

Применение утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств в Российской Федерации

*М.Г. Пташкина
В.В. Идрисова*

УДК 339.5 (470)
ББК 65.5
П-870

Присоединение России к ВТО стало важным шагом по дальнейшей либерализации торговли и инвестиций, и интеграции страны в глобальное финансовое и торгово-экономическое пространство. Общее снижение уровня тарифной и нетарифной защиты и обеспечение свободного, недискриминационного доступа на рынки являются необходимыми мерами для масштабного и эффективного развития международной торговли.

Вместе с тем, зачастую возникает необходимость в защите национальных производителей и отдельных наиболее уязвимых отраслей. Здесь речь идет о защите от недобросовестной конкуренции и специальных защитных мерах, позволяющих защитить рынок в условиях честной конкуренции при резко возросшем уровне импорта. Правила ВТО предусматривают ряд специальных инструментов торговой политики, позволяющих осуществлять подобную защиту интересов отечественных производителей.

Членство в ВТО, безусловно, накладывает существенные требования и обязательства по применению инструментов регулирования торговой политики. Ограничения касаются как тарифного, так и нетарифного регулирования. Существуют, однако, и иные меры защиты внутреннего рынка, получившие название меры «серой зоны» (grey area measures), которые напрямую не регулируются соглашениями ВТО. Комитет по защитным мерам ВТО выделил несколько характеристик данных мер, а также определил причины и последствия их применения. В целом, меры «серой зоны» в основном выражаются в форме двусторонних соглашений о «добровольном» ограничении экспорта (Voluntary Export Restraint – VER) или

соглашений об упорядоченном сбыте (Orderly Marketing Agreement – ОМА), предусматривающих количественные ограничения, систему мониторинга или ценовые обязательства. Однако меры «серой зоны» также включают односторонние действия стран-импортёров, приводящие к росту тарифов, количественным ограничениям или установлению системы мониторинга цен в отношении импорта. Такие меры могут принимать различные формы, включая, в том числе, внутренние фискальные инструменты. Несмотря на то что Комитет по защитным мерам признал данные меры противоречащими правилам ВТО, они широко применяются в международной практике для защиты отдельных отраслей внутреннего производства, в связи с тем, что их применение и последствия сложно идентифицировать, и они не нотифицируются в соответствии с правилами ВТО.

Данная работа посвящена анализу одного из видов мер защиты внутреннего рынка. Установленный Министерством промышленности и торговли Российской Федерации утилизационный сбор в отношении транспортных средств, утративших свои потребительские свойства, в сущности, может рассматриваться, как определенный вид меры по защите отечественной автомобильной промышленности. В частности, некоторые официальные лица страны указывали на необходимость компенсации издержек, понесенных отечественными автопроизводителями в связи со снижением ввозных пошлин, в числе основных причин введения данного сбора.¹

В первой части данной работы будет описан механизм изъятия сбора, его уплаты отечественными производителями и импортёрами и субсидирования предприятий и организаций, взявших на себя обязательства по переработке отходов, связанных с выбытием транспортного средства из эксплуатации. Вторая часть будет посвящена оценке соответствия данного сбора правилам и нормам ВТО с отсылкой к международной практике применения аналогичных мер.

МЕХАНИЗМ ДЕЙСТВИЯ УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА

Утилизационный сбор в отношении транспортных средств был введен в России в соответствии с принятием дополнений для главы V Федерального закона от 24 июня 1988 г. № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления» и изменений к статье 51 Бюджетного кодекса Российской Федерации. Государственная Дума одобрила принятие статьи 24 «Утилизационный сбор» 13 июля 2012 г., и закон

¹ На пресс-конференции по итогам саммита Россия-ЕС В. В. Путин отметил, что при вступлении в ВТО существуют риски для определенных отраслей, однако возможно применение инструментов для их минимизации - <http://spb.rbc.ru/topnews/04/06/2012/653550.shtml> На встрече с представителями Союза транспортников России В.В. Путин также заявил о том, что утилизационный сбор вводится с целью защиты отечественных производителей - <http://президент.рф/новости/16735#sel=385:1,385:31;425:3,426:60>



вступил в силу с 1 сентября 2012 г. Правительство Российской Федерации одобрило ряд документов, описывающих порядок и правила взимания утилизационного сбора².

² Постановление Правительства Российской Федерации от 30 августа 2012 г. № 870 «Об утилизационном сборе в отношении колёсных транспортных средств»;

Правила взимания, исчисления и уплаты утилизационного сбора в отношении колёсных транспортных средств, а также возврата уплаченных сумм этого сбора;

Правила условий, при соблюдении которых утилизационных сбор не уплачивается в отношении колёсных транспортных средств, которые ввозятся в Российскую Федерацию с территорий стран-членов Таможенного союза и имеют статус товаров Таможенного союза;

Правила принятия организациями-изготовителями колёсных транспортных средств обязательства обеспечить последующее безопасное обращение с отходами, образовавшимися в результате утраты указанными транспортными средствами своих потребительских свойств;

Перечень видов и категорий колесных транспортных средств, в отношении которых уплачивается утилизационный сбор, а также размеров утилизационного сбора;

Перечень видов и категорий колёсных транспортных средств, с года выпуска которых прошло 30 и более лет, которые не предназначены для коммерческих перевозок пассажиров и грузов, имеют оригинальный двигатель, кузов и раму (при наличии), сохранены или отреставрированы до оригинального состояния, и в отношении которых утилизационный сбор не уплачивается;

Изменения, которые вносятся в пункт 4 постановления Правительства Российской Федерации от 12 августа 1994 г. № 938 «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации»;

Перечень организаций-изготовителей, зарегистрированных на территории Республики Беларусь или Республики Казахстан, которые не уплачивают утилизационный сбор;

Перечень поселений и городских округов с численностью населения 500 тысяч человек и более, в которых, согласно принятому постановлению, необходимо создать мощности по утилизации выбывших из эксплуатации ТС;

Реестр организаций-изготовителей колёсных транспортных средств, принявших обязательства обеспечить последующее безопасное обращение с отходами, образовавшимися в результате утраты указанными транспортными средствами своих потребительских свойств.

Правительством Российской Федерации был разработан проект постановления от 18 сентября 2012 г., согласно которому были утверждены и другие документы.³

Все эти документы представляют собой комплекс постановлений, правил и требований, описывающий процесс взимания и уплаты утилизационного сбора в отношении колёсных транспортных средств, а также предоставления субсидий организациям-изготовителям.

Прежде всего, важно заметить, что заявленной целью введения утилизационного сбора является необходимость обеспечения экологической безопасности – аналогичные меры по защите окружающей среды имеют многие страны. К примеру, в Нидерландах действует специализированная компания, ответственная за безвозмездный сбор и утилизацию старых т/с. При этом средства для финансирования поступают как часть сбора, который уплачивается при регистрации т/с независимо от места происхождения т/с.

В Японии действует принцип «долевой ответственности», в соответствии с которым потребитель платит часть средств за утилизацию т/с в виде налога (сумма варьируется в зависимости от физических характеристик т/с). В Европейском Союзе разработана комплексная программа по утилизации т/с, включающая контроль на разных стадиях производства и эксплуатации⁴.

Согласно российской практике, утилизационный сбор уплачивается как в отношении импортных автомобилей, так и транспортных средств (т/с), произведенных и изготовленных на территории Российской Федерации. Данное условие предполагает, что плательщиками утилизационного сбора являются лица, которые осу-

³ Правила предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на возмещение части затрат организаций и индивидуальных предпринимателей в связи с осуществлением ими деятельности по обращению с отходами, образовавшимися в результате утраты транспортными средствами своих потребительских свойств;

Требования, предъявляемые к организациям и индивидуальным предпринимателям, часть затрат которых в связи с осуществлением ими деятельности по обращению с отходами, образовавшимися в результате утраты транспортными средствами своих потребительских свойств, компенсируются за счет средств, источником которых являются субсидии из федерального бюджета;

Порядок организации деятельности по обращению с отходами, образовавшимися в результате утраты транспортными средствами своих потребительских свойств;

Изменения, которые вносятся в подпункт «в» пункта 4 Правил условий, при соблюдении которых утилизационный сбор не уплачивается в отношении колесных транспортных средств, которые ввозятся в российскую федерацию с территорий государств - членов Таможенного Союза и имеют статус товаров Таможенного Союза, утвержденных постановлением Правительством Российской Федерации от 30 августа 2012 г. № 870 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств».

⁴ Для более подробной информации см. http://ec.europa.eu/environment/waste/elv_index.htm



ществляют ввоз т/с, производство и изготовление на территории России, или приобрели т/с у лиц, не уплативших утилизационного сбора. Здесь стоит отметить, что утилизационный сбор подлежит уплате в отношении транспортных средств, ввезённых или произведенных на территории России лишь после 1 сентября 2012 г. При установлении размера утилизационного сбора учитываются год выпуска т/с, его масса и другие физические характеристики.

На первый взгляд, данные положения являются рациональным следствием необходимости обеспечения экологической безопасности и применяются как в отношении импортных, так и отечественных производителей. Однако постановления содержат ряд исключений, согласно которым утилизационный сбор не уплачивается в отношении т/с, которые были произведены, изготовлены организациями, взявшими на себя обязательства по обеспечению последующего безопасного обращения с отходами, образовавшимися в результате утраты т/с своих потребительских свойств.

Кроме того, абзацем 6 пункта 6 статьи 24 «Утилизационный сбор» установлено, что утилизационный сбор не уплачивается в отношении т/с, «которые ввозятся в Российскую Федерацию с территорий государств-членов Таможенного союза в рамках ЕврАзЭС и имеют статус товаров Таможенного союза». Условия, при соблюдении которых данное изъятие работает, установлены Правительством Российской Федерации:⁵

а) транспортное средство ввезено в Республику Беларусь или Республику Казахстан в соответствии с таможенной процедурой выпуска для внутреннего потребления с уплатой ввозных таможенных пошлин по ставкам, применяемым на территории Белоруссии и Казахстана в соответствии с перечнем товаров и ставок, в отношении которых Республикой Беларусь и Республикой Казахстан применяются ставки ввозных таможенных пошлин, отличные от ставок Единого таможенного тарифа Таможенного союза (ЕТТ ТС), утвержденного Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012 г. N 55;

б) организация - изготовитель колесных транспортных средств включена в перечень организаций-изготовителей, зарегистрированных на территории Республики Беларусь или Республики Казахстан, которые не уплачивают утилизационный сбор, ведение которого осуществляет Министерство промышленности и торговли Российской Федерации.

Вышеуказанные условия предполагают, что в случае, если транспортное средство было ввезено на территорию Российской Федерации по ставкам, отличным

⁵ См. «Правила условий, при соблюдении которых утилизационный сбор не уплачивается в отношении колесных транспортных средств, которые ввозятся в Российскую Федерацию с территории государств-членов Таможенного Союза и имеют статус товаров Таможенного Союза».

от ЕТТ ТС, то в отношении него утилизационный сбор уплачиваться не должен⁶. Фактически, из этого следует, что при ввозе т/с с территории государств-членов Таможенного Союза с целью оценки необходимости уплаты утилизационного сбора необходимо исходить, в первую очередь, из того, уплачивает ли рассматриваемая компания (дилер) ставки таможенных пошлин, отличные от ЕТТ ТС. Следует также отметить, что согласно пункту 1 статьи 3 Соглашения от 15.04.1994 года «О создании зоны свободной торговли», применяемого Республикой Беларусь и Российской Федерацией, а также ряду иных законодательных актов, установлено, что российские товары, ввозимые на территорию Республики Беларусь, а также белорусские товары, ввозимые на территорию Российской Федерации, (эти правила распространяются также и на товары, происходящие из или ввозимые в Республику Казахстан) не подлежат таможенному оформлению в общеустановленном порядке. В целом, такая ситуация предусматривает возможность реэкспорта т/с на территорию Российской Федерации без уплаты утилизационного сбора.

Интересно заметить, что в Перечень товаров и ставок, в отношении которых Республикой Беларусь и Республикой Казахстан применяются ставки ввозных таможенных пошлин, отличные от ставок Единого Таможенного тарифа Таможенного союза, входят лишь товары 87 группы таможенной номенклатуры, то есть «Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, и их части и принадлежности».⁷ При этом важно отметить, что указанные в данном Перечне товары ввозятся на территорию Республики Беларусь и Казахстан по ставкам, выше установленных в рамках ЕТТ. Отсюда следует вывод о том, что утилизационный сбор является определенным компенсационным инструментом, призванным нивелировать образовавшуюся разницу в ввозных пошлинах между странами Таможенного союза⁸.

Второе условие, предполагающее внесение производителей, изготовителей колесных т/с на территории Республики Беларусь и Республики Казахстан в перечень организаций-изготовителей, зарегистрированных на соответствующих территориях, которые не уплачивают утилизационный сбор, предусматривает предоставление ряда документов в Министерство промышленности и торговли Российской

⁶ Единый таможенный тариф Таможенного союза был утвержден Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012 г. N 55.

⁷ Перечень товаров и ставок, в отношении которых Республикой Беларусь и Республикой Казахстан применяются ставки ввозных таможенных пошлин, отличные от ставок Единого Таможенного тарифа Таможенного союза: http://www.tsouz.ru/eek/RSEEK/RSEEK/7z/Documents/P_55.pdf

⁸ Необходимость снижения таможенных пошлин на 87 товарную группу для России было связано, по-видимому, с достигнутыми обязательствами в рамках ВТО. В рамках Таможенного союза было принято постановление о введении временных (в срок до присоединения Республики Беларусь и Казахстан к ВТО.) изъятий из ЕТТ на данную группу товаров.



Федерации. В целом, эти и другие изъятия будут оценены с точки зрения соответствия правилам ВТО во второй части работы.

Схема 1 (см. ниже) упрощённо показывает механизм уплаты утилизационного сбора различными плательщиками. Прежде всего, стоит отметить, что взимание утилизационного сбора осуществляет Федеральная таможенная служба. Плательщиками являются, соответственно, производители (отечественные производители, а также производители из Белоруссии и Казахстана), импортеры (импорт осуществляется из Белоруссии и Казахстана, а также из третьих стран), а также лица, приобретающие т/с у лиц, не уплативших утилизационный сбор.

Отечественные производители и изготовители, а также производители и изготовители из Белоруссии и Казахстана, имеют право взять на себя обязательства по последующему обращению с отходами, образовавшимися в результате утраты т/с своих потребительских свойств. Организации, желающие взять на себя такое обязательство, подают заявление на включение в соответствующий перечень (данные перечни уже были сформированы Министерством промышленности и торговли Российской Федерации и доступны на сайте Министерства). Заявление сопровождается также набором необходимых документов, различающихся в зависимости от страны происхождения.⁹

Важно отметить, что импортёры из других стран (за исключением Белоруссии и Казахстана), не могут взять на себя соответствующих обязательств и обязаны уплатить сбор при ввозе транспортного средства на территорию Российской Федерации.

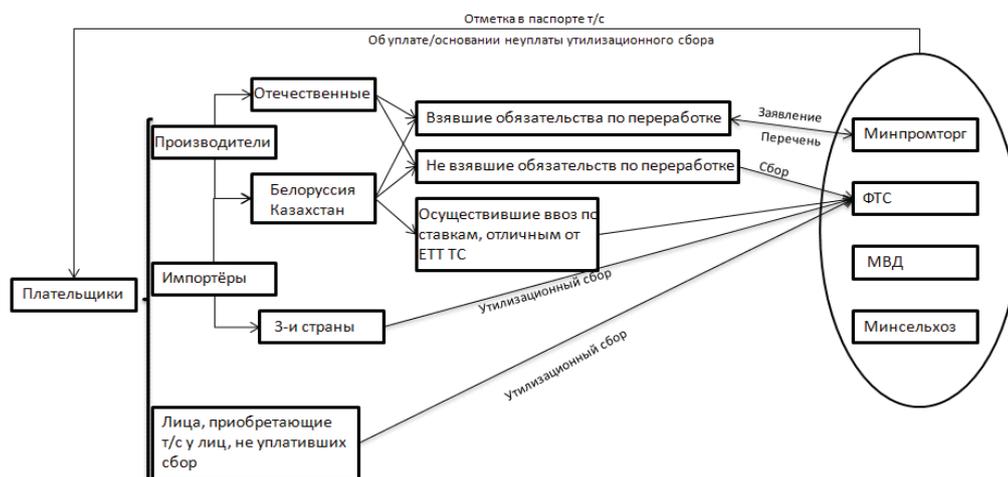
Согласно пунктам 9 и 10 части 2 «Правил взимания, исчисления и уплаты утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств, а также возврата уплаченных сумм этого сбора», после проверки правильности исчисления утилизационного сбора и его уплаты, таможенный орган проставляет в бланке паспорта отметку об уплате утилизационного сбора или об основании неуплаты (в соответствии с пунктом 6 статьи 24.1 Федерального закона «об отходах производства и потребления») для последующей выдачи паспорта в соответствии с законодательством Российской Федерации. Соответственно, в паспортах т/с, за которые не был уплачен утилизационный сбор, (на схеме 1 ими являются отечественные производители, взявшие на себя обязательства по последующей переработке, импортеры из Белоруссии и Казахстана, осуществившие ввоз по ставкам, отличным

⁹ Необходимые документы для включения в реестр для отечественных производителей перечислены в пунктах 6 и 7 «Правил принятия организациями-изготовителями колесных транспортных средств обязательства обеспечить последующее безопасное обращение с отходами, образовавшимися в результате утраты транспортными средствами своих потребительских свойств»; список необходимых документов для производителей из Белоруссии и Казахстана содержится в пунктах 3 и 4 «Правил и условий, при соблюдении которых утилизационный сбор не уплачивается в отношении колесных транспортных средств, которые ввозятся в Российскую Федерацию с территорий государств-членов Таможенного союза и имеют статус товаров Таможенного союза».

от ЕТТ ТС, а также производители из Белоруссии и Казахстана, взявшие на себя обязательства, аналогичные обязательствам отечественных производителей) предоставляются отметки о соответствующем основании неуплаты утилизационного сбора.

Схема 1

Уплата утилизационного сбора



Источник: составлено авторами

Согласно пункту 10 «Правил взимания, исчисления и уплаты утилизационного сбора», отметка от уплате утилизационного сбора (или об основании его неуплаты) проставляется в бланке паспорта т/с в порядке, определяемом Министерством внутренних дел Российской Федерации совместно с Федеральной таможенной службой и Министерством промышленности и торговли, а также в паспорте самоходной машины и других видов техники – в порядке, определяемом Министерством сельского хозяйства Российской Федерации совместно с Федеральной таможенной службой и Министерством промышленности и торговли. Таможенный орган выдает плательщику приходной ордер, заполняемый плательщиком в соответствии с правилами, установленными Федеральной таможенной службой.

Правилами принятия организациями-изготовителями обязательств обеспечить последующее безопасное обращение с отходами установлены требования, предъявляемые к таким организациям, включающие, в том числе, необходимость осуществления операций по нанесению индивидуального идентификационного номера на неразъёмные составляющие частей т/с; производство т/с с соблюдением определенных условий (см. пункт 3.в. Правил); а также организацию на терри-



тории каждого субъекта Российской Федерации, а также в каждом поселении и городском округе с численностью населения более 500 тыс. человек пункта приема произведенных ею транспортных средств от собственников транспортных средств. Организация-изготовитель также берет на себя обязательства по обеспечению приема и доставки т/с от пунктов приема до места осуществления деятельности по обращению с отходами, а также обеспечивает деятельность по обращению с отходами, в том числе с привлечением третьих лиц, имеющих лицензии на осуществление деятельности по обезвреживанию и размещению отходов I-IV классов опасности. После предоставления требуемых документов, подтверждающих соответствие организации указанным правилам, организация-изготовитель включается в реестр, и должна не реже 1 раза в год предоставлять в Министерство промышленности и торговли отчет о соответствии требованиям, установленным пунктом 3 Правил принятия организациями-изготовителями обязательства обеспечить последующее безопасное обращение с отходами. Организация-изготовитель, включенная в реестр, проставляет соответствующую отметку в выдаваемом паспорте транспортного средства.

Пунктом 8 статьи 24 «Утилизационный сбор» установлено, что часть затрат организаций и индивидуальных предпринимателей в связи с осуществлением ими деятельности по обращению с отходами, образовавшимися в результате утраты транспортными средствами, в отношении которых уплачен утилизационный сбор, своих потребительских свойств, может быть возмещена за счет средств Федерального бюджета. Требования, предъявляемые к данным организациям содержатся в Приложении 1 к «Правилам предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетами субъектов Российской Федерации (...»); среди них можно выделить такие, как применение особой системы экологического менеджмента, наличие лицензии на осуществление деятельности по обращению с отходами, мощности, позволяющие утилизировать не менее 10 000 единиц колесных транспортных средств в год и др.

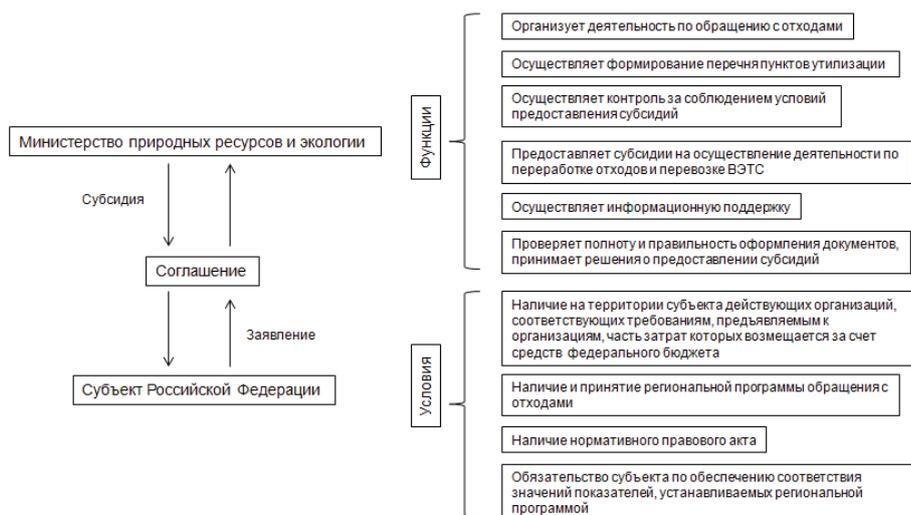
«Порядком организации деятельности по обращению с отходами, образовавшимися в результате утраты транспортными средствами, в отношении которых уплачен утилизационный сбор, своих потребительских свойств» определяются участники деятельности по обращению с отходами, их функции и взаимоотношения. Согласно Порядку участниками данной деятельности являются Министерство природных ресурсов и экологии Российской Федерации, торговые организации, пункты утилизации и физические лица – собственники вышедших из эксплуатации автотранспортных средств.

Ответственным за организацию деятельности по обращению с отходами органом является Министерство природных ресурсов и экологии Российской Федерации, которое распределяет средства из федерального бюджета в пользу бюджетов субъектов Российской Федерации (см. схему 2). При соблюдении определенных

требований и наличии ряда документов уполномоченный орган субъекта Российской Федерации подает заявление на предоставление субсидии на вышеуказанные цели, после чего Министерство осуществляет проверку, и в случае выполнения всех обязательных требований, заключает Соглашение о предоставлении субсидий субъектам Российской Федерации.

Схема 2

Функции Министерства природных ресурсов и экологии и условия предоставления субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации



Источник: составлено авторами в соответствии с «Порядком организации деятельности по обращению с отходами (...)» и «Правилами предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации (...)».

Другой участник деятельности по обращению с отходами – пункт утилизации – должен соответствовать требованиям, предъявляемым к организациям и индивидуальным предпринимателям, часть затрат которых компенсируется за счет средств федерального бюджета (требования изложены в Приложении 1, которое указывалось выше). Пункт утилизации должен быть включен в перечень, формируемый Министерством природных ресурсов и экологии Российской Федерации, на основании поданного в произвольной форме заявления и ряда документов, подтверждающих его соответствие критериям предоставления субсидии.

Пунктами 1.4.1-1.4.4 «Порядка организации деятельности по обращению с отходами (...)» установлены функции торговой организации:



- заключение договора купли-продажи нового т/с с бывшим собственником ВЭТС с предоставлением скидки в размере, определяемом производителем;
 - исполнение обязательств по договору и предоставление скидки, определяемой производителем, только при условии наличия заполненного физическим лицом – бывшим собственником ВЭТС в соответствии с требованиями Свидетельства;
 - оказание услуги собственнику ВЭТС по предоставлению его интересов в ГИБДД при снятии с учета и доставке ВЭТС на пункт утилизации безвозмездно.
- Собственник ВЭТС, однако, может самостоятельно осуществить действия по снятию ВЭТС с регистрационного учета, перевозке и сдаче его на пункт утилизации, и в таком случае его затраты не возмещаются. Также собственник должен самостоятельно распечатать и заполнить бланк Свидетельства, а затем обратиться с ним в торговую организацию для получения скидки при заключении договора купли-продажи нового автотранспортного средства.

Схема 3

Распределение субсидий из федерального бюджета



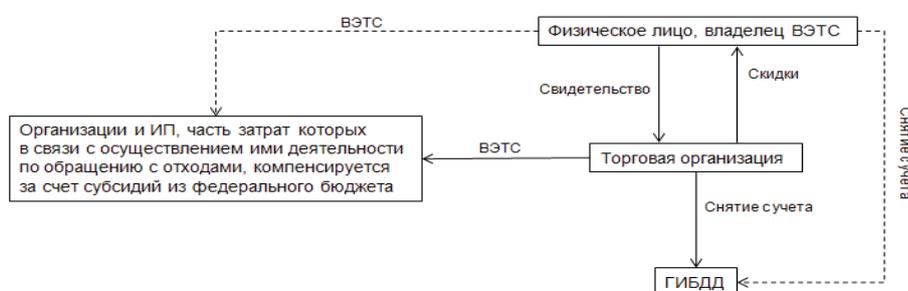
Источник: составлено авторами

Итак, вкратце система предоставления субсидий представлена на схемах 3 и 4. Организации и индивидуальные предприниматели, часть затрат которых в связи с осуществлением ими деятельности по обращению с отходами, компенсируется за счет субсидий из федерального бюджета, заключают договор о предоставлении субсидии с уполномоченным органом субъекта Российской Федерации. Собствен-

ник ВЭТС, в свою очередь, заключает договор с торговой организацией, которая, при желании собственника, может осуществить снятие т/с с регистрационного учета в ГИБДД и транспортировку ВЭТС до пункта утилизации (который должен соответствовать требованиям, предъявляемым к организациям и индивидуальным предпринимателям, часть затрат которых в связи с осуществлением ими деятельности по обращению с отходами, компенсируется за счет субсидий из федерального бюджета, и быть включенным в соответствующий реестр). В случае, если торговая организация была уполномочена собственником на осуществление действий по снятию т/с с учета и транспортировке ВЭТС до пункта утилизации, ее затраты на осуществление данных видов деятельности возмещаются за счет средств федерального бюджета.

Схема 4

Взаимоотношения участников деятельности по обращению с отходами



- > Снятие с учета и транспортировка ВЭТС торговой организацией (предусматривается возмещение ее затрат из средств федерального бюджета)
- > Снятие с учета и транспортировка ВЭТС собственником (затраты ложатся на собственника)

Источник: составлено авторами

Итак, субсидии из федерального бюджета распределяются в пользу организаций и индивидуальных предпринимателей, в счет погашения части понесенных ими затрат в связи с осуществлением деятельности по обращению с отходами, образовавшимся в результате утраты транспортными средствами своих потребительских свойств. Пункты утилизации, в свою очередь, должны соответствовать требованиям, предъявляемым к таким организациям и индивидуальным предпринимателям. Ранее также говорилось об организациях изготовителях, прини-



мающих на себя обязательство обеспечить последующее безопасное обращение с отходами, одним из требований к которым, среди прочего, являлась организация на территории каждого субъекта Российской Федерации, а также в каждом поселении, городском округе с численностью населения 500 тыс. человек и более в пунктах приема т/с, утративших свои потребительские свойства, прием произведенных ею транспортных средств от их собственника, в том числе с привлечением лиц, осуществляющих реализацию производимых ими транспортных средств, лиц, имеющих лицензии на осуществление деятельности по обезвреживанию и размещению отходов I-VI классов опасности. Такие организации-производители (включенные в реестр) должны за свой счет обеспечивать прием, доставку и деятельность по обращению с отходами.

Таким образом, организации изготовители, которые обязаны осуществлять прием ВЭТС и деятельность по обращению с отходами, в сущности, могут одновременно являться пунктами утилизации т/с, при условии соблюдения требований, предъявляемым к организациям и индивидуальным предпринимателям, часть затрат которых в связи с осуществлением ими деятельности по обращению с отходами, образовавшимися в результате утраты транспортными средствами своих потребительских свойств, компенсируется за счет средств федерального бюджета. Стоит, однако, оговориться, что в законодательных документах нет прямого указания на то, что организации-изготовители, взявшие на себя обязательства по переработке отходов, являются пунктами утилизации, и что их деятельность будет финансироваться за счет средств государственного бюджета. Тем не менее, вышеуказанная логика рассуждений позволяет заключить, что, по крайней мере, в некоторых случаях, пункты утилизации и организации-изготовители могут быть одним и тем же лицом.

ОЦЕНКА СООТВЕТСТВИЯ УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА ПРАВИЛАМ ВТО

Как было указано ранее, правила взимания сбора содержат некоторые исключения для отечественных производителей и изготовителей, а также в отношении тех т/с, которые были ввезены с территории Белоруссии и Казахстана. Рассмотрим их более подробно с точки зрения их соответствия правилам и нормам ВТО.

Рассмотрим сначала случай, когда ТС производится на территории Российской Федерации и предприятие-изготовитель берет на себя обязательства по последующему обращению с отходами, образовавшимися в результате утраты т/с своих потребительских свойств. Эта оговорка, содержащаяся в абзаце 5 пункта 6 статьи 24 «Утилизационный сбор», являющейся дополнением к главе V Федерального закона от 24 июня 1998 года № 89-ФЗ, в сущности, предусматривает особые условия для компаний, осуществляющих производство и сборку на территории Российской Федерации, в то время как импортёры обязаны будут уплачивать сбор при ввозе т/с. При этом один из основных принципов ВТО - национальный режим (ст. III

ГАТТ-94) – предусматривающий не менее благоприятные условия для импортёров, чем для местных производителей, нарушается в той части, что импортёры не могут получить права по взятию на себя обязательств по переработке. Здесь, конечно, стоит оговориться, что установление равных условий по взятию обязательств было бы крайне сложно осуществить, ввиду отсутствия у иностранных поставщиков перерабатывающих мощностей и лицензий на осуществление соответствующей деятельности на территории Российской Федерации, – условия, которые определяются режимом доступа иностранных инвестиций. Тем не менее, формулировка устанавливает различные режимы деятельности для отечественных компаний и иностранных поставщиков. Тот факт, являются ли данные условия дискриминационными, должен быть подкреплён расчётами, сопоставляющими размер уплаченного утилизационного сбора по сравнению с затратами на утилизацию, которые предположительно понесут организации и индивидуальные предприниматели, взявшие на себя ответственность по обеспечению безопасного обращения с отходами ВЭТС.

Помимо вышеописанного исключения, аналитики также обращают внимание на возможное несоответствие правилам ВТО абзаца 6 указанного документа, который гласит, что утилизационный сбор также не уплачивается в отношении т/с, которые ввозятся на территорию Российской Федерации с территорий стран-членов Таможенного союза и имеют статус товаров Таможенного союза (ТС). Согласно «Правилам условий, при соблюдении которых утилизационный сбор не уплачивается в отношении т/с, которые ввозятся в Российскую Федерацию с территорий государств-членов ТС и имеют статус товаров ТС», сбор не уплачивается, если т/с были ввезены на территорию ТС согласно правилам ввоза по внутренним таможенным пошлинам в Белоруссии и Казахстане, которые отличны от Единого таможенного тарифа Таможенного союза, а также, если организация-изготовитель была включена в соответствующий реестр организаций-изготовителей, взявших на себя обязательства по последующей утилизации т/с.

Тем не менее, несмотря на точку зрения о том, что вышеописанные изъятия могут быть противоречащими принципам ВТО, предоставление более благоприятных условий Белоруссии и Казахстану, как членам Таможенного союза, попадает под изъятия из режима наибольшего благоприятствования в части, касающейся подписания региональных торговых соглашений и создания зон свободной торговли.

Основное беспокойство по поводу несоответствия утилизационного сбора правилам ВТО состоит в том, что величина сбора не привязана крепко к себестоимости процесса утилизации. Пункт 5 ст. 24 «Утилизационный сбор» гласит: «При установлении размера утилизационного сбора учитываются год выпуска транспортного средства, его масса и другие физические характеристики, оказывающие влияние на затраты в связи с осуществлением деятельности по обращению с отходами, образовавшимися в результате утраты таким транспортным средством своих



потребительских свойств». Несмотря на утверждение о привязке размера сбора к затратам на утилизацию т/с, остаются неясны критерии и конкретные результаты расчетов размеров самого сбора.

Согласно принятому Положению по «Утилизационному сбору», расчет величины сбора определяется по формуле исходя из базовой ставки, различной в зависимости от типа транспортного средства, и коэффициентов, которые, в свою очередь, варьируются в зависимости от физических характеристик (объем двигателя, длина, вес) и возраста транспортного средства. Наименьшие коэффициенты применяются к новым и подержанным электромогилям, а также к новым или подержанным автомобилям, объем двигателя которых составляет менее двух литров (сумма составит 26,8 тыс. руб.) Важно отметить, что для физических лиц, которые будут ввозить автомобили из-за границы, установлен сниженный коэффициент – 0,15 для новых автомобилей и 0,25 – для подержанных, что предполагает уплату сбора в размерах 3 до 5 тыс. руб.

Следует напомнить, что утилизационный сбор, согласно законодательным документам, взимается с целью защиты окружающей среды и обеспечения безопасного обращения с отходами. Таким образом, собранные средства должны отражать затраты на утилизацию т/с. За рубежом, по некоторым оценкам, стоимость утилизации, включаемая, как правило, в стоимость автомобиля при его покупке, составляет около 100 долл.¹⁰ С учетом создания новой инфраструктуры и запуска мощностей, в России стоимость утилизации в среднем может превышать данную цифру. Однако различия в поправочных коэффициентах могут доводить стоимость утилизации до сумм гораздо более высокого порядка, что может говорить о наличии других факторов, определяющих величину утилизационного сбора.

Так, к примеру, стоимость подержанного автомобиля (более 3 лет) может быть увеличена за счет утилизационного сбора на сумму более, чем 100 тыс. руб., что уже достаточно для создания ситуации, когда стоимость транспортного средства становится сопоставимой с величиной утилизационного сбора. Это может говорить о привязке размера утилизационного сбора, скорее, к необходимому уровню защиты отечественной отрасли после снижения пошлин при вступлении в ВТО. Другим доказательным примером такой мотивации может служить довольно значительное различие в коэффициентах и базовых ставках на различные категории транспортных средств, в частности, высокие суммы сбора на грузовой транспорт. В России производство грузовых автомобилей является относительно конкурентоспособным на данном этапе. Однако после вступления в ВТО пошлины на данный вид транспорта должны довольно значительно и резко снизиться, что приведет к потере одного из важнейших факторов конкурентоспособности. Этот факт может объяснять довольно высокие размеры утилизационного сбора, вводимого на категорию грузового транспорта.

¹⁰ «Российская газета» - Федеральный выпуск №5805 - <http://www.rg.ru/2012/06/13/avto.html>

Кроме того, как уже было указано выше, введенный в соответствии с Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012 г. N 55 перечень изъятий из ЕТТ в отношении некоторых позиций 87 товарной группы, а также отсутствие необходимости уплачивать утилизационный сбор за т/с, ввезенные на территорию Республики Беларусь и Казахстан по ставкам, отличным от ЕТТ¹¹, говорит в пользу возможного использования данного сбора в качестве компенсации снижения Россией таможенных пошлин на т/с в связи с присоединением к ВТО.

Таким образом, с учетом также заявлений официальных лиц государства о целях введения утилизационного сбора, можно сделать вывод о том, что основным фактором, определяющим действия правительства по введению данного сбора и установлению определенных сумм сбора, может являться необходимость защиты отечественных производителей. Этот факт довольно просто установить при анализе критериев взимания и размеров сбора. В такой ситуации сложно апеллировать к общим исключениям согласно статье 20 ГАТТ, позволяющим странам предпринимать действия по защите жизни и здоровья человека, животных, растений или окружающей среды, так как основным принципом введения данных мер должен быть не дискриминационный характер их применения.

В целом, помимо вышеуказанных потенциальных несоответствий утилизационного сбора правилам ВТО, можно выделить также и другие, к примеру, отсутствие мер регулирования в отношении аналогичной продукции. Существует риск того, что страны-партнеры признают действия российского правительства противоречащими взятым на себя обязательствами в рамках ВТО, и подадут жалобу в Орган по разрешению споров ВТО.

Важно отметить, что некоторые европейские страны имеют опыт торговых споров в отношении аналогичных мер по защите окружающей среды. Так, в Румынии в январе 2007 г. был введен дополнительный налог на ввоз определенного типа автомобилей (официально в целях сохранения окружающей среды). Комиссия ЕС признала данный налог дискриминационным в отношении импорта и потребовала внесения изменений в румынское законодательство. В Польше в 2006 г. также был введен утилизационный сбор в размере 148,8 евро на импортные подержанные автомобили, который также был признан несоответствующим обязательствам Польши в рамках ЕС. В результате, меры, применяемые в Румынии и Польше, были рассмотрены в Европейском суде, и исход дел оказался негативным для обеих стран.

Возвращаясь к введенному в России утилизационному сбору, необходимо отметить, что ЕС и Украина высказали свои сомнения относительно соответствия введенной меры обязательствам, взятым на себя Россией при вступлении в ВТО. Пока остается неясной вероятность подачи жалобы на Россию в Орган по разрешению споров ВТО, однако стоит признать, что существуют основания считать данный

¹¹ В соответствии с Постановлением Правительства от 30 августа 2012 г. №870 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств»



сбор противоречащим правилам ВТО, и в случае неблагоприятного для России развития ситуации, введение меры может привести к существенным затратам и репутационным рискам.

БИБЛИОГРАФИЯ:

Федеральный закон Российской Федерации от 28 июля 2012 г. N 128-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об отходах производства и потребления» и статью 51 Бюджетного кодекса Российской Федерации», Принят Государственной Думой 13 июля 2012 года. Опубликовано: 30 июля 2012 г. в «Российской газете» - Федеральный выпуск №5845.

Постановление Правительства Российской Федерации от 30 августа 2012 г. № 870 «Об утилизационном сборе в отношении колёсных транспортных средств». Опубликовано: 31 августа 2012 г. в «Российской газете» - Федеральный выпуск №5873.

Правила взимания, исчисления и уплаты утилизационного сбора в отношении колёсных транспортных средств, а также возврата уплаченных сумм этого сбора. Опубликовано: 31 августа 2012 г. в «Российской газете» - Федеральный выпуск №5873.

Правила условий, при соблюдении которых утилизационных сбор не уплачивается в отношении колёсных транспортных средств, которые ввозятся в Российскую Федерацию с территорий стран-членов Таможенного союза и имеют статус товаров Таможенного союза. Опубликовано: 31 августа 2012 г. в «Российской газете» - Федеральный выпуск №5873.

Правила принятия организациями-изготовителями колёсных транспортных средств обязательства обеспечить последующее безопасное обращение с отходами, образовавшимися в результате утраты указанными транспортными средствами своих потребительских свойств. Опубликовано: 31 августа 2012 г. в «Российской газете» - Федеральный выпуск №5873.

Перечень видов и категорий колесных транспортных средств, в отношении которых уплачивается утилизационный сбор, а также размеров утилизационного сбора. Опубликовано: 31 августа 2012 г. в «Российской газете» - Федеральный выпуск №5873.

Перечень видов и категорий колёсных транспортных средств, с года выпуска которых прошло 30 и более лет, которые не предназначены для коммерческих перевозок пассажиров и грузов, имеют оригинальный двигатель, кузов и раму (при наличии), сохранены или отреставрированы до оригинального состояния, и в отношении которых утилизационный сбор не уплачивается. Опубликовано: 31 августа 2012 г. в «Российской газете» - Федеральный выпуск №5873.

Изменения, которые вносятся в пункт 4 постановления Правительства Российской Федерации от 12 августа 1994 г. № 938 «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации». Опубликовано: 31 августа 2012 г. в «Российской газете» - Федеральный выпуск №5873.

Перечень организаций-изготовителей, зарегистрированных на территории Республики Беларусь или Республики Казахстан, которые не уплачивают утилизационный сбор. Опубликовано на сайте Министерства промышленности и торговли Российской Федерации 04.09.2012. <http://минпромторг.рф/industry/auto/238>.

Перечень поселений и городских округов с численностью населения 500 тысяч человек и более, в которых, согласно принятому постановлению, необходимо создать мощности по

утилизации выбывших из эксплуатации ТС. Опубликовано на сайте Министерства промышленности и торговли Российской Федерации 31.08.2012. <http://www.minpromtorg.gov.ru/industry/auto/237>.

Реестр организаций-изготовителей колёсных транспортных средств, принявших обязательства обеспечить последующее безопасное обращение с отходами, образовавшимися в результате утраты указанными транспортными средствами своих потребительских свойств. Опубликовано на сайте Министерства промышленности и торговли Российской Федерации 31.08.2012. <http://www.minpromtorg.gov.ru/industry/auto/237>.

Правила предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на возмещение части затрат организаций и индивидуальных предпринимателей в связи с осуществлением ими деятельности по обращению с отходами, образовавшимися в результате утраты транспортными средствами своих потребительских свойств. Опубликовано на сайте Министерства промышленности и торговли Российской Федерации 26.11.2012. <http://минпромторг.рф/docs/projects/831>.

Требования, предъявляемые к организациям и индивидуальным предпринимателям, часть затрат которых в связи с осуществлением ими деятельности по обращению с отходами, образовавшимися в результате утраты транспортными средствами своих потребительских свойств, компенсируются за счет средств, источником которых являются субсидии из федерального бюджета. Опубликовано на сайте Министерства промышленности и торговли Российской Федерации 26.11.2012. <http://минпромторг.рф/docs/projects/831>.

Порядок организации деятельности по обращению с отходами, образовавшимися в результате утраты транспортными средствами своих потребительских свойств. Опубликовано на сайте Министерства промышленности и торговли Российской Федерации 26.11.2012. <http://минпромторг.рф/docs/projects/831>.

Изменения, которые вносятся в подпункт «в» пункта 4 Правил условий, при соблюдении которых утилизационный сбор не уплачивается в отношении колесных транспортных средств, которые ввозятся в российскую федерацию с территорий государств - членов Таможенного Союза и имеют статус товаров Таможенного Союза, утвержденных постановлением Правительством Российской Федерации от 30 августа 2012 г. № 870 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств». Опубликовано на сайте Министерства промышленности и торговли Российской Федерации 26.11.2012. <http://минпромторг.рф/docs/projects/831>.

Перечень товаров и ставок, в отношении которых Республикой Беларусь и Республикой Казахстан применяются ставки ввозных таможенных пошлин, отличные от ставок Единого Таможенного тарифа Таможенного союза: http://www.tsouz.ru/eeek/RSEEEK/RSEEEK/7z/Documents/P_55.pdf

«Российская газета» - Федеральный выпуск №5805 - <http://www.rg.ru/2012/06/13/avto.html>

<http://spb.rbc.ru/topnews/04/06/2012/653550.shtml>

<http://президент.рф/новости/16735#sel=385:1,385:31;425:3,426:60>

http://ec.europa.eu/environment/waste/elv_index.htm

