

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА В ОТНОШЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

© 2016 Лапин Андрей Викторович

кандидат юридических наук, старший научный сотрудник

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

109456, г. Москва, 4-й Вешняковский пр-д, д. 4

E-mail: LapinAndrey@inbox.ru

Научно обоснован прогноз резкого подорожания ряда типов транспортных средств, которое приведет к снижению производственных показателей транспортных, строительных, сельскохозяйственных и лесохозяйственных компаний, к более медленному обновлению компаниями парка машин и специализированной техники, к дальнейшей потере конкурентоспособности российских компаний.

Ключевые слова: утилизационный сбор, транспортное средство, самоходные машины, Федеральная налоговая служба, Федеральная таможенная служба, экологическая безопасность, уплата утилизационного сбора.

В редакции от 29 декабря 2015 г. Федеральный закон № 89-ФЗ “Об отходах производства и потребления” установил утилизационный сбор “за каждое колесное транспортное средство (шасси), каждую самоходную машину, каждый прицеп к ним, ввозимые в Российскую Федерацию или произведенные, изготовленные в Российской Федерации...”¹.

Плательщиками утилизационного сбора являются как импортеры автомобилей в Российскую Федерацию, так и российские автопроизводители. В случаях, когда граждане или юридические лица приобрели транспортные средства на территории Российской Федерации у лиц, не уплачивающих утилизационного сбора, согласно п. 6 ст. 24.1 требуется уплачивать утилизационный сбор самостоятельно. При этом утилизационный сбор для раритетных машин, с года выпуска которых прошло тридцать и более лет и которые не используются в коммерческих целях, не уплачивается.

Действующая редакция закона гарантирует владельцам транспортных средств их безвозмездную утилизацию. Взимает утилизационный сбор в отношении транспортных средств, произведенных в РФ, Федеральная налоговая служба², в отношении ввозимых в РФ транспортных средств - Федеральная таможенная служба³.

Размер утилизационного сбора равен произведению базовой ставки для расчета суммы утилизационного сбора и коэффициента расчета суммы утилизационного сбора.

В отношении легковых автомобилей при базовой ставке в 20 тыс. руб. установлены коэф-

фициенты в зависимости от рабочего объема двигателя (см. таблицу).

Так, для нового автомобиля с рабочим объемом двигателя свыше 1000 см³, но не более 2000 см³ коэффициент равен 2,21 (размер утилизационного сбора составит 44 200 руб.) и, если автомобиль старше трех лет, - 8,26 (165 200 руб.). При этом вполне приемлемый коэффициент установлен для новых автомобилей и автомобилей, с даты выпуска которых прошло более трех лет, ввозимых физическими лицами для личного пользования, он, соответственно, равен 0,17 и 0,26. В результате размер утилизационного сбора за новый автомобиль равен 3400 руб., за автомобиль старше трех лет - 5200 руб.

Существенно выше установлена базовая ставка в отношении транспортных средств, выпущенных в обращение на территории Российской Федерации, категорий N₁, N₂, N₃, в том числе повышенной проходимости категории G, а также специализированных транспортных средств указанных категорий, различных видов и категорий самоходных машин: автогрейдеров, бульдозеров, перегружателей колесных, катков дорожных, погрузчиков, кранов самоходных, трубоукладчиков, прицепов, машин и оборудования для лесного хозяйства, мотовездеходов, квадроциклов, снегоболотоходов, снегоходов, тракторов сельскохозяйственных колесных и гусеничных, комбайнов зерноуборочных и кормоуборочных, машин сельскохозяйственных самоходных, самосвалов, предназначенных для эксплуатации в условиях бездорожья. Она равна 150 тыс. руб. Так,

Коэффициенты расчета суммы утилизационного сбора в зависимости от рабочего объема двигателя легковых автомобилей

Виды и категории транспортных средств	Коэффициент расчета суммы утилизационного сбора	
	новые транспортные средства	транспортные средства, с даты выпуска которых прошло более 3 лет
I. Транспортные средства, выпущенные в обращение на территории Российской Федерации, категории М ₁ , в том числе повышенной проходимости категории G, а также специальные и специализированные транспортные средства указанной категории		
1. Транспортные средства с электродвигателями, за исключением транспортных средств с гибридной силовой установкой	1,42	5,3
2. Транспортные средства с рабочим объемом двигателя:		
не более 1000 см ³	1,42	5,3
свыше 1000 см ³ , но не более 2000 см ³	2,21	8,26
свыше 2000 см ³ , но не более 3000 см ³	4,22	16,12
свыше 3000 см ³ , но не более 3500 см ³	5,73	28,5
свыше 3500 см ³	9,08	35,01
3. Транспортные средства, ввозимые физическими лицами для личного пользования, вне зависимости от объема двигателя	0,17	0,26

для новых прицепов массой свыше 750 кг и до 3,5 т утилизационный сбор составит 330 тыс. руб. и 1,5 млн руб. для прицепов старше трех лет.

Подробного рассмотрения требует анализ размера утилизационного сбора для видов и категорий самоходных машин и прицепов к ним, которые эксплуатируются в различных сферах экономики: в дорожном хозяйстве, строительстве, промышленности, сельском хозяйстве, лесном хозяйстве и др. При базовой ставке для самоходных машин и прицепов, равной 150 тыс. руб., коэффициенты в зависимости от видов и категорий самоходных машин и прицепов к ним разнятся от 0,4 (для тракторов сельскохозяйственных колесных мощностью не более 30 л.с.) до 61,1 (для самосвалов, предназначенных для эксплуатации в условиях бездорожья, массой свыше 350 т) - для новой техники; от 1,8 (для тракторов сельскохозяйственных колесных мощностью не более 30 л.с.) до 238,1 (для тяжелых самоходных кранов массой более 32 т) - для техники, с даты выпуска которых прошло более 3 лет. В абсолютных величинах утилизационный сбор для одной единицы техники достигает 35 млн 715 тыс. руб.

Фактически, с учетом того, что при ввозе указанной выше автотехники (в том числе легковых автомобилей) на территорию России помимо утилизационного сбора необходимо заплатить таможенный сбор, это *означает установление Российской Федерацией с 1 января 2016 г. защитительных мер для ввоза ряда видов и ка-*

тегорий импортных транспортных средств, самоходных машин и прицепов.

Для отечественных производителей алгоритм исчисления, размера и уплаты утилизационного сбора идентичен, как и для ввезенных из-за границы. При этом администрированием утилизационного сбора занимается Федеральная налоговая служба.

Реализация норм ст. 24.1 Федерального закона “Об отходах производства и потребления” потребует дополнительных расходов из федерального бюджета. Согласно п. 8 ст. 24.1 указанного закона предусмотрена компенсация затрат организаций и индивидуальных предпринимателей, осуществивших утилизацию техники, в отношении которой уплачен утилизационный сбор, за счет средств федерального бюджета. По сути, государственные обязательства по субсидированию утилизации техники имеют отлагательный характер, поскольку выпускаемая в обращение техника будет передаваться на утилизацию только после окончания срока ее эксплуатации.

Для отечественных производителей предстоит внести изменения в Постановление Правительства РФ от 20 июня 2013 г. № 520 “Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям и индивидуальным предпринимателям на возмещение затрат в связи с осуществлением ими деятельности по обращению с отходами, образовавшимися в результате утраты колесными транспортными

средствами и шасси, в отношении которых уплачен утилизационный сбор, своих потребительских свойств”⁷⁴.

Приказом Минпромторга России от 18 февраля 2016 г. № 406 установлен порядок признания плательщика утилизационного сбора в качестве крупнейшего российского производителя прицепов и самоходных машин⁵.

Обобщенно критерии признания производителя самоходных машин и (или) прицепов организацией - крупнейшим производителем самоходных машин и (или) прицепов следующие:

- производитель должен быть налоговым резидентом Российской Федерации и осуществлять производство самоходных машин и (или) прицепов к ним не менее 3 лет (для снегоходов, квадроциклов, погрузчиков - не менее 2 лет);

- у юридического лица - налогового резидента Российской Федерации должны быть права на конструкторскую и техническую документацию в объеме, достаточном для производства, модернизации и развития соответствующей продукции, на срок не менее 5 лет;

- на территории Российской Федерации должен быть сервисный центр, уполномоченный осуществлять ремонт, послепродажное и гарантийное обслуживание продукции;

- производитель и (или) его аффилированное лицо осуществляет на территории Российской Федерации ряд обязательных технологических операций, перечисленных в приложении 1 к Приказу Минпромторга № 406 от 18 февраля 2016 г.

Данным приказом определен особый режим уплаты утилизационного сбора крупнейшим российским производителем, суть которого сводится к ежеквартальному предоставлению расчета утилизационного сбора в электронной форме Федеральной налоговой службе (ФНС) РФ, дальнейшей его проверке ФНС России и затем в течение 45 календарных дней, следующих за кварталом, в котором составлен расчет утилизационного сбора, осуществление уплаты утилизационного сбора.

Автомобилестроение, а также аграрно-промышленный комплекс, лесохозяйственная и лесопромышленная отрасли, строительство и содержание дорог относятся к тем секторам экономики, которые, по оценке Правительства Российской Федерации, являются источниками экономического роста. Для перечисленных отраслей, ориентированных на импортозамещение, определены специальные механизмы рефинансирования.

Но импортозамещение, как процесс замены на внутреннем рынке импортной продукции, должно быть конкурентоспособным. Отечественная продукция не должна уступать по своим качественным характеристикам иностранным аналогам.

Необходимо развивать национальные отрасли промышленности, в противном случае Россия будет “терять ресурсы, выплачивая их за новые, все более сложные и дорогие технологии промышленных товаров”⁷⁶. Автомобилестроение, производство сельско- и лесохозяйственной, строительной, дорожной, коммунальной техники имеют потенциал развития и будут способствовать укреплению национальной экономики, обеспечивая национальную безопасность и развивая экономику.

Фактически *утилизационный сбор является специализированным инструментом реализации программы импортозамещения* в совокупности с механизмом стимулирования российских производителей при помощи подпрограммы “Автомобильная промышленность” государственной программы Российской Федерации “Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности”⁷⁷. В приложении № 1 Постановления Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2015 г. № 1492 установлены “Предельные размеры субсидируемых затрат на использование энергоресурсов энергоемкими предприятиями автомобильной промышленности, понесенных производителями колесных транспортных средств”⁷⁸. К примеру, для производителей колесных транспортных средств категории M_1 в количестве от 50 до 100 тыс. шт. за квартал установлен предельный размер субсидии в 206 млн 250 тыс. руб., а для производителей колесных транспортных средств категорий N_1 , N_1G , M_1G , M_2 , M_2G , N_2 , N_2G , M_3 , M_3G , N_3 , N_3G в количестве от 25 до 50 тыс. шт. - предельный размер субсидии составляет 990 млн руб. Этим же Постановлением Правительства РФ № 1492 установлены “Предельные размеры субсидируемых затрат, понесенных производителями колесных транспортных средств, связанных с выпуском и поддержкой гарантийных обязательств в отношении колесных транспортных средств, соответствующих нормам ЕВРО-4 и ЕВРО-5”, а также “Предельные размеры субсидируемых затрат, понесенных производителями колесных транспортных средств на содержание рабочих мест”. Безусловно, в государственных интересах поддерживать отечественных автопроизводителей, но необходи-

мо четко в законодательстве определять цели, источники финансирования и механизмы реализации такой поддержки.

Доходы от утилизационных сборов зачисляются в федеральный бюджет и по концепции принятого Федерального закона от 24 июня 1998 г. № 89-ФЗ в редакции от 29 декабря 2015 г. служат базой для последующего расходования средств бюджета на компенсацию затрат по утилизации самоходных машин и прицепов. В бюджете на 2016 г. заложено 34 млрд руб. на компенсацию утилизационного сбора в целом, из них на утилизацию сельхозтехники потратят 13 млрд.⁹ Предполагается, что успешная реализация политики импортозамещения позволит достичь роста результатов по всем ключевым направлениям социально-экономического развития страны.

Однако у ряда экспертов имеются вполне объяснимые опасения, что утилизационный сбор неизбежно приведет к подорожанию спецтехники (в первую очередь, сельхозтехники). Даже в официальном заключении Правительства Российской Федерации на законопроект “О внесении изменений в статью 24.1 Федерального закона “Об отходах производства и потребления” были высказаны опасения, что “введение утилизационного сбора на самоходные машины и прицепы к ним может повлечь за собой увеличение стоимости данной техники и отразится на финансовом состоянии сельхозтоваропроизводителей и иных потребителей техники”¹⁰.

Задумка Минпромторга - фактический запрет на ввоз старой техники и транспортных средств. Но тем самым государство вообще не получит никакой прибыли в бюджет, так как по таким “грабительским” ставкам экономически невыгодно ввозить такую технику на территорию Российской Федерации. При этом не по всем сегментам автомобильной промышленности создано или имеется современное российское производство конкурентоспособной техники, транспортных средств, а по ряду позиций есть настоятельная необходимость ввозить современную технику из-за рубежа.

Приведенный выше анализ российского законодательства об утилизационном сборе показывает, что *нормативно установленный размер (ставки) утилизационного сбора не соответствует затратам, связанным с утилизацией вышедшей из эксплуатации автотехники*. Процесс утилизации не зависит от того, импортный или

российский производитель транспортного средства, старше трех лет или не старше, кто собственник (ввозит на территорию Российской Федерации) - юридическое или физическое лицо. Следовательно, необходимо совершенствовать законодательство об утилизационном сборе, исходя из правовой природы утилизационного сбора.

В настоящее время суть утилизационного сбора в Российской Федерации не соответствует своему смысловому названию. Размер утилизационного сбора, установленный нормативными правовыми актами, зависит от даты выпуска транспортного средства, самоходной машины или прицепа (до и больше трех лет). Разница коэффициента в зависимости от даты выпуска колеблется примерно от 2 до 38 раз.

Необходимо научное обоснование (исследование) определения затрат на утилизацию в зависимости от габаритов, мощности транспортного средства и самоходных машин, вида исходных материалов, из которых изготовлено транспортное средство, самоходные машины и прицепы и с учетом других существенных технических характеристик.

И не факт, что чем габаритнее транспортное средство, тем выше должен быть утилизационный сбор, поскольку необходимо брать в расчет и выгоду от переработки вторсырья (металлы, пластик, резина, стекло и др.).

Исходя из названия “утилизационный сбор” логично, чтобы средства от него предназначались для создания современных технологий и строительства цехов (заводов) по утилизации и экологически безопасной эффективной переработке вторсырья, а не как это предусмотрено действующими нормативными правовыми актами, когда деньги поступают нашим производителям в качестве государственных субсидий.

До сих пор нормативно не отрегулировано, каким образом будет выполняться российскими автопроизводителями утилизация.

Сейчас, чтобы избежать дополнительной финансовой нагрузки, российские производители при производстве транспортных средств, самоходных машин и прицепов берут формальные обязательства их дальнейшей утилизации. А иностранным производителям возврата денежных средств нет, и таким образом происходит нарушение конкурентного права. При этом для спецтехники, которая в России не производится или производится в недостаточном количестве (нет

мощностей), тоже установлены огромные размеры утилизационного сбора.

В итоге основная финансовая нагрузка ложится на конечного потребителя (граждан или юридических лиц). Полагаем, что в данной экономической ситуации государство должно интересоваться не сиюминутное (краткосрочное) пополнение бюджета, а оно должно думать о стратегическом экономическом развитии России.

Многие отрасли экономики (промышленность, строительство, коммунальное хозяйство, дорожное хозяйство, сельское хозяйство, лесное хозяйство и др.) напрямую связаны с технической оснащенностью.

На наш взгляд, указанная политика государства, лоббируемая Минпромторгом, приведет к резкому подорожанию ряда типов транспортных средств, которое, в свою очередь, ухудшит производственные показатели транспортных, строительных, сельскохозяйственных и лесохозяйственных компаний, будет снижаться темп обновления компаниями парка машин и специализированной техники, произойдет дальнейшая потеря конкурентоспособности российских компаний.

¹ Об отходах производства и потребления : федер. закон от 24 июня 1998 г. № 89-ФЗ : [ред. от 29 дек. 2015 г.] // Собр. законодательства (СЗ) РФ. 1998. 29 июня (№ 26). Ст. 3009.

² Об утилизационном сборе в отношении самоходных машин и (или) прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации : постановление Правительства Рос. Федерации от 6 февр. 2016 г. № 81 (вместе с “Правилами взимания, исчисления, уплаты и взыскания утилизационного сбора в отношении самоходных машин и (или) прицепов к ним, а также возврата и зачета излишне уплаченных или излишне взысканных сумм этого сбора”) // СЗ РФ. 2016. 15 февр. (№ 7). Ст. 991.

³ Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации : постановление Правительства Рос. Федерации от 26 дек. 2013 г. № 1291 : [ред. от 11 февр. 2016 г.] (вместе с “Правилами взимания, исчисления, уплаты и взыскания утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним, а также возврата и зачета излишне уплаченных или излишне взысканных сумм этого сбора”) // СЗ РФ. 2014. 13 янв. (№ 2 (ч. I)). Ст. 115.

⁴ Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям и индиви-

дуальным предпринимателям на возмещение затрат в связи с осуществлением ими деятельности по обращению с отходами, образовавшимися в результате утраты колесными транспортными средствами и шасси, в отношении которых уплачен утилизационный сбор, своих потребительских свойств, в том числе части этих затрат, связанных с созданием мощностей и инфраструктуры, которые необходимы для осуществления такой деятельности в рамках подпрограммы “Автомобильная промышленность” государственной программы Российской Федерации “Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности” : постановление Правительства Рос. Федерации от 20 июня 2013 г. № 520 : [ред. от 6 авг. 2015 г.]. URL: <http://www.pravo.gov.ru>.

⁵ Об утверждении Порядка признания плательщика, указанного в абзаце третьем пункта 3 статьи 24.1 Федерального закона от 24 июня 1998 г. № 89-ФЗ “Об отходах производства и потребления”, организацией - крупнейшим производителем самоходных машин и (или) прицепов : приказ Минпромторга России от 18 февр. 2016 г. № 406 : [зарегистрировано в Минюсте России 2 марта 2016 г. № 41290]. URL: <http://www.pravo.gov.ru>. (Начало действия документа - 20 марта 2016 г.)

⁶ Путин В.В. Нам нужна новая экономика // Ведомости. 2012. 30 янв.

⁷ Об утверждении государственной программы Российской Федерации “Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности” : постановление Правительства Рос. Федерации от 15 апр. 2014 г. № 328. URL: <http://www.pravo.gov.ru>.

⁸ О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и некоторые акты Правительства Рос. Федерации от 30 дек. 2015 г. № 1492 (“Приложение № 1 к Правилам предоставления субсидий из федерального бюджета российским производителям колесных транспортных средств на компенсацию части затрат на использование энергоресурсов энергоемкими предприятиями автомобильной промышленности в рамках подпрограммы “Автомобильная промышленность” государственной программы Российской Федерации “Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности”). URL: <http://www.pravo.gov.ru>.

⁹ URL: <https://www.pnp.ru/news/detail/108857>.

¹⁰ Заключение Правительства Российской Федерации от 20 октября 2015 г. № 6896п-П9 на проект Федерального закона “О внесении изменений в статью 24.1 Федерального закона “Об отходах производства и потребления” (в части обеспечения безопасной утилизации самоходных машин, прицепов к ним) // Паспорт законопроекта. Доступ из справ.-правовой системы “КонсультантПлюс”.

Поступила в редакцию 05.03.2016 г.