

О.М. Хасанов,
мустақил изланувчи, Солиқ академияси

Солиқлар воситасида атроф-муҳитни муҳофаза қилишнинг Япония тажрибаси

В статье раскрыта теоритическая и практическая значимость защиты окружающей среды посредством налогов, а также изучен передовой опыт Японии в данной сфере. В рамках поставленных вопросов к теме в статье особое внимание уделено работам, осуществленным в Японии и их эффективным результатам. В заключительной части статьи сделан вывод о том, что использование налогового механизма Японии по предотвращению загрязнения окружающей среды может привести к положительным результатам.

The article disclosed in theory and practical importance of environmental protection through taxes and explored the best experiences of Japan in this field. Within the questions posed to a subject in article the special attention is paid to the works which are carried out in Japan and their effective results. The final part of the article concludes that the use of the tax mechanism of Japan prevent the environmental pollution can lead to positive results.

Калитли сўзлар: солиқ, солиқ имтиёзи, солиқ механизми, экология, табиатни муҳофаза қилиш, атроф муҳит, табиий ресурслар.

Биз биламизки инсоният ва табиат бир-бирига узвий боғлиқдир. Табиатдаги бойликлар инсониятнинг кун кечириси учун жуда муҳим ҳисобланиб, инсон табиатсиз яшай олмайди ва у табиатнинг ажралмас кичик бир қисми ҳисобланади. Табиатни муҳофаза қилишни кишилар азал-азалдан ўз бурчлари деб билишган ва улар табиат ҳамда ундаги бойликлардан самарали ва оқилона фойдаланишга, унинг гўзаллиги ҳамда мусаффолигини сақлаб қолиш каби вазифаларни доимий равишда амалга ошириб келган.

Мамлакатимизда ҳам мазкур долзарб вазифаларни бажаришни таъминлаш бўйича бир қатор муҳим тадбирлар амалга оширилмоқда. Хусусан, 2015 йил 5 майда Ўзбекистон Республикаси Президентининг ПҚ-2343-сонли қарори қабул қилинган ва мазкур қарор билан **иқтисодий ривожланган мамлакатларнинг илғор тажрибасини эътиборга олган ҳолда** иқтисодиётнинг энергия сифимини тубдан қисқартириш, *қайта тикланмайдиган углеводород ресурсларидан оқилона ва самарали фойдаланишни таъминлаш*, ишлаб чиқарилаётган маҳсулотлар рақобатдошлигини ошириш, шу асосда иқтисодиёт тармоқлари ва аҳолини ёқилғи-энергетика ресурслари билан барқарор таъминлаш мақсадида, 2015-2019 йилларда амалга оширилиши лозим бўлган вазифалар белгилаб олинган [1].

Атроф-муҳитни муҳофаза қилишда олимлар ўзининг назарий фикр ва мулоҳазаларини иқтисодий асарларида ҳам баён қилиб келганлар. Жумладан,

1877-1959 йилда яшаб ижод қилган инглиз олими Артур Пигу атроф муҳитни муҳофаза қилиш ва унга етказилган зарарни фискал инструментлар орқали ўрнини қоплаш масаласи муҳимлигини биринчилардан бўлиб, 1920 йилда назарий асослаб берган [2].

Лекин, кишилик жамиятининг ривожланиб бориши инсониятнинг табиий бойликлардан жуда кўп миқдорда фойдаланишни ҳаётий заруратга айлантирди. Натижада деҳқончилик ва чорвачилиқдан сўнг саноат соҳаси пайдо бўлиб, ушбу соҳанинг ривожланиб бориши атроф-муҳит ҳамда табиатга жиддий зарар етказишга сабаб бўлмоқда. Табиатга турли омиллар натижасида ўтказилган салбий таъсирлар келажакда ишлаб чиқаришнинг ривожланиши билан бирга ҳайвонот олами ва одамларнинг саломатлигига ҳам жиддий хавф солмоқда.

Жамият ривожланиши натижасида атроф-муҳит ва табиатга етказиладиган зарарни қуйидаги тартибда гуруҳлаш мумкин:

- ишлаб чиқариш тизимини ривожланиши натижасида атроф-муҳитни ифлослантириш;

- атмосферага зарарли газлар чиқариш ва табиий мувозанатни бузиш.

Маълумки табиий захиралар миқдори чегараланган бўлиб, доимий равишда улардан фойдаланиш уларни батомом тугашига олиб келади. Ривожланиш даражаси ҳозирги суръатларда давом этадиган бўлса, олимлар томонидан олиб борилган ҳисоб-китобларга кўра, сайёрамиз бўйича мавжуд қора олтин захиралари 55-60 йил, табиий газ 70-75 йил, кўмир 150-160 йилга етиши баҳоланаяпти.

Шунингдек, мутахассисларнинг аниқлашларича, ҳар йили атмосферага 5 млрд тонна корбонат ангрийдид, тахминан 300 млн тонна углерод оксиди чиқарилади. Бу йигирманчи асрнинг биринчи яримидагига нисбатан 3,5 баробар кўп демакдир [3].

Халқаро энергетика агентлигининг таҳлилларига кўра эса, дунёдаги жами ёнилғининг атиги 45 фоизи 1972 йилда транспорт воситалари учун истеъмол қилинган бўлса, бугунги кунга келиб ушбу кўрсаткич 62 фоизга етганлигини ва ушбу рақамларнинг келажакда ўсиб бориши мумкинлиги аниқланган [4].

Бундан ташқари, мазкур агентлик томонидан эълон қилинган маълумотлар шуни кўрсатадики, 2035 йилга енгил автомобилларнинг сони 2011 йилга нисбатан икки баробарга ошиб, 1.7 миллиардга етади [5].

Осиё тараққиёти банкининг таҳлилларига кўра, атроф муҳитга салбий таъсир ўтказадиган омиллардан бири бу транспорт тизими ҳисобланади. Автотранспорт тизими томонидан истеъмол қилинган ёқилғи маҳсулотларини қайта ишлаш эвазига атроф муҳитга чиқариладиган зарарли газлар атмосферага чиқариладиган жами зарарли газларнинг 13 фоизини ташкил этади. Мутахассислар томонидан Осиё мамлакатларида атроф муҳитни муҳофаза қилиш йўналишида тегишли чора-тадбирлар кўрилмаганда, автотранспорт воситаларидан ҳавога чиқариладиган зарарнинг даражаси 2030 йилга бориб, 2000 йилга нисбатан уч баробардан беш баробаргача ўсиши мумкинлиги маълум қилинган [6].

Ушбу кўрсаткичлар барча мамлакатлар қатори бевосита биз учун ҳам тегишлилигидан келиб чиқиб, юқорида қайд этилган рақамларни камайтириш

ёки уларни келиб чиқишини олдини олиш учун, бизда иқтисодий механизмлар яъни солиқ механизмларини қанчалик таъсири борлигини кўриб чиқишга тўғри келади.

Айни пайтда мамлакатимизда солиқ юкининг боқичма-босқич пасайтирилиши, солиқ имтиёзларининг жорий этилиши, солиққа тортиш тартибларини соддалаштирилиши юртимизда қулай ишбилармонлик муҳитини шакллантиришга хизмат қилмоқда, лекин амалдаги солиқ солиш тартиблари хўжалик субъектлар ва фуқароларни табиий бойликлардан оқилона фойдаланиш ва атроф-муҳитни муҳофаза қилиш фаоллигини жадаллаштиришга самарали таъсир кўрсатаётгани йўқ. Чунки айни пайтдаги солиқ қонунчилигида табиий бойликлардан оқилона фойдаланиш ва атроф-муҳитни муҳофаза қилишни рағбатлантиришга қаратилган солиқ механизмларини ўрни унчалик сезиларли эмас.

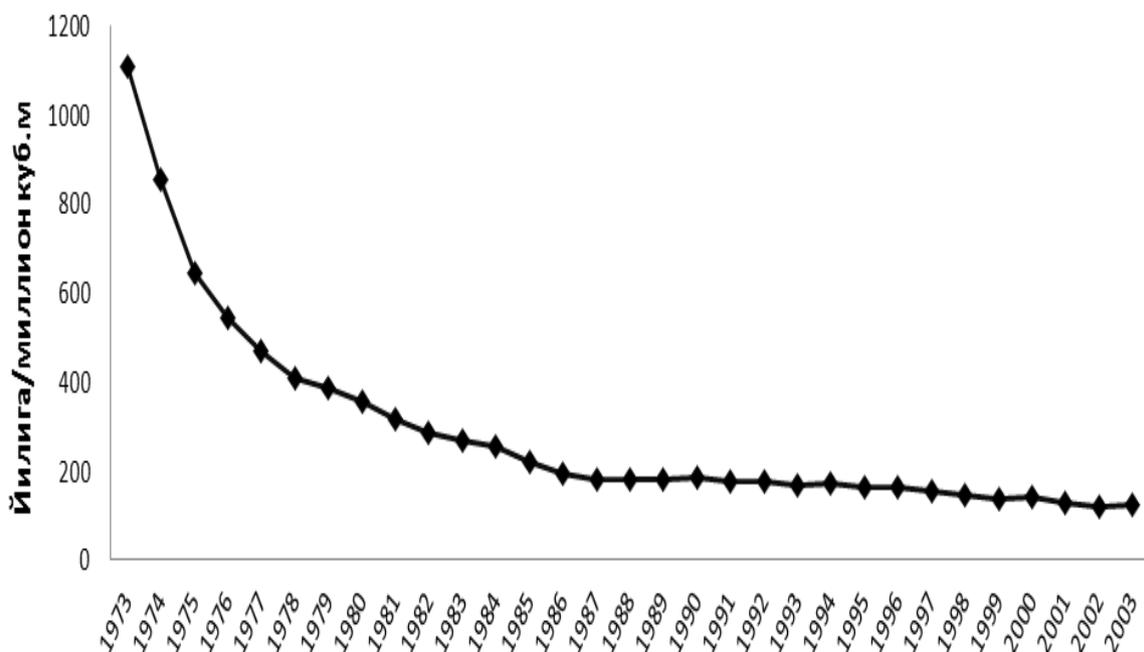
Маълумки солиқлар фақат хазинани тўлдириш воситаси эмас, балки иқтисодиётни тартибга солиш воситаси ҳам ҳисобланади. Шу боис атроф-муҳитга зарар етказишни олдини олишда ҳам солиқ механизмидан фойдаланиш анчагина самарали ҳисобланади. Ушбу тажриба ривожланган мамлакатлар амалиётида кўплаб учрайди ва солиқ механизмидан атроф муҳитни ҳимоялашда фойдаланиш ижобий самара бермоқда.

Тадқиқотларимиз доирасида дунёда иқтисодиёти ривожланган давлатлардан бири ҳисобланган Япониянинг мазкур йўналишдаги тажрибасини ўрганиш фикримиз тўғрилигидан далолат беради.

Иккинчи жаҳон уришидан сўнг Япония саноати шиддат билан ривожланиб, ялпи миллий маҳсулот бўйича 1968 йилда дунёда иккинчи ўринни эгаллади[7]. Мамлакат мазкур иқтисодий ривожланиш билан бир қаторда турли-хил ижтимоий муаммоларга дуч кела бошлади, ушбу муаммоларнинг асосийларидан бири бу атроф-муҳитни жиддий ифлосланиши ва табиий бойликларнинг камайиб бориши эди. Ушбу муаммоларни олдини олиш ва уларни бартараф этиш мақсадида, мамлакатда мазкур йўналишда бир қатор норматив-ҳуқуқий ҳужжатлар қабул қилинди. Жумладан, 1962 йилда *“Тутун ва қурумни тартибга солиш тўғрисида”*, 1968 йилда *“Ҳаво ифлосланишини назорат қилиш”*, 1973 йилда *“Компенсация тўғрисида”*ги қонунлар қабул қилинди.

Мазкур ҳужжатларни амалиётга татбиқ этилиши билан бир вақтда, 1970 йилда атроф-муҳитга чиқарилган олтингугурт оксиди учун солиқ жорий қилинган бўлиб, ушбу солиқдан асосий мақсад атроф-муҳитни олтингугурт оксидидан ҳимоя қилиш бўлган. Ушбу солиқ атроф-муҳитга чиқарилган олтингугурт оксидининг ҳажмидан келиб чиқиб белгиланган ва ундан ундирилган маблағ ҳавонинг ифлосланиши натижасида жабрланганларга молиявий компенсация сифатида сарфланган.

Мувафакқиятли қўлланилган экологик сиёсат ва иқтисодий механизмлар самараси ўлароқ 1973 йил ва 2003 йиллар давомида атроф-муҳитга чиқарилган олтингугурт оксиди сезиларли даражада камайган [8] (расм).



Расм. Японияда 1973-2003 йилларда атроф-муҳитга чиқарилган олтингугурт оксиди ҳажмининг ўзгариш динамикаси

Тўқсонинчи йилларнинг бошида дунёдаги автомобиль ишлаб чиқарувчи корхоналар томонидан тез ҳаракатланадиган ва энг йирик автомобиллар ишлаб чиқарилиши мақсад қилинган бир вақтда, Япониянинг Toyota автомобиль заводи биринчилардан бўлиб экологияга кам зарар етказувчи гибрид автомобиль ишлаб чиқарилиши устида тадқиқот ишларини амалга ошириб, маҳаллий ва халқаро автомобиль бозорига биринчилардан бўлиб 1997 йилда экологияга кам зарар етказувчи гибрид автомобиларни етказа бошлади [9].

Toyota автомобиль заводи томонидан амалга оширилган мазкур тадбирларни ушбу даврдаги айрим жараёнлар билан изоҳласак бўлади, биринчидан дунёдаги кўпгина халқаро ташкилотлар ва олимлар автотранспортдан ҳавога етказиладиган зарарнинг хавфи ўсиб бораётганлигидан ташвишлана бошлагани, иккинчидан Японияда ушбу даврга келиб ёнилғини тежайдиган, ихчам ва атроф муҳитга кам зарар етказувчи автотранспортдан фойдаланувчилар сонини ошириш мақсадида, уларга махсус солиқ чегирмаларидан фойдаланиш имконияти яратила бошланди.

Япония солиқ тизимида бугунги кунда транспорт воситаларига тегишли турли-хил солиқ солиш механизмлари мавжуд бўлиб, автомобилда ишлатиладиган ёнилғи ва газга, шунингдек ишлатиладиган транспорт воситасининг ҳажми ва турига қараб белгиланади.

Хусусий автомобиль эгалари автомобиллар двигателларининг ҳажмидан келиб чиқиб, йиллик солиқ тўлайдилар. Двигателларининг қуввати 1500 ва 2000 бўлган хусусий йўловчи ташувчи автомобилларнинг йиллик солиқ ставкаси 39,500 иена (420 АҚШ доллар атрофида) ҳисобланади.

Шу билан бирга, янги сотиб олинаётган хусусий автомобилларни *расмийлаштириш* ёки *қайта расмийлаштириш* пайтида ҳам айрим турдаги

солиқлар ҳисобланади, лекин бунда ёнилғини тежайдиган транспорт воситалари учун *солиқ чегирмалари мавжуд*.

Шунингдек, Японияда транспорт воситаларини расмийлаштириш ёки техник кўриқдан ўтказиш вақтида ҳам автомобилнинг оғирлигидан келиб чиқиб, солиқ ҳисобланади. Масалан, оғирлиги бир тоннагача бўлган хусусий йўловчи ташувчи автомобиллар учун бир йилда 8,200 иена (87 АҚШ доллари атрофида) солиқ ҳисобланади. Ушбу йўналишда Японияда кўпгина солиқ имтиёзлари ва солиқ чегирмалари ҳам мавжуд бўлиб, унинг асосий шартларидан бири бу транспортдан ҳавога чиқариладиган газнинг ҳажми, транспортнинг ёнилғи ва энергияни тежаши ҳамда унинг янгилигидир [10]. Японияда бевосита автотранспортдан чиқарилган газ ҳажмини ўлчовчи 1810 тага яқин махсус бекатлар мавжуд бўлиб, улар доимий равишда ҳавога чиқарилган техник газлар ҳажмини ўлчаб боради [11].

Бундан ташқари, Японияда қайта тикланадиган энергия манбаларидан фойдаланишни ривожлантириш йўлида ҳам солиқлар воситасида фойдаланилади, мисол учун ҳар бир сотилган 1000/кв электр энергияси учун, охириги истеъмолчидан 375 иена (4 АҚШ доллар атрофида) солиқ ундирилади. Бу ўлчов 1970 йилда жорий қилинган бўлиб, бундан асосий мақсад,

- ёнилғи ишлатиш воситасида ишлаб чиқилладиган энергияни қийматини ошириш орқали ундан фойдаланувчилар сонини камайтириш ва

- энергия ишлаб чиқаришда ёнилғидан фойдаланишни камайтириш орқали атроф-муҳитни муҳофаза қилиш;

- ёнилғи ишлатиш воситасида ишлаб чиқилладиган энергияни ўрнини босувчи қайта тикланувчи энергия манбаларидан фойдаланишга истеъмолчиларни жалб қилиш бўлган.

Шунингдек, Японияда қайта тикланувчи энергия манбаларидан фойдаланишга ундовчи бошқа енгилликлар ҳам мавжуд бўлиб, улардан бири бу қайта тикланувчи энергия воситасида ишлайдиган асбоб-ускуна сотиб олинганда унинг харид ва ўрнатиш нархи ўттиз ёки юз фоизга камайтирилади. Ушбу каби имтиёзлар натижасида, Япония бугунги кунда қайта тикланувчи энергия манбаларидан фойдаланувчи ускуналар ишлаб чиқариш бўйича дунёда етакчи мамлакатлардан бири ҳисобланади.

Мазкур солиқ солиш механизмларини атроф-муҳитни муҳофаза қилишдаги роли ва Японияни ўзига хос тажрибаси ривожланган мамлакатлар орасида уни мазкур йўналишда етакчи ўринларни эгаллашига сабаб бўлган. Масалан, дунёдаги энг йирик аудиторлик компанияларидан бири KPMG томонидан 2013 йилда “Иқтисодий ҳамкорлик ва ривожланиш ташкилоти”га аъзо бўлган 21 та мамлакатнинг солиқ тизими воситасида атроф муҳитни муҳофаза қилиш йўналишидаги “2013 Яшил солиқ кўрсаткичи” (*GREEN TAX INDEX 2013*) номли тадқиқоти натижаларига кўра, Япония умумий кўрсаткичлар бўйича етакчи иккинчи ўринни эгаллаган [12] (1- жадвал).

Солиқ тизими воситасида атроф муҳитни муҳофаза қилиш йўналишидаги мамлакатларни тутган ўрни

Умумий кўрсаткич		Солиқ имтиёзлари бўйича кўрсаткич		Солиқ жарималари бўйича кўрсаткич	
АҚШ	1	АҚШ	1	Франция	1
Япония	2	Жанубий Корея	2	Япония	2
Буюк Британия	3	Хитой	3	Буюк Британия	3
Франция	4	Ҳиндистон	4	Финландия	4
Жанубий Корея	5	Буюк Британия	5	Хитой	5
Хитой	6	Канада	6	Ирландия	6
Ирландия	7	Голландия		Испания	
Голландия	8	Япония	8	Австралия	
Белгия	9	Ирландия	9	Голландия	9
Ҳиндистон	10	Белгия	10	Жанубий Корея	
Испания	11	Сингапур	11	Жанубий Африка	
Канада		Бразилия	12	Белгия	
Жанубий Африка	13	Жанубий Африка		12	Германия
Сингапур	14	Аргентина	14	АҚШ	14
Финландия	15	Испания	15	Сингапур	15
Германия		Франция	16	Канада	16
Австралия	17	Германия	17	Россия	17
Бразилия	18	Мексика	18	Ҳиндистон	
Аргентина	19	Австралия	19	Аргентина	19
Мексика	20	Россия	20	Бразилия	
Россия	21	Финландия	21	Мексика	

Хулоса ўрнида шуни айтиш лозимки, Осиёнинг энг ривожланган мамлакатларидан бири Японияда атроф муҳитни муҳофаза қилиш йўналишида солиқ солиш механизмлари етарлича жорий этилган ва улар бевосита атроф-муҳитни муҳофаза қилишда самарали ўз таъсирини кўрсата олади.

Япония тажрибаси ва мамлакатимиз иқтисодий сиёсатининг устувор йўналишларидан келиб чиққан ҳолда, атроф-муҳит ифлосланиши ва табиатга етказиладиган зарарни олдини олиш ҳамда табиий ресурслардан оқилона фойдаланиш, шунингдек олдимизга ушбу йўналишда кўйилган вазифаларни тўлиқ бажариш мақсадида, Япониянинг самарали натижалар берган солиқ механизмларидан фойдаланиш тизимини ишлаб чиқиш ва уларни солиқ қонунчилигига босқичма-босқич киритиш мақсадга мувофиқ деб ўйлаймиз.

Бунинг натижасида мамлакатимиз солиқ тизимидаги норматив-ҳуқуқий ҳужжатларда атроф-муҳит ифлосланишини олдини олишга доир ва табиатга етказилган зарарни қоплаш имконини берувчи фискал инструментлар яратилади.

Фойдаланилган адабиётлар рўйхати

1. Ўзбекистон Республикаси Президентининг “2015 - 2019 йилларда иқтисодиёт тармоқлари ва ижтимоий соҳада энергия сарфи ҳажмини қисқартириш, энергияни тежайдиган технологияларни жорий этиш чора - тадбирлари дастури тўғрисида”ги ПҚ-2343-сонли қарори, 2015 йил 5 май.
2. Sandmo.A. Atmospheric Externalities and Environmental Taxation page 2. - <https://www.nhh.no/Admin/Public/DWSDownload.aspx?File=/Files/Filer/institutter/sam/Discussion+papers/2010/23.pdf>
3. Алихонов.Б., Самойлов.С. Муқобил энергия манбалари инновацион тараққиётга хизмат қилади. // Халқ сўзи, 2014 йил 28 май, № 103.
4. The KPMG Green Tax Index 2013, page 26.- <https://www.kpmg.com/Global/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/green-tax/Documents/kpmg-green-tax-index-2013.pdf>
5. World Energy Outlook 2012, page 4. - <http://www.worldenergyoutlook.org/media/weowebiste/2012/presentationtopress.pdf>
6. Reducing Carbon Emissions from Transportation Projects., Asia Development Bank. - <http://www.oecd.org/derec/adb/47170274.pdf>
7. Comprehensive Handbook of Japanese Taxes 2010, page 13. - http://www.mof.go.jp/english/tax_policy/publication/taxes2010e/taxes2010e.pdf
8. Taxation, Innovation and the Environment, page 239-249. (OECD 2010). http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/environment/taxation-innovation-and-the-environment_9789264087637-en
9. Fukuya.I., Alva.L. Developing Asia’s competitive advantage in green products: Learning from Japanese experience, page 6. <http://www.adb.org/sites/default/files/publication/156083/adbi-wp228.pdf>
10. The KPMG Green Tax Index 2013, page 26, - <https://www.kpmg.com/Global/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/green-tax/Documents/kpmg-green-tax-index-2013.pdf>
11. Fukuya.I., Alva.L. Developing Asia’s competitive advantage in green products: Learning from Japanese experience, page 19. <http://www.adb.org/sites/default/files/publication/156083/adbi-wp228.pdf>
12. The KPMG Green Tax Index 2013, page 4-5, 20. - <https://www.kpmg.com/Global/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/green-tax/Documents/kpmg-green-tax-index-2013.pdf>