

УТИЛИЗАЦИОННЫЙ СБОР НА САМОХОДНУЮ ТЕХНИКУ: ВЕЛИЧИНА И ИДЕНТИФИКАЦИОННАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Н.В. Артюх, руководитель НП ПСДКТ «СЕРТСЕРВИС»

г. Москва, e-mail: termik_57@mail.ru

С.А. Соловьев, директор ФГБНУ ГОСНИТИ

г. Москва, e-mail: gosniti@list.ru

В.С. Герасимов, зав. лабораторией ФГБНУ ГОСНИТИ

г. Москва, e-mail: rosagroserv@list.ru

В.И. Игнатов, доцент МГУЛ

г. Москва, e-mail: ignatoww@inbox.ru

Аннотация. В статье отражены основные аспекты формирования экономической базы, обеспечивающей функционирование системы утилизации самоходной техники.

Ключевые слова: утильсбор, инфраструктура, утилизация, рециклинг, финансирование, самоходная техника, нормативно-законодательная база.

Необходимость создания системы утилизации сложной техники осознана мировой общественностью уже несколько десятилетий назад.

Требования общественности были впервые узаконены в Германии, которая почти 20 лет назад приняла закон «Об экономическом рециклинге Германии» (07.10.1996), на основании которого была создана система утилизации автомобилей и другой сложной техники. Данный закон сегодня многими экспертами признан образцом в вопросах организации авторециклинга. Аналогичные законы приняты более чем в 50 странах мира.

В России только пять лет назад были начаты работы в государственном формате по созданию системы утилизации автомобилей в виде эксперимента, который был направлен на поддержку производителей только автотранспортных средств. Как видно из формулировки Постановления №1194 [1], также предусматривалось создание системы утилизации, правда, только для автотранспортных средств.

Три года назад начаты более серьезные работы по формированию нормативной и экономической базы, направленные на обеспечение условий для разработки такого закона: был введен утилизационный сбор на колёсную технику [2] и внесены изменения в закон №89-ФЗ «Об отходах производства и потребления» [3].

Следует отметить наиболее важные моменты при формировании этой базы:

1) Кто должен платить за утилизацию выводимой из эксплуатации техники?

С первым вопросом вроде бы всё ясно. Одним из важнейших моментов действующих законов, применяемых в большинстве стран, является принцип «загрязнитель платит». Этот принцип был декларирован уже в 1972 году Рекомендациями Совета организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР). По отношению к автомобилям и др. технике данный принцип законодательно закреплён в Законе о рециклинге в Германии (1996) и законах других стран. В том числе и в России в 2012 г. Таким образом, в соответствии с принципом «загрязнитель платит» и законодательством России «загрязнителем» признаётся производитель техники, который и должен нести все расходы, связанные с природоохранной деятельностью.

Однако двоякость формулировки этого принципа позволяет производителю машин возмещать свои природоохранные издержки через цены на свою продукцию. И это приводит к тому, что главным плательщиком этих затрат, связанных с созданием системы утилизации техники, является потребитель. Производитель, переложив на потребителя машин бремя утильсбора, получает ту же прибыль, что и до введения утильсбора.

Несомненно, что и для производителя техники и её потребителя введение утильсбора сказывается на снижении конкурентоспособности продукции: для производителя - за счёт удорожания техники, для потребителя техники – за счёт удорожания продукции, получаемой с помощью подорожавшей техники.

2) Каков способ накопления общего фонда утилизации?

В основном применяются три варианта финансирования системы утилизации:

- централизованное накопление средств за счёт утилизационного сбора. Эти средства используются для инвестирования системы утилизации;
- финансирование участников системы утилизации самими производителями. Производители и импортеры самостоятельно формируют специальный резерв для финансирования своих обязательств по выполнению требований системы утилизации выведенной из эксплуатации техники ВЭТ, чтобы покрыть расходы на переработку ВЭТС своих моделей;
- саморегулирование. Субъекты самостоятельно финансируют собственную деятельность. Производители автомобилей контролируют бизнес по рециклированию собственных автомобилей, и при необходимости дают ему дотации.

Россия встала на путь централизованного накопления средств за счёт утилизационного сбора. Организационная составляющая формирования системы пока не определена.

Основным и неперенным условием создания системы утилизации (рис. 1) является наличие у создателей этой системы (в данном случае - у государства) соответствующего общего фонда утильсбора – ОФУСб за счёт утилизационного сбора (ВУСб).

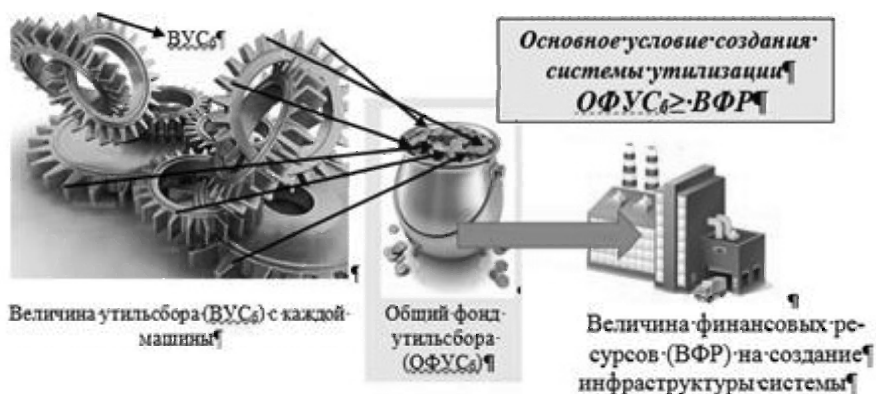


Рис. 1. Потребности в ресурсах на создание системы

Введённый в России утилизационный сбор на некоторые колёсные транспортные средства составляет более 10%, на б/у машины – 30 и более процентов.

На сельхозтехнику ввести утильсбор планируется в тех же размерах.

Для определения утилизационного сбора на колёсную технику рекомендуется определять как некую базовую ставку B_c , умноженную на коэффициент утилизации K_u , который зависит от j -й категории машины и её массы.

$$B_{УСбj} = B_c \times K_{uj} \dots\dots\dots (2)$$

ФГБНУ ГОСНИТИ, занимающийся в течение нескольких последних лет над проблемой утилизации сельхозтехники, провёл большую работу, связанную с обоснованием и определением величины утильсбора для сельскохозяйственной техники и техники специализированных производств.

Результаты этой работы показали, что величина утилизационного сбора не является какой-то константой, а зависит от многих причин и, в первую очередь, от уровня готовности участников системы выполнять работы, предусмотренные этой системой.

В настоящее время Россия стоит практически на «нулевой» отметке. Даже наличие собранных десятков миллиардов рублей за счёт утильсбора на колёсную технику мало способствует развёртыванию интенсивных работ по созданию системы утилизации. Необходим определённый период, в течение которого система «наберёт обороты».

С этой целью в ГОСНИТИ была разработана модель формирования системы утилизации самоходных машин, в основу которой была положена стратегия развития этой системы (рис. 2).

Не вдаваясь в подробности решения достаточно сложных проблем по определению оптимальной мощности системы N_i и продолжительности периода её становления T_i , рассмотрим динамику изменения величины утилизационного сбора ВУСб, которая зависит от инвестиций, т.е. величины финансовых ресурсов (ВФР), которые необходимо вложить в систему утилизации, чтобы она стабильно функционировала.

Наиболее ресурсоёмким является 1-й этап интенсивного развития системы «с нуля». Естественно, что и ВУСб здесь должна быть максимальной.

На 2-м этапе стабилизации участники системы (утилизационные предприятия) начнут получать всё возрастающую прибыль и их дотации могут прекратиться, что повлечёт уменьшения величины финансовых ресурсов (инвестиций в систему) и, соответственно, уменьшение ВУСб.

При достижении системой необходимой мощности начнётся 3-й этап её стабильной работы. Доходы утилизаторов достигнут максимальных размеров и инвестирование системы будет ограничиваться затратами на её поддержание в работоспособном состоянии. При этом величина утильсбора может стабилизироваться на минимально возможном значении ВУСбмин.

4) На что должен расходоваться общий фонд утилизации?

В статье 24.ФЗ «Об отходах» рекомендуется средства, поступившие в федеральный бюджет в счет уплаты утилизационного (экологического) сбора, использовать в основном на создание инфраструктуры.

Средства из фонда утилизации должны обеспечить инвестирование работ по трём направлениям:

- на создание нормативно-законодательной базы и инфраструктуры системы;
- на разработку технологий утилизации, проведение процессов утилизации и обезвреживание отходов;
- на поддержание системы в рабочем состоянии после её создания.

Каждый вид работ имеет конкретного исполнителя и требует определённых ресурсов. На первом этапе ВФР будет максимальной и будет включать в себя все компоненты затрат

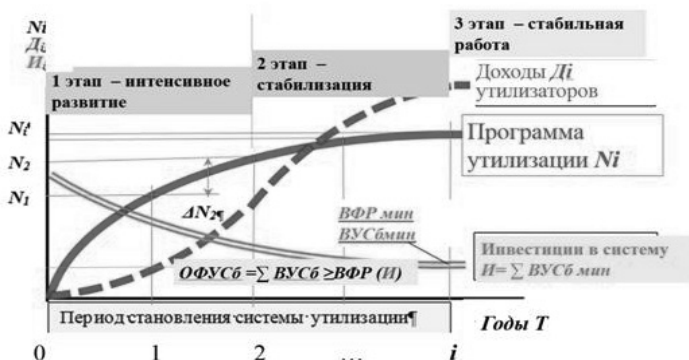


Рис. 2. Модель стратегии развития системы утилизации

$$\text{ВФР max} = Q1 + Q2 + Q3 + Q4 \dots \dots \dots (3)$$

5) Как рассчитать текущую величину утильсбора?

Поскольку официальной методики расчёта ВУСб пока не существует, в ГОСНИТИ были разработаны оригинальный алгоритм (рис. 3), методика и программа расчёта ВУСб. В качестве примера была выбрана стратегия, базирующаяся на трёхлетнем периоде становления системы, который должен пройти от запуска системы утилизации техники с «нуля» до достижения проектной мощности, и проведены расчёты этой величины.

Методика расчётов и программа расчётов была опубликована на страницах журнала «Рециклинг отходов» в №6 (54) за 2014 г. [5]. Методика была опробована для расчётов ВУСб для сельскохозяйственной и дорожно-строительной техники.

Программа позволяет произвести расчёты для любого периода становления системы утилизации с требуемой точностью, которая зависит от наличия достоверной входной информации. Расчёты подтвердили закономерности уменьшения величины утильсбора по мере развития системы утилизации.

Исходя из этой информации, представленной заказчиками и собранной сотрудниками лаборатории №12 ГОСНИТИ о составе техники, были определены элементы и общая величина финансовых ресурсов (ВФР) для каждого года развития системы утилизации.

Зная стоимость годовых закупок техники СГ, и $\text{ВФР} = \text{ОФУСб}$, можно найти средний процент отчислений на утильсбор по формуле (4)

$$\text{ПУСб} = (\text{ВФР} / \text{СГ}) \times 100\% \dots \dots \dots (4)$$

Исходя из стоимости любой i-й машины C_i , можно определить величину утильсбора на неё – ВУСб_i , который необходимо отчислить в ОФУСб по формуле (5)

$$\text{ВУСб}_i = C_i \times \text{ПУСб} \dots \dots \dots (5)$$

Если условие (1) будет соблюдаться, то ВУСб назначена правильно. Если условие не соблюдается, то необходимо скорректировать ВУСб и повторить проверку.

Расчёты ВУСб для сельхозмашин показали, что утильсбор по мере развития системы утилизации сельхозтехники может быть снижен более чем в 2 раза.

Теперь, зная ВУСб, можно определить и коэффициент утилизации (п.Б4, рис.3)

$$K_u = \text{ВУСб}_i / B_c \dots \dots \dots (6)$$

т.е. перейти на методику автомобилистов. Однако такой переход не обеспечит повышения точности расчёта искомой величины утильсбора, а лишь затруднит расчёты.

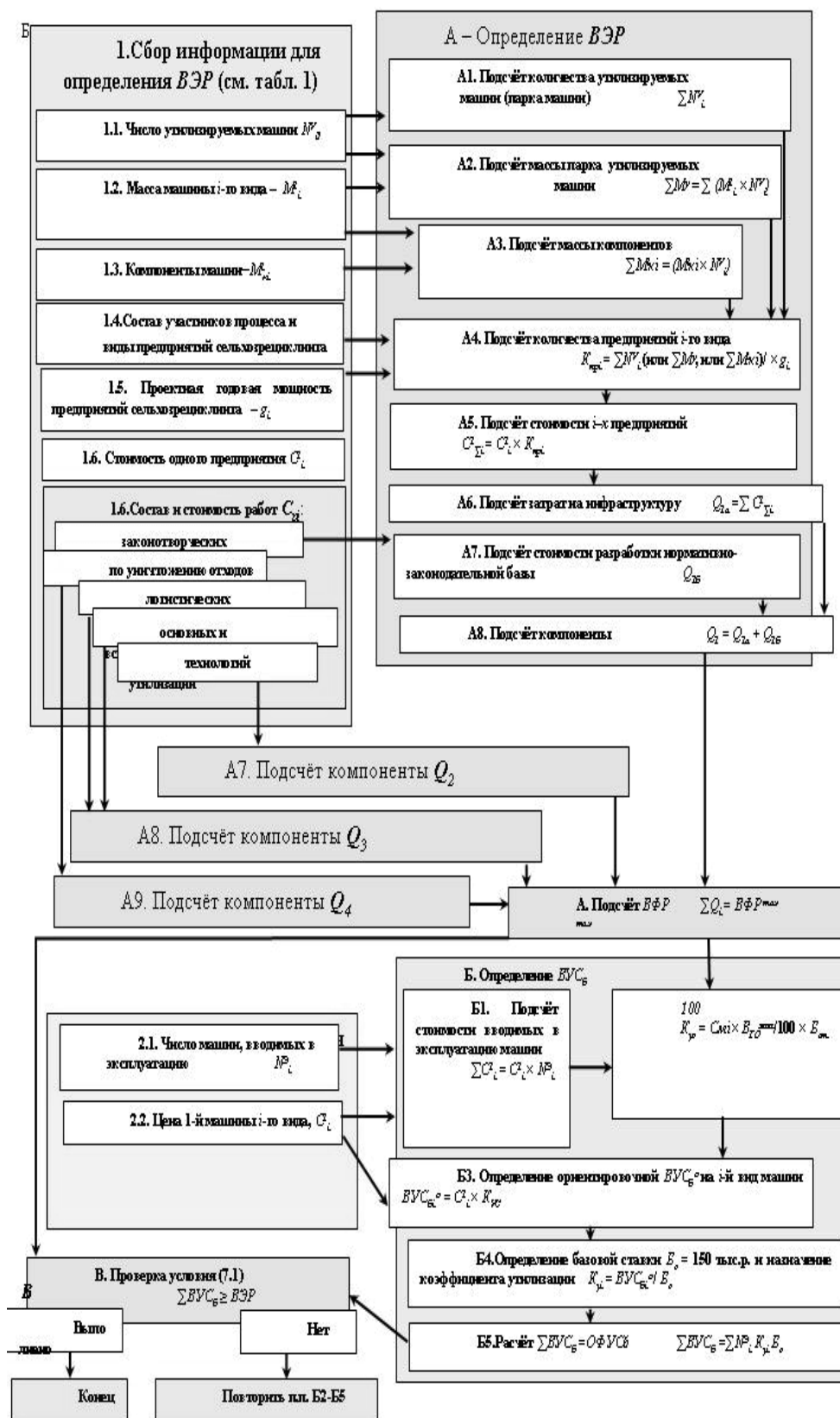


Рис. 3. Алгоритм определения величины утильбора (BUC_g)

По нашему мнению, использование представленной методики позволяет в качестве основной идентификационной характеристикой ВУСб использовать процент отчислений ПУСб. Это повысит обоснованность применяемой идентификационной характеристики и точность определения ВУСб.

ВУСб следует определять через базовую ставку и коэффициент утилизации, который необходимо определять по формуле (6).

б) Кто должен управлять фондом утилизации?

Этот вопрос волнует в настоящее время многих предпринимателей.

Если посмотреть на опыт других стран, то в большинстве стран общий утилизационный фонд формируют сами производители машин. Управление этим фондом практически во всех странах осуществляют производители техники. Исключение составляет Китай, где, как и в России, общий фонд утильсбора находится под контролем государства.

Вопросы управления фондом утильсбора до настоящего времени не решены и документально не оформлены и находятся в разработке в Минпромторге России. ФГБНУ ГОСНИТИ сделаны министерству соответствующие предложения, которые могут лежать в основе определения законодательной базы по утилизационному сбору.

Литература

1. Постановление Правительства РФ от 31 декабря 2009 г. №1194. «О стимулировании приобретения новых автотранспортных средств, взамен вышедших из эксплуатации и сдаваемых на утилизацию, а также по созданию в Российской Федерации системы сбора и утилизации вышедших из эксплуатации автотранспортных средств».

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

3. Федеральный закон от 24.06.1998 №89-ФЗ (ред. от 29.06.2015) «Об отходах производства и потребления».

4. Трофименко Ю.В., Воронцов Ю.М., Трофименко К.Ю. Утилизация автомобилей. – М.: ООО «АКПРЕСС», 2011. – 332 с.

5. Соловьёв С.А., Игнатов В.И., Герасимов В.С. Трофименко Ю.В. Методика формирования величины утилизационного сбора для формирования системы сельхозрециклинга. Ж. Рециклинг отходов 2014. №6 (54).

RECYCLING SELF-PROPELLED MACHINERY: VALUE AND IDENTIFICATION CHARACTERISTICS

N. Artyukh, S. Soloviev, V. Gerasimov, V. Ignatov

Annotation. *The article describes the main aspects of the formation of the economic base for the operation of the recycling system of self-propelled machinery.*

Keywords: *car recycling fee, infrastructure, disposal, recycling, funding, self-propelled machines, legal and regulatory framework.*

Literature

1. The decree of the Government of the Russian Federation dated 31 December 2009 No. 1194. «On stimulation of acquisition of new vehicles instead of retired and handed on the utilization and on creation in the Russian Federation systems of gathering and recycling of retired motor vehicles».

2. The Government decree from August 30 2012 city №870 «On utilization fee for wheeled vehicles».

3. Federal law of 24.06.1998 N 89-FZ (ed. from on 29.06.2015) «On waste of production and consumption».
4. Trofimenko Y.V., Vorontsov Y.M., Trofimenko K.Y. Disposal of vehicles. – M.: OOO «AKPRESS», 2011. – 332 p.
5. Soloviev S.A., Ignatov, V.I., Gerasimov V.S., Trofimenko Y.V. Methodology of calculation of utilization collection for the formation of agrorecycling. J. Waste Recycling 2014. № 6 (54).