DOI: 10.17117/na.2016.11.01.273

Поступила (Received): 30.11.2016

<http://ucom.ru/doc/na.2016.11.01.273.pdf>

Путренко А.В. Утилизационный сбор

Putrenko A.V.
Recycling fee

В статье анализируется применение утилизационного сбора как меры, призванной обеспечить экологическую безопасность Российской Федерации. Рассмотрены проблемные вопросы уплаты сбора, выявлены цели и задачи его взимания. Изучено значение утилизационного сбора в экономике страны, в том числе влияние на формирование доходов федерального бюджета

Ключевые слова: транспортные средства, утилизационный сбор, федеральный бюджет

The article analyzes the use of utilization fee as a measure to ensure the environmental safety of the Russian Federation. Considered problematic issues of payment of the fee, identified goals and objectives of its collection. Studied the importance of the recycling collection in the country's economy, including the impact on the formation of the federal budget

Key words: vehicles, recycling, the federal budget

Путренко Анастасия Владимировна

Магистрант

Адыгейский государственный университет

г. Майкоп, ул. Университетская, 188

Putrenko Anastasia Vladimirovna

Master

Adyghe state university

Maikop, Universitetskaja st., 188

Утилизационный сбор, уплачиваемый за каждое колесное транспортное средство, ввозимое в Российскую Федерацию или произведенное в стране, был введен в России с 1 сентября 2012 г. Федеральным законом от 28.07.2012 № 128-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об отходах производства и потребления» и статью 51 Бюджетного кодекса Российской Федерации». С этого момента невозможно зарегистрировать автомобиль в органах ГИБДД и получить документы на него без уплаты этого сбора.

Его введение совпадает с вступлением Российской Федерации в ВТО и, по мнению ряда экспертов, в первую очередь было направлено на защиту внутреннего автомобильного рынка, который, безусловно, пострадал бы в связи со снижением импортных пошлин на ввозимые транспортные средства. Так российские автопроизводители были освобождены от уплаты утилизационного сбора, тем самым они ставились в привилегированное положение. В итоге конечная цена импортного транспортного средства существенно отличалась от произведенного в России. Кроме того, иностранные организации-изготовители на законодательном уровне лишались даже теоретической возможности организовать собственные утилизационные пункты в России и не платить утилизационный сбор [1, с.6].

Некоторые члены ВТО заявили о несоответствии российских положений об утилизационном сборе нормам ВТО. США, Китай, Япония, Турция, Украина подавали жалобу на Россию в связи с привилегированным положением российских предприятий. В ходе консультаций между Российской Федерацией и представителями ЕС было достигнуто соглашение об устранении этого механизма защиты российских автопроизводителей. Таким образом, с января 2014 г. данная льгота была отменена с целью устранения дискриминации зарубежных автопроизводителей и соответствия правилам ВТО. При этом было спрогнозировано, что измененные нормы утилизационного сбора в 2014 г. принесут в бюджет 118,9 млрд р., в 2015 г. – 127,4 млрд р., а в 2016 г. – 136,6 млрд р. Таким образом, распространение утилизационных сборов на отечественных автопроизводителей будет пополнять бюджет ежегодно на 202,5 млрд р.

С февраля 2016 г. помимо легковых, грузовых автомобилей и автобусов объектом обложения утилизационным сбором стала дорожно-строительная техника. Предполагается, что за счет этого, бюджет за 2017–2019 гг. получит более 175 млрд. р.

Денежные средства в виде утилизационного сбора поступают в государственный бюджет. По замыслу законодателя экологическая безопасность обращения с транспортными средствами достигается следующим образом: когда транспортное средство, в отношении которого уплачен утилизационный сбор утратит свои потребительские качества, собственник передаст его организации, осуществляющей деятельность по обращению с отходами. Принять такое транспортное средство специализированная организация обязана безвозмездно. Затраты организаций, осуществляющих деятельность по обращению с отходами, должны быть компенсированы за счет средств федерального бюджета. Но за прошедшие с момента введения утилизационного сбора годы собственники на утилизацию машин средства из казны не выделялись, а в проекте федерального бюджета до 2019 г. правительство решило подобные расходы не закладывать.

Важным является то, что организация должна соответствовать определенным требованиям, прописанным в законе. Многие хозяйствующие субъекты намеренно отказываются от сделок, связанных с бюджетными средствами, поскольку те часто поступают с большой отсрочкой и связаны с повышенным государственным контролем. В связи с этим велика опасность, что таких организаций-утилизаторов окажется недостаточно в масштабах страны. В крупных городах со временем, вероятно, найдутся организации, которые приведут свои документы, оборудование и производственные мощности в соответствие с требованиями закона. А что делать собственникам автомобилей из глубинки, где таких организаций может не быть на протяжении многих сотен километров? Получается, что, уплатив когда-то сбор государству (при регистрации транспортного средства или в виде повышенной его стоимости), собственник просто не будет иметь физической возможности получить услугу по утилизации взамен [2, с. 158].

На сегодняшний день у нас в стране нет таких предприятий, которые могут документально подтвердить утилизацию транспортного средства целиком, включая все компоненты – металл, стекло, резину и др. [3].

По данным Управления федерального казначейства России на территории страны было уплачено утилизационного сбора за 2012 г. – 18,7 млрд р., за 2013 г. – 49,5 млрд р., за 2014 г. – 42,8 млрд р., за 2015 г. – 84,7 млрд р., за 9 месяцев 2016 г. – 98,4 млрд р. [4].

Таким образом, становится очевидным приоритет для государства фискальной функции утилизационного сбора над обеспечением экологической безопасности как цели сбора, сформулированной в Законе.

Очевидно, что реализация декларируемой цели введения утилизационного сбора – обеспечение экологической безопасности – не достаточно продумана, поскольку фактически при его введении на сбор возлагались иные функции: защиты отечественных автопроизводителей и фискальная (восполнение уменьшившихся доходов в виде таможенных пошлин). Со временем первая была утрачена, в силу возникших споров с членами ВТО, а вторая может быть утрачена в ближайшее время на фоне осуществления расходов на выплаты специализированным организациям [1, с.9].

Список используемых источников:

1. Карпенко С.В. К вопросу об утилизационном сборе в Российской Федерации / С.В. Карпенко, М.Е. Ордынская, Т.А. Силина // Научные труды SWORLD. 2014. Т. 25. №4 . с. 6–9
2. Ордынская М.Е., Карпенко С.В., Силина Т.А. Об утилизационном сборе // Проблемы и перспективы социально-экономического развития Юга России. Майкоп: Изд-во АГУ, 2014. с.152–160
3. Утилизацию сдали в утиль. URL: https://www.gazeta.ru/auto/2016/11/16_a_10336583.shtml
4. Официальный сайт Федерального казначейства. URL: <http://www.roskazna.ru>