

ФІНАНСИ ТА БАНКІВСЬКА СПРАВА

УДК 336.226.44(4)

ПОДАТКИ В СИСТЕМІ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ОХОРОНИ ДОВКІЛЛЯ РОЗВИНУТИХ КРАЇН

ТИЩЕНКО Олександр Миколайович

доктор економічних наук, професор

АНТОНЕНКО Сергій Вікторович

аспірант

Проблема охорони навколишнього середовища останнім часом набуває особливої актуальності, оскільки сучасна екологічна ситуація може негативно вплинути на прагнення людства до сталого розвитку. За останні 100 років середня температура поверхні Землі зросла на 0,6 °С, здебільшого через накопичення парникових газів в атмосфері [6]. Переважна частина негативних змін у довкіллі відбулася за останні 30–40 років. Усвідомлення небезпеки наявних нині загроз спонукало людство до розробки стратегій безпечного розвитку як на міжнародному рівні, так і на рівні окремих держав.

Думки екологів та економістів сходяться щодо визнання особливих регулювальних властивостей податків у сфері екології. Практику активного застосування податкових важелів у процесі державного регулювання охорони навколишнього середовища відзначали ще на початку 90-х рр. ХХ ст. Аналіз досвіду розвинутих країн у цій галузі є особливо актуальним у період розвитку екологічного оподаткування в Україні, оскільки це дасть змогу уникнути небажаних соціально-економічних наслідків.

Проведення екологічних податкових реформ, як правило, має малозначну підтримку з боку громадськості. Основна їх ідея полягала у зміщенні податкового тягаря від фактору «праця» до використання природних ресурсів та забруднення довкілля. Такі заходи дали змогу дістати подвійну вигоду: стимулювання заходів з охорони навколишнього середовища та зростання зайнятості. Процес зміни податків почався 1991 р. у Швеції. Реалізація відповідної програми передбачала зменшення податку на доходи громадян та збільшення податку на викиди сірчаних та вуглецевих сполук. Основною метою було обмеження обсягу використання паливних ресурсів, особливо з високим вмістом сірки. Такий напрям реформування було продовжено в Данії та Нідерландах, а наприкінці 90-х рр. минулого століття до них також приєдналися Великобританія, Італія, Німеччина та Франція. Популярність екологічних податкових реформ пояснюється привабливістю осно-

вної мети їх проведення – створення додаткових робочих місць. Це давало змогу послабити соціальну напруженість та вирішити проблему високого рівня безробіття в регіоні. До того ж, позитивні зрушення відбувалися не лише в результаті зменшення податкового тиску на оплату праці, але і як «побічний» соціально-економічний ефект. Перехід від використання первинної сировини у виробництві до вторинної переробки матеріалів, окрім зменшення негативного впливу на довкілля, сприяв зростанню зайнятості. Це пов'язано з тим, що вторинна переробка матеріалів є доволі трудомістким процесом. Перспектива отримання таких еколого-соціально-економічних результатів стала причиною затвердження чотирирічного плану зменшення податків на доходи та збільшення податкових ставок на використання енергоносіїв у Німеччині в 1999 р. [14].

За масштабами реструктуризації податкової системи в 90-ті рр. ХХ ст. Данія перевершила інші країни Європейського Союзу (ЄС). Уряд цієї країни запровадив податки на використання автомобільного пального, електроенергії, вугілля, а також на остаточне розміщення відходів та вилучення транспортними засобами. Податок, сплачений за придбання автомобіля, у цій країні перевищує вартість транспортного засобу. Упровадження екологічних податків у Нідерландах було спрямовано на скорочення викидів важких металів, що спричинено високим рівнем розвитку промисловості та його концентрації на невеликій території. Станом на 1995 р. реалізація цієї програми забезпечила скорочення викидів на 86% порівняно з 1976 р. [1, с. 299].

Протягом останнього десятиліття елементи реформ упровадили в багатьох європейських країнах, таких як Великобританія, Данія, Нідерланди, Німеччина, Фінляндія та Швеція. Багато країн, які вступили до ЄС, пішли за цим прикладом. Так, у Словенії з 1997 р. на всі енергетичні продукти накладено податок на діоксид вуглецю (CO₂) [16]. В Естонії збільшення акцизних зборів використовувалося для фінансування істотного скорочення прибуткового податку протягом останніх кількох років. Чеська Республіка у 2008 р. провела екологічну податкову реформу, яка передбачає поступове збільшення податкових ставок на більшість паливно-енергетичних продуктів до 2012 р. Додаткові податкові надходження використовують для підтримки державної політики зайнятості [5].

Екологічні податки, що застосовуються в ЄС, можна розділити на чотири основні категорії: енергетика, транспорт, забруднення навколишнього середовища, ресурси [17, с. 349].

Енергетичні податки включають податки на енергоносії для транспортних (бензин і дизельне паливо) і стаціонарних (рідке паливо, природний газ, вугілля та електроенергія) споживачів. Податок на двоокис вуглецю також віднесено до групи енергетичних податків.

Транспортні податки в основному включають податки, пов'язані з володінням і користуванням автотранспортними засобами. До цієї групи також зараховують податки, пов'язані з імпортом, реєстрацією, продажем та використанням транспортних засобів, включаючи літаки, човни.

Остання група, «податки за забруднення/податки за використання ресурсів», включає дві відповідні підгрупи. Першу становлять податки на визначені (розраховані) викиди в повітря та воду, зберігання (тимчасове розміщення) твердих відходів, шумове забруднення. До цієї групи не належить податок на двоокис вуглецю, оскільки його зачислено до групи енергетичних податків. Друга підгрупа включає в себе будь-які податки, пов'язані з добуванням або використанням природних ресурсів. При цьому податки на видобуток енергоносіїв (нафти, газу) класифіковано як податки за використання ресурсів (неенергетичні), а платежі, пов'язані з використанням джерела енергії, – як енергетичні податки. Фіскальна значимість окремих видів екологічних податків за країнами значно відрізняється від середніх показників у ЄС (рис. 1) [17, с. 117].

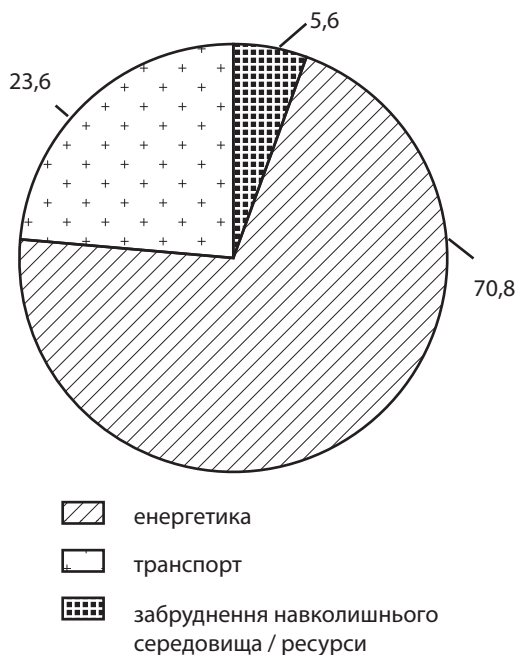


Рис. 1. Структура надходжень від екологічних податків у ЄС

Переважаючі енергетичні податки характерно для більшості держав, проте в деяких країнах частка транспортного податку є доволі великою. Наприклад, на Кіпрі, Мальті та Ірландії вони формують близько половини надходжень екологічних податків. У Данії транспортний податок акумулює майже таку саму суму доходів, як і енергетичний податок, але, на тлі високого рівня податку на забруднення навколишнього середовища та ресурсних податків, на нього припадає лише третина доходів.

Переважаючий податок на паливо є характерним для нових членів ЄС: у більшості цих країн його частка становить більш ніж 90% надходжень енергетичних податків. Винятками є Кіпр і Польща, для яких значення цього показ-

ника не перевищує 80%. Така однорідність стосовно переважання податку на паливо серед нових країн ЄС пояснюється тим, що вони використовують зменшені ставки для оподаткування інших видів енергоресурсів, таких як електроенергія та природний газ. Оскільки електроенергія та природний газ практично не підлягають оподаткуванню, обсяг надходжень від будь-якого енергоресурсу, крім нафти, є низьким. Виняток становить Польща, де ставка акцизного збору на електроенергію в 10 разів перевищує середній рівень нових членів ЄС. Тому 10% надходжень від енергетичних податків у Польщі забезпечується оподаткуванням електроенергії [18, с. 151].

Варто зазначити, що порівняння фіскальної ефективності оподаткування енергоносіїв між країнами тільки на основі показників обсягу надходжень не є коректним. Однакові обсяги податкових надходжень не завжди свідчать про рівність відповідних ставок оподаткування. Країни з більшою енергомісткістю ВВП та нижчими ставками оподаткування енергоносіїв можуть демонструвати обсяг акумульованих коштів, що відповідатиме рівню іншої країни зі значно меншою енергомісткістю і більшими ставками податків. Аналіз показника податкових надходжень на одиницю спожитої енергії свідчить про значні відмінності та поступове скорочення оподаткування енергоносіїв. У період з 1995 до 2000 рр., після різкого підвищення оподаткування, кінцеве споживання енергії зростало нижчими темпами, ніж економіка в цілому, що свідчить про підвищення ефективності використання енергії. У 2000 р. реальний податковий тягар на енергоносії почав скорочуватися і зростання енергоефективності сповільнилося. Це дає підстави вважати, що оподаткування відіграло значну роль у стимулюванні енергоощадження, разом з іншими структурними факторами [7].

Скорочення оподаткування праці завдяки збільшенню екологічних податків, яке передбачають «зелені реформи», насправді не завжди наявне, принаймні в практиці його реалізації в ЄС. Однак подібна тенденція простежується на рівні середнього показника. За період 2000–2007 рр. в окремих країнах податкове навантаження на працю було скорочено, а на енергію – збільшено. Подібні зміни відбулися в Естонії, Ірландії, Литві, Нідерландах, Німеччині, Словаччині та Швеції [17, с. 124].

Елементи екологічного податкового регулювання посіли значне місце в рамках програм щодо подолання фінансової кризи. Так, основу антикризових заходів у США становив затверджений сенатом пакет економічних стимулів Б. Обами, згідно з яким 100 млрд дол. спрямовано на підвищення енергоефективності та розвиток програм використання поновлюваних джерел енергії, у тому числі: 20 млрд – на покриття податкових пільг, 30 млрд – для інвестицій в інтелектуальні технології і 10 млрд – на підвищення енергоефективності будівель громадського сектору. В Американській асоціації сонячної енергетики прогнозують, що більш ніж чверть працівників США до 2030 р. зможе працювати в «зеленому секторі» [11].

У більшості країн-членів ЄС (Великобританія, Данія, Ірландія, Італія, Литва, Люксембург, Мальта, Нідерланди,

Німеччина, Румунія, Словенія, Угорщина, Фінляндія, Франція, Чехія, Швеція) у межах антикризових заходів також запроваджено нові фінансові інструменти: податки на екологічно шкідливу діяльність і податкові стимули для охорони навколишнього середовища. У деяких країнах вирішено встановити рівень оподаткування власників транспортних засобів, залежно від обсягу викидів CO₂ (Мальта, Німеччина). У Нідерландах, розраховуючи податок з власників транспортних засобів, окрім обсягу викидів враховують також вартість автомобіля. В Ірландії внесено зміни в систему оподаткування транспортних засобів, що мають сприяти підвищенню ефективності автомобільного парку, а також стимулювати перехід до передових гібридних та електричних транспортних засобів. У Люксембурзі скасовано вирахування сплаченого податку на автотранспортні

засоби із суми корпоративного податку. Однак не всі заходи, які вжили країни-члени ЄС в цій галузі, спрямовано на екологізацію економіки. Так, у лютому 2009 р. в Румунії було зменшено нещодавно підвищену ставку податку за забруднення навколишнього середовища автомобілями. У Греції тимчасово зменшено податок за реєстрацію автомобілів [13].

Екологічний напрям реформування податкових систем європейських країн було продовжено під час розроблення програм післякризового розвитку та стабілізації. Зміни позначилися на трьох категоріях екологічних податків: енергетика, транспорт, забруднення навколишнього середовища. Особливості реформування системи податкових важелів зумовлено набором чинних податків та прераференцій, уведених у рамках антикризових заходів (табл. 1).

Таблиця 1

Заходи податкового регулювання природоохоронного спрямування європейських країн у посткризовий період [18, с. 30–48]

Категорія податків	Країна	Дата впровадження	Сутність змін
1	2	3	4
Енергетика	Болгарія	2010 р.	Підвищення акцизу на електроенергію (для промислових потреб) та вугілля
	Греція	2009 р.	Збільшення податків на паливо
		2010 р.	Запровадження акцизів на електроенергію
		2011 р.	Упровадження «зеленого податку» на викиди CO ₂
	Данія	2010 р.	Підвищення податків на енергоносії, за винятком бензину й дизельного пального, на 15% для підприємств та домашніх господарств
	Естонія	2009 р.	Підвищення акцизу на паливо на 10–127%
		2010 р.	Підвищення акцизу на паливо на 5–64% Підвищення акцизу на електроенергію на 40%
	Ісландія	2009 р.	Підвищення акцизів на паливо на 12,5%
		2010 р.	Підвищення акцизів на паливо на 3–12%
	Латвія	2010 р.	Запровадження акцизу на природний газ, що використовується для опалення та заправки автомобілів
	Литва	2009 р.	Підвищення акцизів на бензин Зниження акцизів на дизельне пальне з 1 серпня 2009 р. до 2011 р.
	Румунія	2009 р.	Підвищення акцизу на паливо
	Словаччина	2010 р.	Зниження акцизів на дизельне пальне
	Словенія	2009 р.	Збільшення акцизів на бензин та мастило
Угорщина	1 липня 2009 р.	Підвищення акцизу на бензин – 5,3%, на дизельне пальне – 6,5%	
	1 січня 2010 р.	Додаткове збільшення акцизів: бензин – 10%, дизельне пальне – 7,6%. Ставка енергетичного податку зросла на 17%	
Транспорт	Греція	2009 р.	Збільшення податку з власників транспортних засобів (до 300 євро). Розрахунок здійснюється на основі даних про об'єм двигуна і вплив на навколишнє середовище. Упроваджено додатковий податок на дороги в розмірі від 150 до 650 євро. Платниками цього податку є власники автомобілів і мотоциклів з великим робочим об'ємом двигуна
	Нідерланди	2009 р.	Базою для розрахунку величини транспортного податку стає не ринкова ціна, а обсяг викидів CO ₂ . Скасовано податок на авіаквитки

1	2	3	4
Забруднення	Ірландія	9 грудня 2009 р.	Упроваджено податок на викиди вуглецю (Carbon Tax) у розмірі 15 євро за т бензинового та дизельного пального
		1 травня 2010 р.	Оподаткуванню вуглецевим податком підлягають газ, зріджений газ, мазут та природний газ
	Ісландія	2010 р.	Уведено тимчасовий податок на викиди вуглецю
	Румунія	2009 р.	Зменшення податку на забруднення для транспортних засобів.

Упровадження екологічних податків є одним з найбільш ефективних та поширених напрямів податкового регулювання охорони навколишнього середовища. Дія таких податків здебільшого спрямована на зменшення обсягу забруднення шляхом дестимуляції відповідних видів діяльності та споживчого попиту на продукцію, виробництво та споживання якої шкодить довкіллю. Тобто екологічні податки стримують розвиток небезпечних та стимулюють перехід до альтернативних, більш прогресивних виробничих процесів.

Досвід податкового регулювання охорони навколишнього середовища розвинутих країн свідчить про можливість комплексного стимулювання природоохоронної діяльності. Окрім упровадження додаткових податків, у конструкцію вже наявних податків, найбільш відчутних для платника, вводять спеціальні пільги. До них належать пільги з податку на прибуток корпорацій, податку на додану вартість, транспортного податку та податку з доходів фізичних осіб (табл. 2).

Найбільшого розповсюдження набули пільги з податку на прибуток корпорацій, такі як податкова знижка, податковий кредит, прискорена амортизація інвестицій капітального характеру та звільнення від оподаткування окремої категорії платників, що відповідають встановленим критеріям. Зазначені пільги стосуються витрат природоохоронного призначення.

Не менш важливим напрямом податкового регулювання, який здатен забезпечити мінімізацію антропогенного впливу на довкілля, є стимулювання ощадливого використання вичерпних ресурсів з подальшим переходом до невичерпних видів. У першу чергу це стосується паливно-енергетичних ресурсів. Вирішується це завдання завдяки введенню спеціальних ресурсних податків, як правило, з прогресивною шкалою, та встановленню пільг, щоб додатково простимулювати ощадливе використання ресурсів.

Прикладом ефективного ресурсного оподаткування може бути впровадження податку на воду в Португалії. Перевищення неоподаткованого мінімуму (місячний обсяг споживання води на рівні 25 куб. м) призводить до виникнення податкового зобов'язання. Його розмір збільшується втричі щоразу, коли місячний обсяг споживання перевищує відповідний показник за попередній період [1, с. 299].

Щоб простимулювати використання поновлюваних джерел енергії, на Мальті було запроваджено податкові пільги для виробників фотоелементів. У Франції для цих цілей уряд офіційно схвалив податкові пільги для юридич-

них осіб. Від 1 січня 2005 р. для них діє податковий кредит за енергоощадження та використання поновлюваних джерел енергії. Ставка податкового кредиту зросла з 40 до 50% на обладнання з виробництва енергії від поновлюваного джерела, а також на деякі види теплових насосів, у результаті чого обсяги продажу такого обладнання різко зросли [2]. Усі компанії, що зареєстровані у Франції, сплачують податок на прибуток у розмірі 37%. Новостворені компанії, що мають сумарний річний оборот коштів менше 10 млн євро мають право сплачувати прибутковий податок за ставкою 19%, якщо вона не є панівною в групі компанії. Підприємства, що діють у сфері, або обслуговують сферу енергоощадних технологій, узагалі звільняють від сплати корпоративного прибуткового податку [3]. Прискорена амортизація, що передбачає 100%-ве списання протягом перших 12 місяців, доступна для програмного забезпечення, встановленого обладнання для запобігання повітряного й водного забруднення та енергоощадного обладнання [12, с. 673].

Прискорену амортизація як засіб податкового стимулювання впровадження енергоощадних технологій використовують і у Великобританії, але з відчутним обмеженням. Річну ставку амортизації у 100% застосовують лише для того енергоощадного обладнання, яке раніше не використовували [12, с. 206]. Натомість у Болгарії норма амортизації в 50% застосовується до будь-якого типу енергоощадного обладнання [18, с. 166].

На сьогодні екологічне оподаткування охоплює більшість деструктивних видів діяльності. Залежно від регіональних особливостей та масштабу локальних екологічних проблем, уряд кожної країни визначає специфіку та обсяг оподаткування. Елементи екологічних реформ у різній мірі впровадили всі члени ЄС. Динаміка й структура надходжень від застосування екологічних податків свідчить про можливість варіювати подібні методи регулювання відповідно до стратегії та рівня розвитку країни. Глобальна фінансова криза та поширення економічного спаду призвели до появи сумнівів стосовно можливості створити екологічно безпечну економіку. З одного боку, економічний спад може надовго зупинити екологічний напрям в економіці разом з податковими заходами щодо його стимулювання. До того ж, пошук шляхів виходу з фінансової кризи відвернув увагу від розвитку екологічно чистої енергетики та масштабних інвестицій у мінімізацію впливу економічної діяльності на клімат. З іншого боку, реформування глобальних ринків створює унікальні можливості для розвитку екологічного

Таблиця 2

Основні напрями податкового стимулювання природоохоронних заходів у розвинутих країнах

Сфера	Суб'єкт	Стимулювання фізичних осіб	Стимулювання юридичних осіб
Будівництво та ремонт житла		Італія: з 2010 р. до 2012 р. діє податкова знижка для власників будинків, які відповідають встановленим екологічним стандартам. Максимальний обсяг – 36 тис. євро на кожен будинок [18, с. 214]	Австралія: з 1 липня 2011 р. починає діяти податкова знижка для підприємств, які інвестують кошти в будівництво «зелених будинків». Величина податкової знижки – 50% інвестованих коштів або вартості будівництва. Вартість проекту для держави близько 1 млрд дол США. Очікуване скорочення викидів парникових газів – 10% [10]
		США: податковий кредит з федерального податку на доходи фізичних осіб у розмірі 30% витрат на обладнання екологічно безпечного приміщення, що розташоване на території США і використовується як житло цього платника. У разі, коли федеральний податковий кредит перевищує податкові зобов'язання платника, суму перевищення можна перенести на наступний рік (до 2016 р. включно) [8]	США: з 2006 р. до 2008 р. діяла податкова знижка (1,8 дол США за квадратний фут уведених в експлуатацію будівель). База – площа будівель, які давали змогу скорочувати обсяг викидів принаймні на 50% [9]
Транспорт		Бельгія: податковий кредит у розмірі: 15% вартості транспортного засобу, якщо обсяг викидів не перевищує 105 г CO ₂ на 1 км шляху (максимальний розмір – 4 270 євро); 3% вартості – якщо обсяг викидів міститься в межах 105–115 г CO ₂ на 1 км шляху. (максимальний розмір – 800 євро) [18, с. 166]	Бельгія: податкова знижка у розмірі 120% вартості транспортних засобів, які мають нульовий обсяг шкідливих викидів в атмосферу. Можливість зменшення об'єкта оподаткування на вартість пального для автомобілів, яке використовується у виробничих цілях, обмежено зі 100 до 75%, а для автомобілів з високим рівнем викидів – до 50% [18, с. 167]
		Канада: з 2006 р. діє податковий кредит з податку на доходи фізичних осіб, до складу якого дозволено зарахувати всі витрати на проїзд у громадському транспорті (автобуси, метро, приміські поїзди та пором). Зазначені витрати не підлягають відшкодуванню, а можуть бути використані лише для зменшення податкового зобов'язання фізичної особи у поточному році [4].	
		Нідерланди: з 2010 р. діє податкова знижка (750 євро) для покупців нових екологічно безпечних автомобілів з податку, який сплачується за придбання автомобіля [18, с. 41]	
		США: податковий кредит з федерального податку на доходи фізичних осіб, який становить від 2 500 дол до 7 500 дол США, залежно від ємності електричної батареї, яку встановлюють на транспортний засіб. Поширюється винятково на нові транспортні засоби, придбані в період з 31.12.2009 р. до 31.12.2011 р., маса яких не перевищує 14 000 фунтів, які мають чотири або більше коліс та електричну батарею ємністю не менше ніж 4 кВт-години, що заряджається від зовнішнього джерела електроенергії. Очікується можливість підвищення ефективності використання палива в міському режимі експлуатації на 50%, а в комбінованому – на 25% [19]	

оподаткування у світових масштабах, наслідком чого може стати поступовий перехід до більш надійних та безпечних виробничих процесів.

Масштаб сучасних екологічних загроз, у поєднанні з постійним зростанням популярності податкових засобів їхнього вирішення, дають підстави вважати, що вже найближчим часом варто очікувати підвищення частки екологічних податків у загальній сумі податкових надходжень. При цьому скорочення абсолютних показників надходжень від екологічного оподаткування може виявитися позитивною динамікою. У деяких випадках це може бути свідченням зменшення об'єкта оподаткування (обсягу забруднення, масштабу руйнівного впливу на довкілля), а відповідно й дієвості податкових важелів державного регулювання охорони навколишнього природного середовища.

Серед недоліків змін, які провели європейські країни щодо оподаткування екологічно шкідливих видів діяльності, варто виділити те, що їх дію передусім оцінюють на основі фіскальної ефективності, а не зменшення негативного впливу на довкілля. Ураховуючи збільшення кількості екологічних податків та їхньої питомої ваги в загальній сумі податкових надходжень, з'являється можливість збільшити обсяг фінансування природоохоронних заходів. Натомість більшу частину акумульованих коштів доволі часто використовують для подолання інших соціально-економічних проблем (особливо під час кризи). Такі висновки підтверджує низький рівень упевненості керівників підприємств у цільовому використанні сплачених коштів [15]. З іншого боку, це є додатковим стимулом для збільшення обсягу інвестицій у безпечні для навколишнього середовища технології, що дає право принаймні частково компенсувати ці витрати зменшенням податкового зобов'язання. Позитивний ефект мали дії урядів стосовно стимулювання екобезпечної поведінки фізичних осіб. Завдяки цьому поступово формується суспільна позиція: усвідомлення небезпеки й негативне ставлення до використання матеріалів та продукції, що можуть зашкодити довкіллю. Найбільшого поширення набули податкові стимули в транспортній та будівельній галузях. Подібні заходи заслуговують особливої уваги стосовно можливості та потреби їхнього використання в Україні.

Адаптація досвіду зарубіжних країн у сфері податкового регулювання охорони довкілля має відбуватися з урахуванням як позитивних, так і негативних наслідків використання різних інструментів, з дотриманням основної ідеї «зелених» податкових реформ – перенесення податкового навантаження на екологічно деструктивні процеси. Водночас, екологічне оподаткування не має перетворюватися на джерело покриття непередбачених витрат. Навпаки, екологічні податки повинні стати формою співпраці держави та платників для скорочення антропогенного навантаження на навколишнє середовище. Кошти підприємств при цьому дають змогу компенсувати недостатній обсяг державного фінансування природоохоронних витрат. Економічно виправданими такі витрати стають для підприємства не лише завдяки скороченню об'єкта оподаткування екологічним податком, але й завдяки заохочувальному скоро-

ченню податкового зобов'язання з інших податків на суму завданих витрат, або її частину. Цей процес є взаємовигідним лише за умови стабільності та послідовності дій обох сторін. Держава також має взяти на себе обов'язок фінансування науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, у той час як підприємство, упроваджуючи цю технологію, частково компенсуватиме вартість таких розробок. Це має вплинути на інвестиційну привабливість екологічно безпечних проектів завдяки скороченню терміну їхньої реалізації. Екологізація податкової системи України повинна набути комплексний характер, що забезпечить досягнення намічених цілей соціально-економічного розвитку.

Література

1. Браун Л. Экономика : как создать экономику, оберегающую планету / Л. Браун ; [пер. с англ.] – М. : Весь мир, 2003. – 392 с.
2. В отличие от предыдущих лет, кондиционерная кампания 2008 года в Японии началась еще зимой 2007 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.c-o-k.com.ua/content/view/1240/53>
3. Опис юрисдикції – Франція [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.wenzel.ru/registr_ec_france_inf.html
4. About the federal tax credit for public transit passes [Electronic resource]. – Access mode: http://www.transitpass.ca/about_e.asp
5. Botman D. Tax and pension reform in the Czech Republic – Implications for growth and debt sustainability [Electronic resource] / D. Botman, A. Tuladhar. – Access mode: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2008/wp08125.pdf>
6. Climate Change and Biodiversity. Technical Paper V / [H. Gitay, A. Suárez, R. Watson, D. Dokken eds.]. – Geneva, Switzerland : IPCC, 2002. – 86 p.
7. Energy for a sustainable future. The secretary-general's advisory group on energy and climate change: summary report and recommendations. 28 April 2010. New York [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.un.org/wcm/webdav/site/climatechange/shared/Documents/AGECC%20summary%20report%5B1%5D.pdf>
8. Federal tax credits for consumer energy efficiency [Electronic resource]. – Access mode: http://www.energystar.gov/index.cfm?c=tax_credits.tx_index
9. Federal tax credits for energy efficiency [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.business.gov/manage/green-business/energy-efficiency/get-started/tax-credits.html>
10. Gillard J. Tax breaks for green buildings [Electronic resource] / J. Gillard. – Access mode: <http://www.scribd.com/doc/34817384/Tax-Breaks-for-Green-Buildings>.
11. Jackson R. Is the Green economy coming? / R. Jackson The Association of Chartered Certified Accountants. – 2009. – February [Electronic resource]. – Access mode: http://www.accaglobal.com/pubs/general/activities/library//sus_pubs/tech-tp-gec.pdf.
12. Kesti J. Editor L.L.M. European Tax Handbook / J. Kesti. – Amsterdam : IBFD Publikations BV, 2003. – 720 p.
13. Non-paper «green elements from member states' recovery plans» [Electronic resource]. – Access mode: http://ec.europa.eu/environment/integration/pdf/recovery_plans.pdf
14. Roodman D. M. Environmental Shifts Multiplying / D. M. Roodman. – New York : W. W. Norton & Company, 2000. – P. 138–139.

15. Schofeld M. Appetite for change. Global business perspectives on tax and regulation for a low carbon economy [Electronic resource] / M. Schofeld. – Access mode: <http://www.greenbiz.com/business/research/report/2010/06/02/appetite-change>.
 16. Speck S. Energy taxation and green tax reform in Central and Eastern Europe [Electronic resource] / S. Speck, J. McNicholas, N. Jackson. – Access mode: <http://www.mzp.cz/www/zamest.nsf/0/004cac35?OpenDocument>
 17. Taxation trends in the European Union – Data for the EU Member States and Norway / European Commission. – Luxembourg : Publications office of the European Union, 2009 – 384 p.
 18. Taxation trends in the European Union – Data for the EU Member States, Iceland and Norway / European Commission. – Luxembourg : Publications office of the European Union, 2010 – 430 p.
 19. Timken M. New tax incentives and benefits make hybrid cars more appealing than ever [Electronic resource] / M. Timken. – Access mode: <http://environment.about.com/od/greenlivingdesign/a/hybridcars.html>
-