. євро. На думку міністра фінансів Німеччини Вольфганга Шойбле, додаткове навантаження є цілком прийнятним для авіакомпаній.

Для прийняття виважених державних управлінських рішень необхідно враховувати й негативний досвід оподаткування авіап перевезень. Зокрема, можна навести досвід Нідерландів, де подібний податок було скасовано через рік після його введення. Вартість авіаквитка збільшилася на 11,25–45 євро для пасажира, який вилітав з будь-якого голландського аеропорту, що призвело до послаблення попиту з боку клієнтів. Унаслідок запровадження цього податку економіка втратила 312 млн. євро [2]. Крім того, голландські пасажири стали уникати місцеві аеропорти, надавши перевагу аеропортам сусідніх держав.

Отже, «авіаційний податок» покликаний зменшити викиди вуглецю в атмосферу. Проте, щоб досягти такого ефекту, треба зменшити кількість авіап перевезень, а це, у свою чергу, може завдати значної економічної шкоди авіаційній галузі. Очевидно, що введення такого податку в Україні є недоцільним. Ціна на авіаквитки в Україні й без

податку є достатньо високою, так що більшість громадян взагалі відмовляться від авіа перельотів [1].

Щодо введення загальноєвропейського «вуглецевого податку», Єврокомісія вирішила відкласти це питання. Згідно з пропозиціями європейських податкових комісарів, передбачається запровадити таку систему оподаткування, яка буде враховувати шкідливі викиди, що не підпадають під дію вже існуючої системи купівлі-продажу квот. Податок пропонується справляти за єдиною ставкою, яка буде встановлена в діапазоні від 4 до 30 євро за тонну палива [3].

У 2005 році Нова Зеландія ввела вуглецевий податок з метою набуття до 2020 року статусу першості серед країн світу, маючи нейтральний баланс викидів вуглецю в атмосферу, й у такий спосіб домогтися визнання статусу найчистішої країни у світі. За словами міністра, відповідального за питання зміни клімату, Піта Ходжсона, новий податок збільшить плату за електроенергію в домогосподарствах на 6%, а на виробництві – на 9%. Це позитивно відіб'ється на економіці країни в довгостроковій перспективі.

Швейцарія ввела стимулюючий вуглецевий податок у 2008 р. Він охоплює всі види корисних копалин, за винятком тих, що не використовуються для виробництва енергії. Швейцарські компанії можуть звільнитися від сплати податку, якщо вони беруть участь у системі торгівлі викидами.

Досвід зарубіжних країн свідчить про неоднозначні результати використання екологічних податків як запобіжних чинників забрудненню навколишнього середовища. Звісно, це не ставить під сумнів регулюючий потенціал екологічних податків, а доводить, що необхідно ретельно всебічно продумати систему екологічного оподаткування в Україні.

#### *Література*

1. Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2020 року : Закон України від 21 грудня 2010 року № 2818-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [rada.gov.ua](http://rada.gov.ua).
2. Європейське екологічне агентство [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps>
3. Маслюківська О. П. Передумови впровадження еко-трудової податкової реформи в Україні та досвід Європи // Наукові записки. – Том 43. Біологія та екологія. – К. : Видавничий дім «Києво-Могилянська академія», 2005. – С. 54-58.