

Вопросы эффективности применения утилизационного сбора для целей охраны окружающей среды.

Научный руководитель – Старова Екатерина Владимировна

Тхалиджоков Эльдар Хачимович

Студент (бакалавр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Высшая школа государственного аудита, Кафедра правовых дисциплин, Москва, Россия

E-mail: Eldar1924@mail.ru

Конференция «Ломоносов 2021»

Секция «Финансовое, бюджетное, налоговое право»

Вопросы эффективности применения утилизационного сбора для целей охраны окружающей среды.

Научный руководитель — Старова Екатерина Владимировна

Тхалиджоков Эльдар Хачимович

Студент

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Высшая школа государственного аудита, Кафедра правовых дисциплин, Москва, Россия

E-mail: eldar1924@mail.ru

Система утилизации транспортных средств в России начала формироваться в 2011 году с введением утилизационного сбора для транспортных средств[1]. При введении утилизационного сбора отечественные производители были освобождены от его уплаты (но лишь до января 2014 года) в связи с жалобой со стороны стран-членов ВТО по поводу ущемления интересов иностранных компаний и предоставления преимуществ отечественным производителям.

Законом предусмотрено, что «утилизационные отчисления» поступают в федеральный бюджет, при этом стоит отметить, что по факту данные средства (у которых было конкретное целевое назначение) поступили на проекты утилизации только в 2019 году. Более того, факт использования этих средств для реальных проектов до сих пор неизвестен. Данной позиции придерживается и П.Д. Луняшин, по мнению которого, утилизационный сбор также имеет ряд существенных минусов[2]. Во-первых, несмотря на заявления одного из авторов закона, депутата от фракции, о том, что введение утилизационного сбора не повлияет на рост цены соответствующей техники, это оказалось не так — потребитель заплатил в полной мере. Во-вторых, получателем утилизационного сбора является федеральный бюджет, из которого он распределялся произвольно, без указания конкретной статьи. Оказалось, что нет никакой связи между объемами продаж на рынке техники и размером расходов государства на охрану и восстановление окружающей среды, созданием «структур» по утилизации. В-третьих, методики расчета сбора не мотивировали производителя на совершенствование выпускаемой техники и повышение «экологичности» автомобилей и технологического уровня производства.

Плюсом стали лишь так называемые «заградительные ставки» на ввоз техники старше трех лет — их размер превышает их рыночную стоимость в несколько раз и превращает импорт в «экономическое самоубийство»[3].

Проблема данного механизма заключается и в том, что основанием для определения размера утилизационных отчислений является физическая стоимость транспортных средств. Фактически нет никакой связи между суммой утилизационных отчислений и стоимостью утилизации, поэтому платежи за утилизацию транспортных средств могут быть неверными при реализации реальной утилизационной мощности.

Источники и литература

1. Постановление Правительства РФ от 6 февраля 2016 г. № 81 «Об утилизационном сборе в отношении самоходных машин и (или) прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями) // Собрание законодательства Российской Федерации от 15 февраля 2016 г. № 7 ст. 991
2. Луняшин П.Д. Утилизационный сбор: будут ли возвращены собранные сотни миллиардов? [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://zolteh.ru/opinions/utilizatsionnyy_sbor_budut_li_vozvrashcheny_sobrannyye_sotni_milliardov/ (дата обращения 22.02.2021)
3. Журнал «Закон». №3. 2018.