

DOI 10.35775/PSI.2025.123.6.044

УДК 32.327

М.С. КОЗЫРЕВА

аспирант факультета глобальных процессов

МГУ имени М.В. Ломоносова,

Россия, г. Москва

E-mail: cozyreva.masha@yandex.ru

SPIN-код автора: 1558-7600

## НАЛОГОВАЯ ПОЛИТИКА ГОСУДАРСТВ ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ КАК ИНСТРУМЕНТ СДЕРЖИВАНИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПРОБЛЕМЫ (НА ПРИМЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЫ)

Под климатом подразумевают многолетний режим погоды, установившийся в том или ином регионе. В последние десятилетия климатологи фиксируют значительное повышение среднегодовой температуры на планете. Проблемы современных изменений климата, особенно быстрых в последние десятилетия, все больше беспокоят мировое сообщество, делая данный вопрос ключевым элементом глобальной экологической проблемы. Особое внимание в контексте экологической, в частности климатической, угрозы устремлено на развивающиеся государства. Процесс наращивания их экономического потенциала сопряжен с активной индустриализацией и загрязнением окружающей среды. При этом формы наднационального регулирования для этой категории государств в области экологии остаются довольно гибкими. К данной категории относятся и государства Латинской Америки, что актуализирует изучение механизмов «зеленой» политики в данных странах. Среди многообразия подходов особого внимания заслуживает принцип «загрязнитель платит», который возможно притворить в жизнь с помощью налогов. Данные обстоятельства определяют цель исследования - выявить особенности применения налоговой политики государств Латинской Америки для сдерживания глобальной экологической проблемы на примере транспортной сферы. Для ее реализации был привлечен обширный пласт статистических материалов и использован сравнительный анализ опыта государств различных субрегионов Латинской Америки. Данный инструментарий помог выявить противоречивый характер налоговых подходов государств в транспортной сфере для реализации «зеленой» политики. Выбранные Доминиканской Республикой, Эквадором и Чили стратегии имеют значительное количество исключений и послаблений, налоговые ставки остаются низкими. Такая ситуация обусловлена с необходимостью государств Латинской Америки балансировать между экономической выгодой и природоохранной политикой.

**Ключевые слова:** Латинская Америка, экология, налоги, транспорт, окружающая среда, изменение климата.

**Введение.** Налоги являются важным инструментом для государств, стремящихся обеспечить больший объем разумно предсказуемых доходов, добиться их перераспределения и обеспечить граждан инфраструктурой и социальными гарантиями, такими как здравоохранение и образование. С годами идее налогообложения, как важнейшей составляющей развития, придавалось все большее значение.

Тем не менее, экономическое развитие не может быть достигнуто без определенного ущерба в иных областях. Большая часть экономической деятельности человека влечет за собой урон окружающей среде, который в целом не принимается во внимание должным образом теми, кто его производит. Ввиду плотной взаимосвязи природопользования и государственной экономической стратегии, применение налоговых инструментов для изменения поведения субъектов частного сектора с целью защиты окружающей среды и полонения бюджета кажется очевидным способом регуляции данных вопросов. Идея подобной взаимосвязи была выделена еще в концепции Альфреда Маршалла (1842-1924). А разработкой первого налога на базе данного исследования занялся Артур Пигу (1920 г.), он высказался о применении корректирующего налога непосредственно к источнику загрязнения [13]. Это должно позволить достичь социального оптимума в точке, где предельная частная выгода от загрязнения равна предельным общественным издержкам. Данный концепт не только стал базисом для становления природоохранных фискальных инструментов в 1990-ые годы в Европе, но и на сегодняшний день служит вдохновением для налоговых систем многих других стран. С течением времени и повышением осведомленности международного сообщества об усугублении экологических проблем в глобальном масштабе потенциал налогов как инструмента государственной политики завоевывает видное место на основных дискуссионных форумах развивающихся стран. В качестве результата Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), Международное энергетическое агентство (МЭА) и Европейская комиссия согласовали широкий набор экологических налогов, определяя их как «любой обязательный, безответный платеж в пользу органов государственного управления, имеющий особое значение для окружающей среды» [13]. Сюда входят сборы, взимаемые с энергетических продуктов, включая ископаемое топливо, использования автотранспортных средств, выработки твердых и жидких отходов, выбросов вредоносных газов или эксплуатации природных ресурсов в целом.

Латинская Америка тоже полагается на данное определение, разрабатывая в этом вопросе ряд мероприятий и конкретных усилий в течение последнего десятилетия. Тем не менее, несмотря на разнообразие доступных инструментов и множество способов их применения, все еще сохраняется проблема относительно низкой ставки, а также ее вариативность в разных странах региона. Данные показывают, что доля экологических налогов в среднем составляет около 1,3% ВВП и 6,4% общего налогового дохода государств, что является довольно низким показателем [9]. Таким образом, усовершенствование политики в данной

области является доступной точной роста эффективности сдерживания экологической проблемы в рассматриваемых государствах.

По причине особой актуальности вопроса использования налогообложения в качестве инструмента коррекции налоговой проблемы в Латинской Америке данная проблематика была всесторонне освещена в трудах отечественных и зарубежных исследователей, в том числе в работах Бринчук М.М., Дробот Г.А., Холодкова Н.Н., Альмьеда М., Фуллертона Д., Полински А. Однако фактор фискального регулирования транспортного сектора для защиты окружающей среды требует дополнительного освещения. Так, целью данной статьи является выявить особенности применения налоговой политики государств Латинской Америке для сдерживания глобальной экологической проблемы на примере транспортной сферы.

**Анализ основных подходов налогообложения транспортных средств с целью защиты окружающей среды.** Одним из распространенных подходов сдерживания экологической проблемы является применения принципа «загрязнитель платит». Налоговая политика является ярким примером использования подобного решения. Однако диапазон вариантов установления цены на выработку неблагоприятных парниковых газов, в частности углерод, включает множество направлений коррекции экологически неблагоприятной деятельности. Среди них стоит выделить применение платежей и сборов к автотранспортным средствам как способ установления скрытой «платы за загрязнение», которое выражается в выбросах углерода и других загрязняющих газов. Так, фискальная политика в данной сфере насчитывает значительную вариативность подходов, что актуально и для Латинской Америки. В большинстве стран этот тип налогообложения включает в себя сочетание периодических налогов (на владение транспортным средством или его использование) и единовременные выплаты (при покупке, импорте или регистрации), а также их комбинированное. Последние обычно рассчитываются на основе критериев не только экономических, но и технических (объем цилиндров, возраст, вес), социальных (будет ли авто использовано в качестве общественного, задействовано при медицинской помощи или в иных общественно важных аспектах), коммерческих (количество пассажиров, грузоподъемность) или действительно экологический (расход топлива, выбросы загрязняющих веществ, установленный каталитический нейтрализатор). Ввиду отсутствия консенсуса по данному вопросу, в 2010 году ОЭСР была предложена следующая классификация налогов на автотранспорт [11. С. 138].

- Налоги на импорт автомобилей, покупку и продажу и регистрацию. К ним относятся тарифы на трансграничную торговлю, НДС или налоги с продаж, а также выборочные налоги, применяемые при покупке или первом вводе в эксплуатацию транспортных средств.

- Периодические налоги на владение автотранспортными средствами. Как правило, они взимаются в течение всего периода нахождения объекта в собственности, обычно в форме ежегодного налога, который может рассчитываться

по стандартной ставке или на основе какого-либо показателя (объем двигателя, тип топлива, масса).

- Экологические налоги, связанные с эксплуатацией и использованием автотранспортных средств. Они включают налоги на потребление топлива.

Помимо разнообразия инструментов, налогообложение автотранспортных средств обладает некоторыми особенностями, которые отличают их от иных потенциально имеющих отношение к охране окружающей среды. Проблема заключается в обилии и неоднородности неразрешенных вопросов, что таит в себе чрезмерное производство и эксплуатация моторизированной наземной техники [11. С. 137]. Среди них можно отметить не только локальное и глобальное загрязнение воздуха, экономическую зависимость от нефтепродуктов, но и заторы на дорогах и дорожно-транспортные происшествия, возможность шумового загрязнения и чрезмерные расходы на содержание дорог и автомагистралей, что тоже несут в себе экологическую угрозу.

Хотя некоторые из этих явлений косвенно связаны с окружающей средой, любая мера природоохранной политики, применяемая к автотранспортным средствам, должна базироваться на многостороннем комплексном подходе, разрешающем многочисленные проблемы. Стимулируя сокращение потребления, налог на топливо может помочь контролировать загрязнение окружающей среды и глобальное потепление, в то же время, препятствуя использованию транспортных средств (косвенно увеличивая относительные эксплуатационные расходы), тем самым уменьшая внешние эффекты, такие как заторы и дорожно-транспортные происшествия [11. С. 138]. Однако наиболее эффективным подходом с точки зрения затрат, даже с учетом значительных административных расходов, является введение нескольких плат, основанных на предельных издержках каждого фактора.

**Опыт латиноамериканских государств по применению налога на транспортные средства для регуляции экологической проблемы.** Использование обилия инструментов и учет множество факторов характерен не только для стран, стоящих в авангарде экологической повестки. Данная модель была выбрана и Латинской Америкой. Для комплексного рассмотрения специфики столь разнообразного и неоднородного в своем политическом и экономическом устройстве регионе был выбран подход исследования отдельных ярких представителей субрегионов Латинской Америки. По этой причине данная статья фокусируется на опыте Доминиканской Республики, расположенной в зоне Карибского бассейна и открытой для экологических новаций, Эквадора, локализованного на Севере Анд и имеющего свою уникальную природоохранную идею «Матери Земли», и Чили, представляющего зону Южного Конуса, которая балансирует между динамичным экономическим развитием и «зеленой» регуляцией.

Пионером стала Доминиканская Республика, введя семнадцатипроцентный платеж на первую регистрацию транспортного средства, что был притворен в жизнь в 2005 году. В ноябре 2012 года входе широкой фискальной реформы

он был дополнен налогом на новые и подержанные автомобили (DGII) [5], который рассчитывается на основе их выбросов CO<sub>2</sub> на километр. В данном случае стоимость, страхование и перевозка, заявленные на таможне, формируют облагаемую базу, для которой применяются ставки в диапазоне от 0% (до 120 г CO<sub>2</sub> на километр) до 3% (более 380 г CO<sub>2</sub> на километр) в зависимости от потенциальных выбросов каждого транспортного средства [5]. Хотя пассажирский транспорт и грузовые автомобили специально освобождены от этого налога, суммы, собранные DGII, превзошли ожидания. В 2015 году он собрал 515,2 млн доминиканских песо (около 11,4 млн долларов США), что эквивалентно 0,017% ВВП [5]. Так, можно отметить, что, несмотря на стремление Доминиканской республики стать первопроходцем в вопросе налогообложения транспорта, поступления от введенной меры на фоне остальных доходов страны остаются низкими.

Новаторский был реализован и Эквадором благодаря экологическому налогу на загрязнение в автотранспортной сфере (IACV), созданному в ноябре 2011 года [6. С. 43]. Он применяется к контаминации от использования автомобилей, принадлежащих физическим лицам, и включает ряд льгот, предусмотренных для государственного сектора, общественного пассажирского транспорта, такси и машин скорой помощи. Первоначально налог начал применяться к самым старым автомобилям в 2012 году и охватил все прочие к 2017 году [6. С. 44]. Его ставка основана на объеме двигателя, измеряемом в кубических сантиметрах, с применением поправочного коэффициента, определяемого возрастом транспортного средства. Хотя этот коэффициент предназначен для повышения абсолютного значения налога на наиболее загрязняющие транспортные средства, механизмы, тормозящие покупку новых автомобилей никак не предусмотрены. Другими словами, налог создает стимулы для принятия решений о покупке новых транспортных средств, при этом отсутствие фискальной регуляции выбросов оставляет интенсивность их использования вне контроля государственной политики.

Несмотря на это, IACV, по заключению ЭКЛАК, способствует изменению моделей потребления новых транспортных средств по критерию объема двигателя. Средняя мощность двигателя автомобильного парка страны сильно выросла в период с 1997 по 2006 год, но за последнее десятилетие эта тенденция резко изменилась. Так, в период с 2007 по 2011 год на автомобили с показателем от 1500 до 2000 см<sup>3</sup> приходилось 56%, а оставшиеся 44% составляли транспортные средства с объемом от 1500 см<sup>3</sup> и меньше. В 2012-2015 годах ситуация изменилась: первый сегмент составлял всего 37% от общего числа, а вторая группа стала преобладать на уровне 63% [6. С. 45].

Стремясь добиться реальных изменений в поведении пользователей, правительство Эквадора дополнило эту инициативу двумя положениями, поощряющими использование гибридных или электрических транспортных средств, и правилами, направленными на улучшение качества топлива. В первом случае гибридные и электрические транспортные средства стоимостью до 35 000 долларов США были освобождены от НДС и специального налога на потребление [6. С. 46].

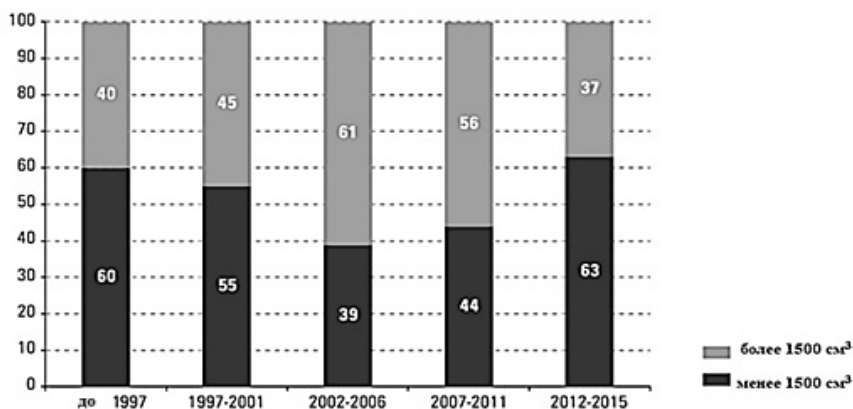


Рисунок 1. Эквадор: структура автопарка по объему двигателя (в процентах) [6]

Согласно данным Налоговой службы Эквадора, IACV ежегодно собирает в среднем 0,11% ВВП с момента его вступления в силу в 2012 года, что хотя и составляет менее 1% общих сборов страны, но на него прудится значительная часть, более 20%, фискальных поступлений от транспортных средств [6. С. 46]. Так, политика Эквадора соответствует многостороннему подходу, рекомендуемому ОЭСР, и общемировым трендам как, например, электрификация транспорта.

И в Эквадоре, и в Доминиканской Республике используемые инструменты являются примерами налоговой политики, адаптированной для сокращения загрязнения окружающей среды с помощью введения дополнительных расходов для потребителя, цель которых состоит в воспрепятствовании покупке или использованию определенных транспортных средств, которые считаются загрязняющими окружающую среду.

Этот же паттерн был выбран и в Чили, где налог на выбросы загрязняющих веществ от новых транспортных средств был введен в рамках крупной налоговой реформы в 2014 году [7]. Также известный как экологический налог на средства мобильности, он применяется с 2015 года в качестве разового платежа на закупки новых легковых и средних автотранспортных средств. Его размер определяется по формуле, включающей расход топлива автомобиля в городских условиях, выбросы оксидов азота и конечные розничные или импортные цены, включая НДС или таможенные пошлины. Согласно информации Налоговой службы, было собрано 34,1 миллиарда чилийских песо (около долларов США 50 миллионов) в 2015 году, что эквивалентно 0,02% ВВП [7]. Хотя пока невозможно изучить его общее влияние на модели потребления, наносящие ущерб окружающей среде, есть некоторые признаки изменений в желаемом направлении по мере роста доли рынка автомобилей с низким уровнем выбросов. Так, можно отметить, что, несмотря на более позднее проведение налоговой реформы, подход Чили не исключал несовершенств ранее примененных в регионе систем.

**Выводы.** Оценивая успех Чили, Доминиканской Республики и Эквадора, можно отметить, что выбранная модель экологического налога противоречит намерению заставить загрязнителей оплачивать все социальные и экологические издержки. Причина этого явление – стремление государств обеспечить поддержку социальной сфере и некоторым видам бизнеса. Однако выбросы, производимые двигателями внутреннего сгорания, наносят одинаковый ущерб окружающей среде независимо от того, для каких целей служит транспортное средство. Подобная ситуации позволяет отметить, что для поддержания иных сфер жизни общества, государства ослабляют эффективность первоначально выбранной стратегии «загрязнитель платит».

Более же выигрышным с точки зрения защиты окружающей среды мог бы стать подход не «штрафования» потребителя за использование неэкологичного транспорта, а налогообложение, опирающиеся на интенсивность эксплуатации транспортных средств или потребление ими жидкого топлива. Так, смещения вектора интенсивности налогообложения на энергетическую сферу мог стать плодотворным рращением снижения экологического ущерба.

Однако, углеводороды – одна из важных статей дохода региона, цены на них в Латинской Америке стабильно были ниже мировых. Однако введение дополнительных налогов на энергоресурсы и транспорт неуклонно ведут к повышению их стоимости. Подобная ситуация, с одной стороны, заставляет потребителя выбирать альтернативные виды энергии и экологичные виды транспорта, но с другой, приводит к потере важной отрасли регионального дохода. Так, регион сталкивается с выбором между экономической выгодой или природоохранной политикой, при этом лавры первенства пока достаются первому аспекту. Таким образом, фискальные инструменты, хотя применяются, остаются ограниченными по экономическим причинам.

### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. **Бринчук М.М.** Экологическое право. М.: ЭКСМО, 2022.
2. **Дробот Г.А., Кочеткова Е.Г.** Экологические проблемы как глобальная угроза безопасности // Вестник Московского университета Серия 18: Социология и Политология. 2009. № 3.
3. **Ермакова Е.А., Тюпакова Н.Н.** Комплексная классификация экологических налогов // Вестник СГСЭУ. 2018. № 2 (71).
4. **Холодков Н.Н.** Латинская Америка: проблемы экономического восстановления // Iberoamérica. 2018. № 3.
5. **Acerca de la DGII (Gobierno de la Republica Dominicana)** // <https://dgii.gov.do/sobreNosotros/AcercaDGII/Paginas/default.aspx>.
6. **Almeida M.D.** Política fiscal ambiental en el Ecuador: avances y desafíos, Project Documents (LC/W.705). Santiago: Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), 2015.

7. Chile's green tax strategy (Gobierno de Chile) // <https://4echile-datastore.s3.eu-central-1.amazonaws.com/wp-content/uploads/2020/08/04050324/1.-Strategy.-Chile%C2%B4s-Green-Tax.pdf>.
8. Ciclo del contribuyente (Gobierno de la Republica Dominicana) // <https://dgi.gov.do/Paginas/default.aspx>.
9. Fiscal Panorama of Latin America and the Caribbean (ECLAC). 2019 // [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44517/1/S1900074\\_en.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44517/1/S1900074_en.pdf).
10. **Fullerton D., A. Leicester and S. Smith.** Environmental Taxes // NBER Working Paper. 2008. Vol. 14197.
11. **Harding M.** The diesel differential: differences in the tax treatment of gasoline and diesel for road use // OECD Taxation Working Papers. 2014. Vol. 21.
12. Plan estratégico institucional 2021-2024 (Ministerio del Ambiente y Agua) // <https://www.ambiente.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/04/PLAN-ESTRATEGICO-INSTITUCIONAL-MAAE.pdf>.
13. **Polinsky A.M., Shavell S.** Pigouvian Taxation with Administrative Costs. Cambridge: National Bureau of Economic Research, 1981.

#### **M.S. KOZYREVA**

Postgraduate student of the Faculty of Global Processes,  
Lomonosov Moscow State University,  
Moscow, Russia  
SPIN code: 1558-7600

## **LATIN AMERICAN STATES TAX POLICY AS AN INSTRUMENT FOR CONTAINING GLOBAL PROBLEMS (USING THE TRANSPORT SECTOR AS AN EXAMPLE)**

*Climate is a long-term weather regime established in a particular region. In recent decades, climatologists have recorded a significant increase in the average annual temperature on the planet. The problems of modern climate change, especially rapid in recent decades, are increasingly troubling the world community, making this issue a key element of the global environmental problem. Particular attention in the context of environmental, in particular climate, threats is focused on developing countries. The process of increasing their economic potential is associated with active industrialization and environmental pollution. At the same time, the forms of supranational regulation for this category of countries in the field of ecology remain quite flexible. This category also includes Latin American countries, which actualizes the study of the mechanisms of «green» policy in these countries. Among the variety of approaches, the «polluter pays» principle deserves special attention, which can be implemented through taxes. These circumstances determine the purpose of the study - to identify the features of the application of tax policy in Latin American countries to contain the global environmental problem using the example of the transport sector. For its implementation, an extensive layer of statistical materials was*

*involved and a comparative analysis of the experience of states in various subregions of Latin America was used. This toolkit helped to identify the contradictory nature of tax approaches of states in the transport sector for the implementation of «green» policy. The strategies chosen by the Dominican Republic, Ecuador and Chile have a significant number of exceptions and concessions, tax rates remain low. This situation is due to the need for Latin American states to balance between economic benefits and environmental policy.*

**Key words:** *Latin America, ecology, taxes, transport, environment, climate change.*