

Секция «Юриспруденция»

К вопросу о реализации принципа платности размещения отходов в экологическом праве: на примере установления утилизационного сбора в РФ.

Лукьянова Елена Николаевна

Студент

Российская таможенная академия, Санкт-Петербургский филиал имени В.Б. Бобкова, Юридический факультет, Санкт-Петербург, Россия

E-mail: lenunik@yandex.ru

Установление и взимание платежей за негативное воздействие на окружающую среду является фундаментом экономического механизма стимулирования природоохранной деятельности в России. Реализация принципа платности размещения отходов получила выражение в нормах новейшего законодательства об утилизационном сборе, взимаемом в отношении колесных транспортных средств.

30 июля 2012 года в «Российской газете» официально опубликован Федеральный закон Российской Федерации от 28 июля 2012 г. № 128-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об отходах производства и потребления»[1]. Согласно указанным нормативным нововведениям, с 1 сентября 2012 года в России в целях экологической безопасности за любой автомобиль, ввозимый в Россию или вновь произведенный на ее территории, должен уплачиваться фискальный платеж - утилизационный сбор. Виды и категории транспортных средств, попадающих под действие этой нормы, устанавливаются Правительством РФ[2].

Однако экологические цели введения этого платежа оставляют большие сомнения, как у участников ВЭД так и производителей автотехники. По оценкам экономистов, установление нового сбора прежде всего связано с тем, что Россия, вступив в ВТО, была вынуждена снизить таможенные пошлины на ввозимые товары. Установление и взимание нового сбора в отношении автомобилей призвано защитить отечественного производителя и компенсировать недополученную фискальную прибыль от ввоза иностранных автомобилей. Если оценить размеры утилизационного сбора, эта задача становится вполне реальной, в частности для транспорта старше пяти лет.

В Постановлении Правительства РФ от 30.08.2012 года № 870 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств» указывается порядок его уплаты, и условия при которых утилизационный сбор участниками ВЭД не уплачивается. От этого сбора будут освобождены «ответственные компании» - отечественные производители, гарантирующие обеспечение безопасной утилизации транспортного средства в будущем[3].

Уплачивать сбор можно как непосредственно на таможенной границе, так и на территории России. Без отметки об уплате утилизационного сбора в паспорте транспортного средства органы ГИБДД не будут производить действия по его регистрации.

Следует отметить, что нормы российского законодательства об установлении утилизационного сбора уже привели к нарушению принципа единства единого таможенного пространства Таможенного союза. Совет Евразийской экономической комиссии решением № 84 от 12.10.2012 г. постановил, что транспортные средства, ввозимые на территорию Российской Федерации с территорий Республики Беларусь и Республики

Казахстан физическими лицами при условии уплаты на территориях этих стран таможенных платежей, не облагаются утилизационным сбором в Российской Федерации[4]. В связи с этим Министерство экономического развития и Федеральная таможенная служба усматривают опасность того, что общая сумма таможенных платежей и утилизационного сбора окажется выше, чем в Белоруссии и Казахстане, и в Россию через эти страны хлынет поток «иномарок», в результате чего федеральный бюджет не считается денежных фискальных поступлений[5].

Комментируемые нормы действуют уже более полугодя, но до сих пор введение утилизационного сбора у граждан РФ порождает больше вопросов, чем ответов. По своей природе утилизационный сбор является отсроченным платежом за оказание будущей государственной услуги. Пока остается неясным механизм реализации права собственника автомобиля на его бесплатную либо доступную утилизацию. Фактически, данное право возникает у владельца автомобиля сразу после уплаты утилизационного сбора. Однако, Федеральный закон РФ от 28 июля 2012 г. N 128-ФЗ умалчивает, каким образом владельцам следует утилизировать пришедший в негодность либо более неэксплуатируемый автомобиль, куда именно его сдавать и как документально оформлять передачу автотранспортного средства на утилизацию. А ведь именно за эту процедуру собственно и взимается утилизационный сбор.

По оценкам PwC (PricewaterhouseCoopers – крупнейшая в мире международная сеть компаний, предлагающих профессиональные услуги в области консалтинга и аудита), в России в течение следующих 10 лет потребуются утилизация 10 миллионов автомобилей. Действующих же заводов по утилизации техники в стране всего шесть. Чиновники планируют, что большая часть фискальных поступлений от утилизационного сбора пойдет именно на развитие авторециклинговой отрасли[6].

В России уже имеется положительный опыт экономического стимулирования утилизации устаревшего автопарка. Только что в нашей стране была успешно реализована программа утилизации старых легковых автомобилей, в которой приняло участие множество наших сограждан, но при этом из-за ограниченности во времени многие заинтересованные россияне не успели воспользоваться ее преимуществами. Подобная программа утилизации актуальна и по сей день, есть смысл введения ее на бессрочной постоянной основе. Однако, в 2013 году Правительство РФ не планирует возродить подобную программу утилизации старых автомобилей в обмен на скидку при покупке новых машин, что провоцирует лавинообразное нарастание экологических рисков в области накопления данных специфических отходов производства и потребления. Пока же следует констатировать тот факт, что вопросы экологической безопасности в области оборота отходов автомобильного транспорта организационно и технически не решены, а экологические цели введения утилизационного сбора не достигнуты.

Литература

1. Постановление Правительства РФ от 30.08.2012 № 870 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств» // СПС КонсультантПлюс.
2. Федеральный закон РФ от 24.06.1998 № 89-ФЗ (в действ. ред.) «Об отходах производства и потребления» // СПС КонсультантПлюс.

3. Информационное агентство «Росбизнесконсалтинг». URL: <http://www.top.rbc.ru> (дата обращения 16.12.2012).
4. Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. URL: <http://www.tsouz.ru/eek/> (дата обращения 16.12.2012).
5. Правовая защита автолюбителя. URL: <http://www.vashamashina.ru/utilizatsionnyj-sbor-na-avtomobili.html> (дата обращения 16.12.2012).
6. AutoNews.ru. URL: <http://auto.qip.ru/analytics/stavki-utilizatsionnogo-sbora-poshli-vniz> (дата обращения 16.12.2012).

Слова благодарности

Научному руководителю - Ронжиной Нине Алексеевне.