

§3 НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ

Кормишкина Л. А., Королева Л. П.

ФИСКАЛЬНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ РЕЦИКЛИНГА АВТОТРАНСПОРТНЫХ ОТХОДОВ ПРИ ПЕРЕХОДЕ К НЕОИНДУСТРИАЛЬНОМУ РАЗВИТИЮ

Аннотация. Переход к неоиндустриальному развитию требует построения эффективной системы переработки отходов и рециркуляции ресурсов. Это позволит как изменить качество экономического роста, стимулировать НИОКР и инновации. Так и преодолеть его экологические ограничения, улучшить качество жизни населения. Одним из основных элементов данной системы является рециклинг автотранспортных отходов. Финансовую основу для развития индустрии авторециклинга в России обеспечивает утилизационный сбор. Средства от его поступления используются для субсидирования как инфраструктурных проектов, так и расходов отдельных предприятий по утилизации. В связи с этим задача исследования — оценить результаты фискального регулирования рециклинга автотранспортных отходов в России и определить основные направления его совершенствования при переходе к неоиндустриальному развитию. В статье сопоставляется вклад автомобильной промышленности и индустрии рециркуляции отходов в экономику ЕС и РФ. На примере многолетней практики развития авторециклинга в странах ЕС в соответствии с требованиями Директивы End of Life Vehicles Directive исследуется целевое и функциональное назначение утилизационных сборов. На основе сопоставления прогнозных и фактических показателей объемов субсидирования авторециклинга и аккумулируемого в федеральном бюджете утилизационного сбора дается оценка результативности его взимания в России. По итогам проведенного исследования сделан вывод о наличии разрыва между теорией и практикой взимания утилизационного сбора в России, проявляющегося в нехарактерных для данного платежа функциях: протекционистской и экологической на этапе эксплуатации автомобиля, а не утилизации. А также ежегодно растущего разрыва между объемами поступающего утилизационного сбора и субсидирования расходов на утилизацию, который демонстрирует дисфункцию платежа как стимула развития индустрии авторециклинга. Предложены основные направления совершен-

ствования фискального регулирования развития авторециклинга в России в свете необходимости обеспечения условий для неоиндустриализации.

Ключевые слова: переработка, рециклинг, утилизация, отходы, неоиндустриальное развитие, транспортное средство, фискальное регулирование, утилизационный сбор, налог, субсидия.

Review. Transition to the neo industrial development requires building an effective system of waste processing and resource recycling. This would allow to change the quality of the economic growth and to encourage research and development and innovations as well as to overcome environmental constraints and to improve the quality of life of the population. One of the main elements of this system is the recycling of vehicle waste. The financial basis for the development of industry of auto recycling is provided through collection of car (vehicle) recycling fees in Russia. Funds from the proceeds are used to subsidize infrastructure projects and expenditures of private recycling companies. In this regard, the objective of the study was to assess the effects of fiscal regulation of recycling vehicle waste in Russia and to determine the main directions for its improvement during the transition to neo industrial development. The authors of the article compare the contribution of the automotive industry and the recycling industry in the EU and the Russian Federation economies. Based on the example of many years of experience in the development of autorecycling in the EU in accordance with the requirements of the Directive End of Life Vehicles Directive the authors examine the functional purpose of vehicle recycling fees. On the basis of the comparison of forecast and actual figures for the amount of subsidies of autorecycling and vehicle recycling fee accumulated in the federal budgets, the authors assess the effectiveness of the collection of vehicle recycling fees in Russia. According to the results of the study the authors have concluded that there is a gap between the theory and practice of collection of the vehicle recycling fee in Russia which is demonstrated by untypical for this payment protective and environmental functions during the operation of the car but not recycling. However, every year the gap between the volumes of incoming car vehicle fee and the amount of subsidies for car recycling is increasing which demonstrates the dysfunction of payment as an incentive for the development of vehicle recycling. In conclusion, the authors offer the basic directions for improving the fiscal regulation of the development of autorecycling in Russia emphasizing the need to ensure the conditions for neo industrialization.

Keywords: fiscal regulation, processing, vehicle recycling fee, neo-industrial development, recycling, vehicle, waste, utilization, tax, subsidy.

ПРОБЛЕМА РОСТА ПОТОКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ ОТХОДОВ И АКТУАЛЬНОСТЬ ИХ РЕЦИКЛИНГА ПРИ ПЕРЕХОДЕ К НЕОИНДУСТРИАЛЬНОМУ РАЗВИТИЮ

В XXI веке технического прогресса обеспеченность общества транспортом выполняет роль индикатора его благосостояния. Транспортное средство (ТС) — неотъемлемый атрибут эффективной реализации каждой стадии воспроизводственного процесса. Это и средство производства, и средство передвижения и транспортировки, и предмет потребления. Расширенное воспроизводство, лежащее в основе экономического роста, требует увеличения и количества обслуживающих его транспортных средств, а становление шестого технологического уклада — ежегодный прирост

выпуска в автомобилестроении не менее чем на 10% на основе расширения сферы применения нанотехнологий и наноматериалов.

В современном мире растущая роль транспорта обусловлена такими факторами как глобализация финансово-хозяйственной деятельности и расширение мирохозяйственных связей, усиление конкуренции на мировых и национальных рынках, повышение качества жизни населения. Особое геополитическое положение России в условиях изменения баланса между мировыми экономическими центрами позволяет рассматривать наличие раз-

ветвленной и безопасной транспортной сети и обслуживающей ее индустрии как надежное конкурентное преимущество национальной экономики, способное обеспечить прирост национального дохода за счет растущих национальных и мировых грузо- и пассажирских потоков. Кроме того, в национальной экономике без разветвленной транспортной инфраструктуры и увеличения количества и доступности транспортных средств невозможно преодолеть такие негативные тенденции в развитии экономического пространства как его сужение, рост уровня централизации, разорванности и фрагментации. Развитие транспортной индустрии позволит преодолеть проблемы структурной безработицы, низкой мобильности факторов производства, обеспеченности удаленных территорий продовольствием и товарами длительного пользования, ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций.

Так в ЕС автомобильная промышленность вносит весомый вклад в развитие экономики. По данным Ассоциации европейских автопроизводителей (European Automobile Manufacturers' Association's (ACEA)) в 2014 г. в ЕС было произведено 17,2 млн. автомашин, что составляет пятую часть мирового объема. Для сравнения по данным Федерального комитета статистики РФ объем производства автомашин в России за этот же период составил 2,161 млн. единиц, включая все виды автомобилей, прицепы и полуприцепы. В государственной программе РФ «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» запланировано к 2020 г. увеличить выпуск автомобилей и автобусов до 3,520 млн. ед.

В ЕС отрасль в 2014 году обеспечила 6% от ВВП союза. В автомобильной промышленности было занято 12,1 млн. человек или 5,6% от общего числа занятого населения. Автомотостроение создало в смежных сферах 3,1 млн. рабочих мест или 10,4% от производственной занятости ЕС. В России прямой вклад автомобильной промышленности в ВВП России не очень велик — порядка 1%. В отрасли занято всего 150 тысяч человек, плюс автомобиль-

ная промышленность создает до 4,5–5 млн. рабочих мест в химической, металлургической, электронной промышленности, производстве автокомпонентов и ряде других отраслей экономики.

Налоговый вклад отрасли в ЕС в 2014 году составил 396000 млн. €. Сектор выступал ключевым фактором знаний и инноваций, так как инвестировал в НИОКР 41500 млн. € за год, и внес значительный вклад в профицит торгового баланса ЕС — 95100 млн. €^[19]. В России в бюджет за аналогичный период поступило от производства автомобилей, прицепов и полуприцепов 108 819 млн. рублей или по курсу 53,3 рубля (рассчитан как средняя по номинальным курсам иностранных валют к рублю за квартал, установленных ЦБ России) 2042 млн. €. На технологические инновации в 2013 году предприятия по производству транспортных средств направили 97520,0 млн. рублей или по курсу 42,8 (рассчитан аналогично по данным за 2013 год) — 2279 млн. €. За 2013 год импорт легковых, грузовых автомобилей, автобусов и тракторов превысил экспорт на 955970 единиц техники.

Таким образом, автомобильная промышленность России вносит в экономику существенно меньший вклад по сравнению с автомобилестроением в ЕС. В условиях сокращения спроса на подорожавшие импортные транспортные средства, ее развитие как количественное, так и качественное в перспективе должно стать одним из приоритетов экономической политики государства, направленной на неоиндустриализацию экономики и импортозамещение.

Однако, оборотной стороной наращивания транспортной мощи страны становится ухудшение экологической ситуации, проявляющееся в увеличении объема воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта, что не просто сокращает конкурентные преимущества и снижает темпы экономического роста, но и может привести к экологической катастрофе глобального масштаба. Все большую популярность в связи с этим получают идеи зеленой экономики, позволяющей обеспе-

чить не только экономический рост, но и устойчивое развитие в гармонии с окружающей средой, как за счет сокращения ее загрязнений, так и за счет глубокой переработки отходов производства и потребления, расширения масштабов вторичного использования ресурсов ^[18].

Рециркуляция отходов позволяет как решать экологические проблемы и сохранять ресурсный потенциал, так и создать предпосылки для изменения качества экономического роста и неоиндустриализации экономики. Утилизация, восстановление, повторное использование отходов в мире — самостоятельная быстро растущая и поддерживаемая государством индустрия. Так по данным Бюро международной рециркуляции (Bureau of International Recycling (BIR)) в 2014 году примерно 1,6 млн. человек по всему миру были заняты в промышленности перерабатывающей отходы. Вместе они переработали за год более чем 600 млн. тонн вторсырья. Годовой оборот переработки составил более 200 млрд. долл., и сопоставим с ВВП таких стран, как Португалия, Колумбия и Малайзия. Около 10% из этой суммы было потрачено на новые технологии, НИОКР, которые позволили создать высококвалифицированные рабочие места и повысить эффективность и экологическую безопасность утилизации и переработки отходов.

В России индустрия утилизации и переработки отходов как самостоятельный вид деятельности в статистике не рассматривается, хотя объем отходов производства и потребления за период с 2003 по 2014 год увеличился практически в два раза и составил по итогам 2010 г. 5168,3 млн.т. Доля использованных и обезвреженных отходов при этом сократилась с 51,4% в 2003 году до 45,6% в 2014 году, что демонстрирует факт отставания индустрии переработки от темпов роста потоков отходов производства и потребления. Так в Транспортной стратегии РФ запланировано увеличить долю утилизируемых отходов (включая вторичную переработку) на транспорте в общем объеме отходов на транспорте с 50% в 2010 году до 86% (по консервативному варианту)

или до 90% (по инновационному варианту) к 2030 году.

Отходы, образующиеся в сфере производства и использования транспорта, составляли в 2014 году по официальным данным всего 1,1% от их общего количества, хотя высока вероятность наличия неучтенных отходов в сфере личного потребления. Динамика образования и использования отходов в производстве и эксплуатации транспортных средств представлена на рисунке 1.

Как видно из рисунка 1 разрыв между образованием и использованием (обезвреживанием) отходов по производству транспортных средств и оборудования можно назвать условно постоянным. Причем и количественные показатели с 2003 по 2014 год увеличились не существенно. В сфере транспорта и связи с 2011 года наблюдается тенденция сокращения разрыва между образованием и использованием отходов. А с 2013 года объем использованных и обезвреженных отходов превысил показатель их образования. И, несмотря на возможные погрешности в статистических данных, учитывающих только официально представленную в комитет статистики информацию от субъектов хозяйственной деятельности, можно вполне данный факт оценить как достижение проводимой политики в сфере утилизации отходов в автомобильной промышленности и на транспорте.

Однако большая часть эксплуатируемых в стране автомобилей находится в собственности граждан, а не бизнеса. При этом увеличивается как емкость автомобильного парка, по величине которого по итогам 2014 года Россия занимала 5 место в мире, уступая только США, Китаю, Японии и Германии, так и плотность использования автомобилей в России (рисунок 2).

Причем, отчетливо просматривающаяся на рисунке 1 тенденция роста плотности использования автомобилей в России, судя по ее месту в рейтинге стран по величине данного показателя, в самом разгаре. По итогам 2014 года в число лидеров вошли Бруней (873 автомобиля), Пуэрто-Рико (819 автомобилей), США (801 автомобиль). А в ТОП-10 также — Кувейт,

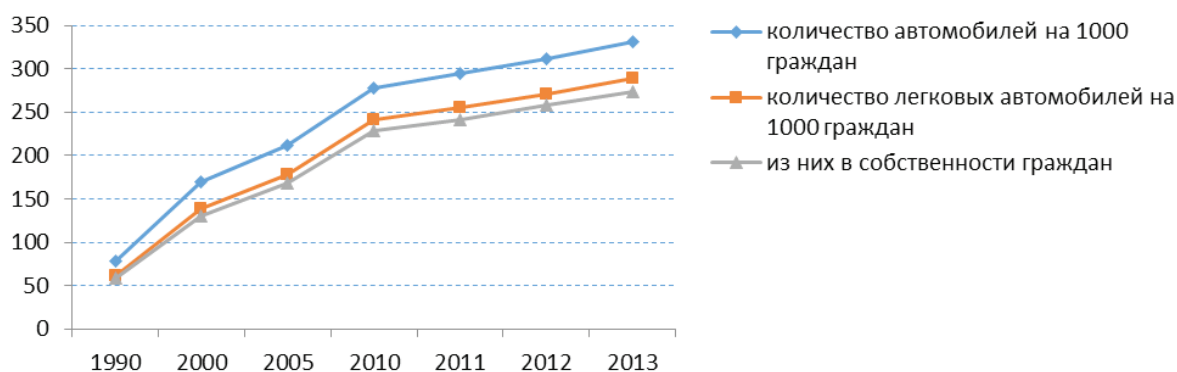


Рис. 2. Динамика показателей плотности использования автомобилей в России *

* составлен авторами по данным «Российского статистического ежегодника — 2014 г.»

Гуам, Исландия, Люксембург, Италия, Австралия и Мальта. В этих странах на тысячу человек приходится около 700 машин. Далее по списку идут в основном экономически развитые страны Европы. Россия в этом рейтинге находится на пятьдесят втором месте в окружении таких стран как Израиль, Ливия и Тайвань. В государственной программе Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» запланировано увеличить насыщение парка легковых автомобилей до уровня 363 автомобилей на 1000 человек к 2020 г.

Исходя из роста плотности использования автомобилей и большой доли в стране автотранспортных средств со сроком эксплуатации свыше 10 лет, можно предположить, что в ближайшие годы резко возрастут и показатели объемов их выбытия из эксплуатации, а также потребности в осуществлении утилизации. Так

объемы требующих переработки автомобилей уже в 2013 году оценивались в количестве более 1,5 млн. единиц техники в год, а в 2015 году — от 2 до 2,5 млн. автомобилей в год. Велика и потребность в переработке сопутствующих товаров, таких как аккумуляторные батареи и автомобильные шины соответственно 33 млн. и 12 млн. штук.

Таким образом, авторециклинг в мире стал неотъемлемым элементом единой системы утилизации отходов производства и потребления, условием устойчивого развития и локомотивом научно-технического прогресса. В РФ задача развития индустрии утилизации автомобилей, создания инфраструктуры рециклинга и совершенствования его технологического процесса имеет высокую актуальность и значимость для обеспечения неоиндустриализации и импортозамещения.

ЦЕЛЕВОЕ И ФУНКЦИОНАЛЬНОЕ НАЗНАЧЕНИЕ СБОРОВ В СИСТЕМЕ УТИЛИЗАЦИИ И РЕЦИРКУЛЯЦИИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ОТХОДОВ В СТРАНАХ ЕС

В 2000 году в Европе была принята Директива ЕС по транспортным средствам с выработанным ресурсом (End of Life Vehicles Directive — ELV), в которой Комиссия ЕС представила концепцию расширенной ответственности производителя, перекладывающая ответственность за управление отходами с правительства на производителей, импортеров и / или продавцов продукции. Основная цель Директивы

ELV — сокращение отходов, образующихся от отслуживших свой срок легковых автомобилей (M1) и легких коммерческих автомобилей (N1). Ее задачи: предотвращение попадания в окружающую среду некоторых тяжелых металлов (кадмий, свинец, ртуть и шестивалентный хром); очищение жидкостей и конкретных компонентов; кодирование информации о деталях и компонентах; обеспечение информацией

потребителей и организаций, осуществляющих операции по авторециклингу; достижение целевых показателей повторного использования, рециркуляции и рекуперации отходов. В качестве целевых было предусмотрено два показателя: степень переработки отходов (к 2015 г. — 85%) и степень повторного использования восстановленных компонентов (материалов) (к 2015 г. — 95%).

Директива действует до сих пор, носит рамочный характер и системы утилизации и рециклинга в странах ЕС имеют существенные различия, характеристика которых широко представлена в публикациях отечественных авторов [8, 9, 11, 12, 24]. Во многих государствах-членах ЕС, системы для сбора и восстановления транспортных средств, отслуживших свой срок, уже существовали и до внедрения Директивы. Например, в Нидерландах и Швеции системы авторециклинга признаются одними из наиболее эффективных в мире [8].

При этом утилизационные сборы используются во всех странах, но в различных вариантах, отличающихся плательщиком (производители (импортеры) или владельцы) и моментом уплаты (регулярно в каждом налоговом периоде или единовременно при продаже нового автотранспортного средства первому владельцу или передаче его в утилизацию последним владельцем). В частности можно выделить пять вариантов взимания утилизационных сборов. Во-первых, производители и импортеры автомобилей берут на себя обязанность принимать участие в их утилизации и либо создают собственные утилизационные центры, либо передают собранные авто специализированным перерабатывающим предприятиям за определенную плату, которая и выполняет роль утилизационного сбора. Во-вторых, производители и импортеры вносят разовые утилизационные взносы при продаже новых машин первому владельцу. В-третьих, покупатели при приобретении транспортного средства платят налог на утилизацию, который перечисляется производителю либо в специальный фонд авторециклинга. В-четвертых, владелец транспортного средства ежегодно

платит налог на авторециклинг дополнительно к транспортному налогу. В-пятых, за утилизацию платит последний владелец при передаче автотранспортного средства в специализированную компанию.

Эффективность того или иного варианта взимания утилизационного сбора обсуждается среди политиков и научной общественности по всему миру [13, 15, 21, 23]. В законодательстве стран ЕС периодически вносятся изменения в порядок его исчисления и уплаты. При этом цель использования и функции платежа не меняются. От утилизационного сбора, как впрочем и от всех других экологических платежей, ожидают двойных дивидендов для общества: экологических и экономических.

Наиболее ярко выражена экологическая функция утилизационного сбора, направленная на сокращение загрязнений окружающей среды на этапе утилизации автотранспортных средств. По оценкам Европейской комиссии уже в 2010 г. была достигнута основная задача Директивы ELV: выбросы свинца сократились на 99,6%, кадмия на 96%, а шестивалентного хрома почти полностью — 99,99% [15].

Как правило умеренные утилизационные сборы в странах ЕС сочетаются с высокими налогами на захоронение отходов. 20 европейских стран ввели налог на отходы, направляемые на свалки. Большинство стран имеют уровень налогов для наиболее распространенных видов отходов в размере 30 евро за тонну или выше. В ряде стран уровень налогообложения планируется довести до значений в интервале от 50 евро до 70 евро за тонну отходов [17, 22]. Это создает значительные экономические стимулы для переориентации потоков отходов со свалки в переработку и рециркуляцию, сокращает потоки отходов для захоронения, освобождает площади свалок для других отходов, не подлежащих переработке и вторичному использованию.

Большую роль утилизационные сборы выполняют в решении задач ресурсосбережения и повышения производственных возможностей экономики [10, 20]. Еще в 2005 г. по четырем моделям Nissan степень восстановления составила

95%. С помощью различных механизмов, сочетающих стимулы и ограничения для производителей и потребителей, большинство стран ЕС уже к 2011 году достигли вышеуказанных целевых показателей Директивы ELV. В частности наиболее высоких значений по переработке, восстановлению и повторному использованию компонентов отслуживших транспортных средств добились Германия, Дания, Австрия, Нидерланды, Финляндия, Словакия. Не достигла целевых показателей только Эстония. Это позволяет странам решать проблему дефицита топливных ресурсов, сырья и материалов, которые после переработки вторично могут быть использованы в производственном процессе^[15].

Введение утилизационных сборов стимулировало в автомобильной промышленности НИОКР и инновации. Высокие стоимость утилизации автомобилей собственного производства и налоги на захоронение отходов вынуждают производителей к модернизации входящих в них узлов и деталей с точки зрения простоты их очистки, переработки, восстановления по истечении срока эксплуатации. Научно-технический прогресс и стремление производителей к постоянным улучшениям как эргономических, так и экологических характеристик своих автомобилей привело к изменению материального состава ТС. Для того, чтобы потреблять меньше топлива и выбрасывать меньше парниковых газов, широко используются пластик и наноматериалы (легкие компоненты), которые требуют улучшенной вторичной переработки. В связи с этим индустрия авторециклинга испытывает потребность в разработке и внедрении новых технологий переработки в будущем^[5]. Что демонстрирует мультипликационный эффект: НИОКР и инновации в автомобилестроении с целью выполнения целевых установок Директивы ELV вызывают необходимость применения инновационных технологий на этапе утилизации и рециклинга.

Следует отметить и то, что ни в одной стране ЕС утилизационные сборы не рассматриваются как инструменты протекционистской политики и поддержки отечественных авто-

производителей от иностранной конкуренции. Внешнеэкономическая роль утилизационного сбора проявляется исключительно в виде побочного негативного эффекта. В частности владельцы, желающие либо получить дополнительный доход от своего изношенного автотранспортного средства, либо уклониться от уплаты утилизационного сбора реализуют его на экспорт в более бедные страны Африки. В связи с этим растет и нелегальный сектор восстановления изношенных авто.

Поэтому, несмотря на многолетнюю успешную практику переработки, и сокращение количества отслуживших автотранспортных средств по сравнению с плановыми показателями Директивы ELV (так к 2010 г. количество утилизируемого автотранспорта должно было составить 14 млн. единиц, а фактически оно составило 7,3 млн. единиц), в ЕС отмечается высокая необходимость дальнейшего регулирования государством утилизации и рециклинга в данной сфере. Большая часть проблем связаны с терминологической неопределенностью в разделении понятий автомобилей, которые еще можно эксплуатировать, так называемых подержанных, и полностью изношенных и подлежащих утилизации, то есть с окончившимся циклом жизни. Момент перехода автомобиля из одной стадии в другую определить по объективным критериям довольно сложно и на практике нередко это происходит исходя из субъективного мнения владельца транспортного средства. По этой причине осложнено регулирование незаконного экспорта автомобилей, подлежащих утилизации и рециклингу, а также деятельности нелегальных операторов, осуществляющих рециклинг и восстановление автомобилей с высокой степенью изношенности.

Использование при производстве автотранспортных средств инновационных материалов, расширение парка электрических автомобилей приводит к необходимости внесения постоянных изменений в требования к производителям по вопросам маркировки и информирования заинтересованных сторон о составе узлов и деталей авто, а также в требования

к переработчикам, например, по обеспечению безопасного обращения и высокого класса утилизации батареек, особенно литий содержащих. Введение сложных электронных систем и композиционных материалов в автотранспортные средства создает значительные технологические проблемы в поддержании уровня общего повторного использования, утилизации и темпов их восстановления.

Таким образом, введение утилизационных сборов, как правило, преследует получение обществом двойного дивиденда (экологического и экономического). Фискальная функция утилизационного сбора — первая по очередно-

сти, но не по важности. Сбор дополнительных средств не является самоцелью, не входит в целевые показатели Директивы ELV. Фискальная функция обеспечивает выполнение функции регулирующей. Регулирующее воздействие сбора на утилизацию, направлено не только на защиту окружающей среды, но и на расширение производственных возможностей промышленности на основе ресурсосбережения и рециркуляции ресурсов. Наличие эффективной системы утилизации и рециклинга автотранспортных отходов стимулирует как производителей, так и переработчиков наращивать объемы НИОКР и инноваций.

ОЦЕНКА РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ ВЗИМАНИЯ УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА И СУБСИДИРОВАНИЯ АВТОРЕЦИКЛИНГА В РОССИИ

Именно необходимостью развития индустрии рециклинга автотранспортных отходов обосновывалось введение с 1 сентября 2012 года утилизационного сбора в РФ. В пояснительной записке к законопроекту подчеркивалась роль механизма уплаты утилизационного сбора в качестве основного условия обеспечения безопасной утилизации. Доходы от его поступления в бюджет определялись как база для последующего расходования средств на компенсацию затрат, возникающих в результате утилизации автотранспортных средств. Указывалось на необходимость строительства на всей территории страны большого количества средних по размеру заводов по разборке вышедших из эксплуатации транспортных средств, шредерных станций и создание инфраструктуры для переработки сырья. Утилизационный сбор проектировался как инструмент решения комплексной задачи по привлечению финансовых ресурсов, обеспечивающих осуществление деятельности по утилизации автомобилей, созданию инфраструктуры рециклинга и совершенствованию его технологического процесса.

Опустим характеристику действующего порядка исчисления и уплаты утилизационного сбора. Она представлена в широком перечне нормативно-правовых документов и публикациях отечественных авторов [3, 4]. Обратим

внимание только на те его элементы, которые искажают функциональное назначение утилизационного сбора, присваивая несвойственные ему функции инструмента внешнеэкономической протекционистской политики государства. Дело в том, что его введение практически совпало по величине и моменту со снижением импортных пошлин на транспортные средства, предусмотренным российскими обязательствами при присоединении к Всемирной торговой организации (ВТО). Кроме того, величина утилизационного сбора в РФ дифференцирована в зависимости от срока эксплуатации автомобиля, его массы и объема двигателя, что и легло в основу заявления стран-членов ВТО (в частности ЕС, США, Япония и Украины) о несоответствии российских мер нормам ВТО, а конкретнее, статьям I, II, III, VIII Генерального соглашения по тарифам и торговле 1994 г. (ГАТТ). Ряд российских политиков, экономистов и ученых, объясняя данные особенности отечественной практики, ссылаются на экологическую функцию утилизационного сбора. То есть если эксплуатация автомобиля приносит большой ущерб окружающей среде, то и величина утилизационного сбора должна быть выше [4]. Однако, по нашему мнению, экологическая функция утилизационного сбора не касается этапа эксплуатации средства. Для

Таблица 1. Динамика показателей поступления утилизационного сбора в федеральный бюджет РФ, млрд.р.*

Показатель	2012			2013			2014			2015
	прогноз	факт	собираемость,%	прогноз	факт	собираемость,%	прогноз	факт	собираемость,%	прогноз
Всего поступило УС, в т.ч.	10,5	18,6	178	47,6	49,5	104,1	106,6	102,5	96,1	183,5
по колесным ТС, произведенным, изготовленным в РФ**	-	-	-	-	-	-	31,0	58,8	189,8	111,1
по колесным ТС, ввезенным в РФ	10,5	18,6	178	47,6	49,5	104,1	75,6	43,7	57,7	72,4

* составлено авторами по данным Федерального казначейства России (<http://datamarts.roskazna.ru/index.php/2013-razdely/dokhody/fk-0001-0017>), Федеральной налоговой службы России (Отчет о начислении и поступлении налогов, сборов и иных обязательных платежей в бюджетную систему РФ № 1 НМ http://www.nalog.ru/rn13/related_activities/statistics_and_analytics/forms/), федеральных законов о федеральном бюджете РФ (СПС Гарант).

** Взимаются с 1 января 2014 г. в связи с введением в действие с 1 января 2014 года новой редакции статьи 4.1 Федерального закона от 24.06.1998 № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления».

этих целей следует использовать регулярно уплачиваемые транспортный налог и акцизы на топливо. Как было показано выше, в мировой практике утилизационный сбор применяется для сокращения загрязнений от утилизации автотранспорта, стоимость которой мало зависит от его возраста или объема двигателя. Количество же вторичных материалов и сырья, которые можно получить в результате рециклинга, прямо пропорционально массе автомобиля. Следовательно, зависимость между массой автомобиля и доходом от авторециклинга также прямая и не может служить основанием для удорожания ликвидационной стоимости транспортного средства в случае эффективно организованного процесса рециклинга.

Наиболее активно за неполные 3 года взимания утилизационного сбора реализуется фискальная функция (таблица 1).

Как видно из таблицы 1 утилизационный сбор обеспечил поступление в бюджет дополнительных средств за весь период взимания в сумме 170,6 млрд. рублей. Его собираемость в 2012 и 2013 годах была выше прогнозных показателей. Существенный прирост поступлений в 2014 году связан с распространением

обязанности уплачивать утилизационный сбор на отечественных автопроизводителей, на плечи которых и легла основная часть нагрузки, в том числе в связи с сокращением в 2014 году спроса на подорожавшие импортные автомобили. В 2015 году прогноз поступления утилизационного сбора от отечественных автопроизводителей увеличивается в результате роста прогнозируемых объемов их производства (на 50 110,5 млн. рублей) и введением экологического взноса, взимаемого в целях выполнения нормативов утилизации производителями (импортерами) (на 30 000,0 млн. рублей). При этом ожидается уменьшение суммы утилизационного сбора по колесным транспортным средствам, ввозимым в Российскую Федерацию, в связи с дальнейшим снижением объема импорта легковых автомобилей в 2015 году (на 3 283,5 млн. рублей).

Функции администрирования утилизационного сбора разделены между Федеральной таможенной службой по ввозимым и Федеральной налоговой службой по производимым и обращающимся внутри страны транспортным средствам. Распоряжением Правительства РФ от 13.03.2014 года № 353-р в целях фи-

Таблица 2. Динамика показателей утилизационного сбора, уплачиваемого за колесные транспортные средства, произведенные, изготовленные в РФ по данным Федеральной налоговой службы РФ, тыс. рублей*

Показатель	на 01.05.2014 г.	на 01.01.2015 г.	на 01.05.2015 г.	Темп роста,% 01.05.2014 / 01.05.2015
Начислено	4 301 758	58 741 323	19 493 270	в 4,5 раза
Поступило	2 776 525	58 844 208	19 427 189	в 7 раз
Удельный вес в доходах администрируемых ФНС России,%	0,06	0,05	0,4	-
Коэффициент собираемости,%	64,5	100,2	99,7	-

* составлено авторами по данным Федеральной налоговой службы России (Отчет о начислении и поступлении налогов, сборов и иных обязательных платежей в бюджетную систему РФ № 1 НМ http://www.nalog.ru/rn13/related_activities/statistics_and_analytics/forms/)

нансового обеспечения мероприятий, связанных с администрированием утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств (шасси), произведенных (изготовленных) на территории Российской Федерации, ФНС России в 2014 году выделены бюджетные ассигнования в размере до 251700 тыс. рублей. Таким образом, каждый затраченный рубль на администрирование ФНС России утилизационного сбора в 2014 году позволил собрать 23338 рублей сборов. Темпы роста поступившего за 5 месяцев 2015 года утилизационного сбора в 7 раз выше поступлений за аналогичный период 2014 г. (таблица 2).

Однако, фактические сборы оказались существенно меньше запланированного прироста доходов в бюджет в связи с расширением числа плательщиков утилизационного сбора. Так в финансово-экономическом обосновании проекта Федерального закона «О внесении изменений в статью 24.1 ФЗ «Об отходах производства и потребления»» были запланированы поступления в сумме 148,5 млрд. рублей в год, из них с легковых автомобилей — 68,5 млрд. рублей; с легкого коммерческого транспорта — 22,5 млрд. рублей; с грузовых автомобилей — 40,5 млрд. рублей; с автобусов — 14,7 млрд. рублей; со специальной техники — 2,3 млрд. рублей. Таким образом, суммарный объем годовых поступлений в федеральный бюджет от взимания утилизационного сбора за 2014 год прогнози-

ровался в размере около 202,5 млрд. рублей, а фактически составил — 102,5 млрд. рублей.

В отношении направления полученных от утилизационного сбора средств на финансирование создания инфраструктуры по утилизации позиция законодателя вызывает недоумение в свете растущего количества автомобилей с длительным сроком эксплуатации и высокой степенью изношенности, нередко брошенных владельцами без присмотра. В частности по мнению инициаторов вышеупомянутого законопроекта о распространении обязанности уплачивать утилизационный сбор на отечественный автопром «государственные обязательства по субсидированию утилизации техники имеют отлагательный характер, поскольку выпускаемая в обращение техника будет передаваться на утилизацию только после окончания срока ее эксплуатации». Из этого следует сразу несколько выводов. Во-первых, никаких конкретных планов и программ по развитию индустрии авторециклинга, вводя утилизационный сбор, законодатель не разработал и не планирует в ближайшем будущем, откладывая их на неопределенный срок. Во-вторых, следуя логике высказывания, средства собранные в виде утилизационного сбора должны быть потрачены на утилизацию тех автомобилей, которые в настоящее время только поступили в эксплуатацию. То есть в принципе должны иметь целевой характер. По примеру средств, направляемых

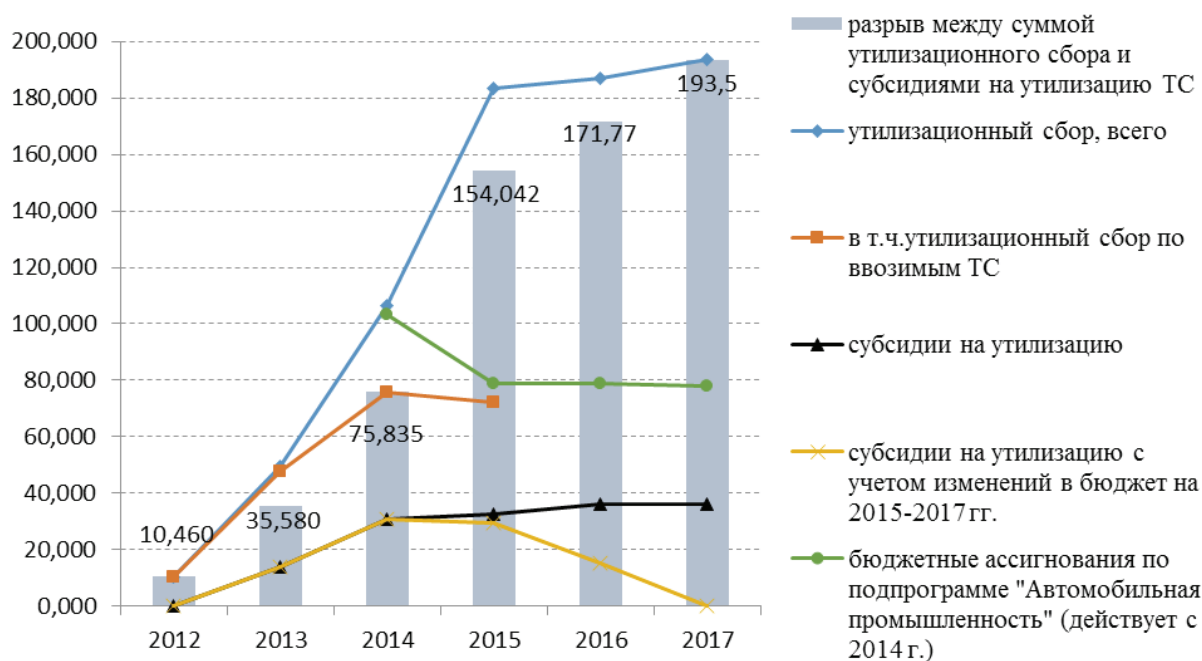


Рис. 3. Динамика показателей разрыва между суммой утилизационного сбора и субсидиями на авторециклинг, млрд.р.*

* составлено авторами по данным Федерального казначейства России (<http://datamarts.roskazna.ru/index.php/2013-razdely/dokhody/fk-0001-0017>), Федеральной налоговой службы России (Отчет о начислении и поступлении налогов, сборов и иных обязательных платежей в бюджетную систему РФ № 1 НМ http://www.nalog.ru/rn13/related_activities/statistics_and_analytics/forms/), федеральных законов о федеральном бюджете РФ (СПС Гарант).

на формирование дорожных фондов. Однако на практике утилизационный сбор не носит целевого характера и в малой доле расходуется на утилизацию транспортных средств (рисунок 3).

Данные рисунка 3 демонстрируют тенденцию увеличивающегося разрыва между суммой утилизационного сбора и субсидиями, направляемыми на утилизацию ТС. В краткосрочном периоде государство планирует сократить и без того небольшие инвестиции в развитии индустрии авторециклинга в свете дефицитности бюджета на период 2015–2017 гг и необходимости сокращения расходов. Субсидии на возмещение части затрат организациям и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим деятельность по обращению с отходами, образовавшимися в результате утраты колесными транспортными средствами (шасси) потребительских свойств в 2017 году по прогнозу в при-

нятом на 2015–2017 гг. бюджете будут сведены в нулю. Для сравнения в Великобритании в период с 2007 по 2025 годы планируется в индустрию авторециклинга инвестировать ежегодно 21 млн. фунтов стерлингов (30 млн. евро).

Следует отметить, что для автомобильной промышленности в РФ предусмотрен достаточно широкий перечень субсидий на иные цели: субсидирование части производственных затрат на рабочую силу и содержание рабочих мест, субсидии на компенсацию части затрат на электроресурсы, субсидии на развитие НИОКР, а также субсидирование части затрат на разработку и выпуск автомобилей, соответствующих нормам Евро-4 и Евро-5. В 2014 г. была принята государственная программа «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности», в рамках которой автомобильная промышленность выделена в виде самостоятельной подпрограммы. Однако

параметры ее ресурсного обеспечения в части мероприятий по стимулированию развития российских организаций автомобилестроения и обновления парка автотранспортных средств и спроса на новую автомобильную технику, а также на реализацию пилотного проекта по разработке и постановке на производство отечественных автомобилей на базе единой модульной платформы в бюджете на 2015–2017 гг. сокращены: в 2015 году на 27 225,7 млн. рублей, в 2016 году — на 27 787,6 млн. рублей, в 2017 году — на 32 696,2 млн. рублей. Кроме того запланированный общий объем бюджетных ассигнований по подпрограмме существенно меньше поступлений утилизационного сбора.

В условиях кризиса и сокращения платежеспособного спроса населения автопроизводители в 2014–2015 гг. самостоятельно реализуют программы обновления парка автомобилей, предполагающие скидку на новое автотранспортное средство при условии сдачи подержанного автомобиля на утилизацию. Однако жесткие требования соглашений в рамках ВТО не позволяет государству их субсидировать напрямую. Дополнительные субсидии автомобильная промышленность получила в виде компенсации части затрат, связанных с производством колёсных транспортных средств в размере

10 млрд. рублей (Постановление Правительства от 18 марта 2015 г. № 244). В целях стабилизации ситуации в российской автомобильной промышленности и обеспечения стабильности в отрасли в 2015 году также из федерального бюджета выделяются дополнительные средства на стимулирование спроса, например, 10,739 млрд. рублей на закупку порядка 5711 единиц техники для обновления парка транспортных средств для государственных нужд (Распоряжение от 24 марта 2015 года № 496-р.).

Одним из направлений совершенствования системы управления в сфере охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте в Транспортной стратегии РФ (Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р) является установление ответственности производителей за экологически безопасную утилизацию произведенной ими продукции, не соответствующей актуальным нормативным требованиям, а также ответственность собственников транспортных средств за утилизацию транспортных средств и их компонентов. Без государства данный перечень ответственных лиц за утилизацию не может быть полным. Для развития промышленности авторециклинга в России необходимо изменить подход к фискальному регулированию.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ФИСКАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ РЕЦИКЛИНГА АВТОТРАНСПОРТНЫХ ОТХОДОВ В РОССИИ

Основным барьером развития авторециклинга в России является отсутствие целевого механизма аккумулирования и расходования поступлений от утилизационного сбора. Развитые страны Европы как правило используют два варианта организации финансирования авторециклинга. Во-первых, создается специальный целевой бюджетный или внебюджетный фонд, в который и поступают средства. Например, в Нидерландах была создана компания Auto Recycling Nederland (ARN), которая ответственна за организацию, логистику и утилизацию всех автомобилей и лёгких грузовиков фирмами-партнёрами (членам сети ARN). В Японии

для управления средствами, поступающими от утилизационных сборов, был специально создан орган JARC (Japan Automobile Recycling Promotion Center), сертифицированный Министерством экономики, торговли и промышленности и Министерством охраны окружающей среды. Во-вторых, средства от утилизационного сбора напрямую поступают от производителей к операторам (компаниям) по авторециклингу, минуя какие-либо бюджетные или внебюджетные фонды. Например, фирма «LADA Automobile GmbH», являющаяся официальным импортёром автомобилей LADA на территории Германии, заключила соглашение с ком-

панией «PAPE GmbH» на проведение сбора и утилизации всех отслуживших автомобилей LADA, а также демонтированных при ремонте деталей и упаковки от запчастей. Для этих целей «LADA Automobile GmbH» резервирует в соответствии с требованиями закона средства на оплату будущей утилизации автомобилей LADA в размере 100 евро за 1 автомобиль [9]. Недостатком данного варианта финансирования являются риски банкротства компаний, принимающих утилизационный сбор.

В России обсуждалась возможность создания негосударственного фонда на базе саморегулирующейся некоммерческой организации предприятий по переработке ТБО для того, чтобы избежать в будущем проблем со странами ВТО. Однако решение было принято в пользу государственного внебюджетного фонда для аккумуляции средств утилизационного сбора, который должен был быть создан по поручению Президента до 1 мая 2014 года. Но до сих пор отсутствуют даже проекты соответствующих нормативно-правовых документов, регламентирующие его деятельность.

Должен быть изменен, по нашему мнению, и порядок исчисления утилизационного сбора. Необходимо отказаться от зависимости его величины от возраста и объема двигателя автомобиля, что не просто ликвидирует конфликтную ситуацию со странами ВТО, но и позволит исключить разрыв между теорией и практикой взимания утилизационного сбора в России, уменьшить его искажающее влияние на автомобильную промышленность. Инструмент фискального регулирования утилизации должен учитывать факторы, влияющие на стоимость обеспечения безопасной для окружающей среды утилизации, а не выполнять роль таможенной пошлины, транспортного налога и акцизов на топливо. Оптимальным вариантом является установление единой величины утилизационного сбора для всех автотранспортных средств одной категории.

Иначе следует подойти и к порядку субсидирования рециркуляции отходов. В настоящее время субсидия предоставляется в размере за-

трат, понесенных организацией (индивидуальным предпринимателем) в связи с утилизацией транспортных средств, но не более суммарной величины утилизационных сборов, установленных в отношении новых колесных транспортных средств тех же видов и категорий, что и утилизированные транспортные средства, действующих на дату представления заявления о предоставлении субсидии. То есть получатель субсидии заинтересован в увеличении собственных затрат на утилизацию до величины действующего в момент получения субсидии утилизационного сбора. Данный порядок не стимулирует поиск предприятием — переработчиком более эффективных способов переработки, не учитывает наличие возможности получения доходов от реализации в дальнейшем части деталей и узлов демонтируемого автотранспортного средства, сырья и материалов, полученных от его утилизации.

Система субсидирования, по нашему мнению, должна быть выстроена не по отдельному направлению авторециклинга, а комплексно по рециркуляции всего спектра отходов производства и потребления. Взимание с 1 января 2015 года экологического взноса создает для этого достаточную финансовую основу.

Объем субсидирования должен быть дифференцирован в зависимости как минимум от двух факторов. Во-первых, общая сумма бюджетных ассигнований должна распределяться исходя из степени актуальности утилизации потока отходов определенной категории для обеспечения как экологической безопасности, так и экономического роста. Критериями оценки могут быть: объем и рыночная стоимость не утилизируемых потоков отходов, ущерб окружающей среде в случае обычного захоронения на свалках, потенциал увеличения переработки и стратегическое значение развития индустрии переработки данного вида отходов для экономики. Во-вторых, величина субсидии отдельным хозяйствующим субъектам инфраструктуры рециркуляции отходов может зависеть от рентабельности утилизации и рециклинга их различных категорий.

Так затраты на демонтаж, обработку и рециклинг отслуживших транспортных средств и последующее захоронение отходов сильно варьируются от состояния автомобиля, а также от страны, в которой организована система авторециклинга. В Великобритании, по оценкам компаний по утилизации, затраты на осушение жидкостей и демонтаж ВЭА, а также дальнейшую транспортировку для рециклинга составляют в среднем 250–350 евро за один автомобиль. Эти затраты обычно покрываются доходами от продажи деталей для повторного использования в качестве запчастей. Такие же оценки для Франции показали, что затраты предприятий по демонтажу и обработке одного авто составляют в среднем 330 евро, а стоимость проданных деталей, демонтированных с него, составляла в среднем 490 евро.

В России сфера авторециклинга признается в настоящее время высокоубыточной по ряду причин: огромные территории страны, неразвитость инфраструктуры, отсутствие стимулов для владельцев автотранспортных средств для сдачи своих автомобилей на утилизацию и нормативно-правовой базы, стимулирующей и организующей работу системы авторециклинга. Но, учитывая различные технологические характеристики, качество, востребованность на рынке и, соответственно, стоимость деталей и узлов импортных и отечественных автотранспортных средств можно заключить, что и рентабельность их утилизации будет различной.

Важно сформировать комплексную систему регулирования, включающую ограничение нерационального и стимулирование рационального поведения субъектов хозяйственной деятельности, создающей отходы. Фискальная нагрузка на переработку, восстановление и повторное использование отходов должна быть в разы меньше, чем на их захоронение на свал-

ках и на территории предприятий. Достичь этого можно как поднимая налоговые ставки на захоронение отходов, так и льготировав вторичное применение в промышленности сырья и материалов, полученных от утилизации отходов в целом и авторециклинга в частности [14, 16, 17]. Например, в зарубежных странах активно применяется механизм налогового кредита как вычета из налогового оклада по налогу на прибыль организаций в случае приобретения оборудования, предполагающего производство готовой продукции из переработанного (вторичного) сырья и материалов. В России аналогичных стимулов по ресурсосбережению не используется. Однако без стимулирования спроса на рынке переработанных отходов увеличение рентабельности индустрии рециклинга не представляется возможным в ближайшем будущем.

Ключевым же условием эффективности всех вышеперечисленных мер является разработка и безотлагательное принятие нормативно-правовой базы авторециклинга, наполнение которой предлагается рядом ученых и практиков [1,3,4,6,7]. При этом, по нашему мнению, следует обратить особое внимание на использование механизмов государственно-частного партнерства при развитии инфраструктуры индустрии рециклинга. Ограничение финансирования объемом субсидий на каждый отдельно взятый утилизируемый автомобиль и ожидание при этом «экономического чуда» в сфере рециклинга при использовании свободных средств на иные расходы государства, пусть даже на субсидирование текущих затрат автомобильной промышленности, не даст должного эффекта. Необходимо финансирование инфраструктурных проектов темпами, опережающими темпы возвращения на утилизацию транспортных средств, по которым уплачен утилизационный сбор.

ВЫВОДЫ

Рециркуляция ресурсов и безотходность являются ключевыми принципами неоиндустриального развития экономики. В России официальным признанием необходимости развития

системы переработки и рециклинга отходов можно считать введение в 2012 г. утилизационного сбора на автотранспортные средства, доказавшего свою эффективность в странах ЕС.

Однако особенности его исчисления и уплаты в России приводят к разрыву между теорией и практикой, проявляющемуся в нехарактерных для данного платежа функциях: протекционистской и экологической на этапе эксплуатации автомобиля, а не утилизации. А также ежегодно растущего разрыва между объемами поступающего утилизационного сбора и субсидирования расходов, который демонстрирует дисфункцию платежа как стимула наращивания индустрии авторециклинга. При переходе к неиндустриальному развитию необходимо совершенствовать фискальное регулирование авторециклинга в России по ряду направлений: формирование целевого внебюджетного фон-

да для аккумуляции и расходования поступлений от утилизационного сбора; исключение из порядка исчисления и уплаты сбора зависимости его величины от возраста, массы и объема двигателя; дифференциация объема субсидирования потока отходов, различных по наносимому ущербу и рентабельности рециклинга; увеличение фискальной нагрузки на захоронение отходов. Реализация указанных направлений требует разработки и безотлагательного принятия нормативно-правовой базы переработки и рециклинга отходов, а также использования механизмов государственно-частного партнерства при развитии инфраструктуры индустрии рециклинга.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Володькин П. П. Утилизация отходов автотранспортного комплекса // Ученые заметки ТОГУ. 2013. Т. 4. № 4. С. 1514–1518. (фед. целевая программа)
2. Губанов С. С. Новая индустриализация и сектор рециклинга // Экономист. — 2014. — № 12. — С. 3–11
3. Зарипов В. М. Кризис правового регулирования экологических платежей // Экономика. На-логи. Право. — 2014. — № 6. — С. 116–120.
4. Кадочников П. А., Пташкина М. Г. Споры России в ВТО: возможные аргументы в пользу прогрессивности утилизационного сбора // Российский внешнеэкономический вестник. — 2014. — № 6. — С. 3–14.
5. Михайлова Н. В., Устинов И. Д. Перспективы инновационных проектов в индустрии реци-клинга // Инновации. — 2010. — № 9. — С. 58–60.
6. Мураткин Г. В. О некоторых проблемах и особенностях организации системы рециклинга ма-шин // Ремонт, восстановление, модернизация. — 2013. — № 6. — С. 03–07.
7. Мураткин Г. В. О некоторых проблемах и особенностях организации системы рециклинга ма-шин (продолжение) // Ремонт, восстановление, модернизация. 2013. № 7. С. 03–08.
8. Петров Р. Л. О мировом опыте организации национальных систем авторециклинга // Реци-клинг отходов. — 2008. — № 5 (17). — С. 2–11
9. Петров Р. Л., Седугин В. И. Экономические и экологические аспекты вторичной переработки отслуживших автомобилей в Европе // Журнал автомобильных инженеров. — 2013. — № 4 (81). — С. 7–13
10. Ревский Д. А. Автомобиль как источник вторичного сырья // Твердые бытовые отходы. — 2014. — № 12. — С. 32–35.
11. Родионов М. Н. Мировой опыт автоутилизации // Твердые бытовые отходы. — 2015. — № 2 (104). — С. 36–39.
12. Утилизация старых автомобилей в Швейцарии // Твердые бытовые отходы. — 2015. — № 5 (107). — С. 57–59.
13. Chang, N.— B. Economic and policy instrument analyses in support of the scrap tire recycling program in Taiwan (2008) *Journal of Environmental Management*, 86 (3), pp. 435–450. DOI: 10.1016/j.jenvman.2006.12.026

14. Chiroleu-Assouline, M., Fodha, M. From regressive pollution taxes to progressive environmental tax reforms (2014) *European Economic Review*, 69, pp. 126–142. DOI: 10.1016/j.euroecorev.2013.12.006 (регрессивные налоги на загрязнение окружающей среды)
15. Ex-post evaluation of certain waste stream Directives. Final report European Commission — DG Environment (18 April 2014) pp. 372 http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/target_review/Final%20Report%20Ex-Post.pdf (оценка эффективности директивы)
16. Finnveden, G., Bisailon, M., Noring, M., Stenmarck, A., Sundberg, J., Sundqvist, J. — O., Tyskeng, S. Developing and evaluating new policy instruments for sustainable waste management (2012) *International Journal of Environment and Sustainable Development*, 11 (1), pp. 19–31. DOI: 10.1504/IJESD.2012.049140 (новые инструменты)
17. Fischer C., Lehner M. & McKinnon D-L. Overview of the use of landfill taxes in Europe. // European Topic Centre on Sustainable Consumption and Production-ETC/SCP working paper (April. 2012), pp. 96 (налоги на отходы)
18. Resource-efficient green economy and EU policies. EEA Report Luxembourg: Publications Office of the European Union (2014), pp. 107
19. The automobile industry pocketguide 2015/2016. European Automobile Manufacturers' Association — ACEA (2015), pp. 76 <http://www.acea.be/press-releases/article/new-automobile-industry-pocket-guide-launched>
20. Treating Waste as a Resource for the EU Industry. Analysis of Various Waste Streams and the Competitiveness of their Client Industries. Final report. European Commission, DG Enterprise and Industry Rotterdam/Copenhagen (August 2013), pp. 125 http://edz.bib.uni-mannheim.de/daten/edz-h/gdb/13/waste-as-a-resource-ecsip_en_8213.pdf (лечение отходов в качестве ресурса)
21. Schneider J., Karigl B., Neubauer C., Tesar M., Oliva J., Read B. End of life vehicles: Legal aspects, national practices and recommendations for future successful approach. Brussels, October 2010. Pages 74 <http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/elv.pdf> (конец жизни автомобилей)
22. Sahlin, J., Ekvall, T., Bisailon, M., Sundberg, J. Introduction of a waste incineration tax: Effects on the Swedish waste flows (2007) *Resources, Conservation and Recycling*, 51 (4), pp. 827–846. DOI: 10.1016/j.resconrec.2007.01.002
23. Королев Г. А. Основные аспекты налоговой политики Европейского Союза // *Международное право и международные организации / International Law and International Organizations*.—2014.—2.— С. 313–317. DOI: 10.7256/2226–6305.2014.2.11558.
24. Степаненко В. С. Правовое регулирование ответственности за экологические преступления в сфере обращения с отходами. Российский и международный опыт. // *Право и политика*.—2014.—11.— С. 1736–1744. DOI: 10.7256/1811–9018.2014.11.13201.
25. Степаненко В. С. Экологическая политика в области обращения с отходами производства и потребления на федеральном уровне и в субъектах Российской Федерации // *Право и политика*.— 2013.— 8.— С. 1076–1084. DOI: 10.7256/1811–9018.2013.8.9120.

REFERENCES (TRANSLITERATED)

1. Volod'kin P. P. Utilizatsiya otkhodov avtotransportnogo kompleksa // *Uchenye zametki TOGU*. 2013. Т. 4. № 4. С. 1514–1518. (fed tselevaya programma)
2. Gubanov S. S. Novaya industrializatsiya i sektor retsiklinga // *Ekonomist*.— 2014.— № 12.— С.3–11
3. Zaripov V. M. Krizis pravovogo regulirovaniya ekologicheskikh platezhei // *Ekonomika. Nalogi. Pravo*.— 2014.— № 6.— С. 116–120.

4. Kadochnikov P. A., Ptashkina M. G. Spory Rossii v VTO: vozmozhnye argumenty v pol'zu progressivnosti utilizatsionnogo sbora // Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik.— 2014.— № 6.— S. 3–14.
5. Mikhailova N. V., Ustinov I. D. Perspektivy innovatsionnykh proektov v industrii retsiklinga // Innovatsii.— 2010.— № 9.— S. 58–60.
6. Muratkin G. V. O nekotorykh problemakh i osobennostyakh organizatsii sistemy retsiklinga mashin // Remont, vosstanovlenie, modernizatsiya.— 2013.— № 6.— S. 03–07.
7. Muratkin G. V. O nekotorykh problemakh i osobennostyakh organizatsii sistemy retsiklinga mashin (prodolzhenie) // Remont, vosstanovlenie, modernizatsiya. 2013. № 7. S. 03–08.
8. Petrov R. L. O mirovom opyte organizatsii natsional'nykh sistem avtoretsiklinga // Retsikling otkhodov.— 2008.— № 5 (17).— S. 2–11
9. Petrov R. L., Sedugin V. I. Ekonomicheskie i ekologicheskie aspekty vtorichnoi pererabotki otsluzhivshikh avtomobilei v Evrope // Zhurnal avtomobil'nykh inzhenerov.— 2013.— № 4 (81).— S. 7–13
10. Revskii D. A. Avtomobil' kak istochnik vtorichnogo syr'ya // Tverdye bytovye otkhody.— 2014.— № 12.— S. 32–35.
11. Rodionov M. N. Mirovoi opyt avtoutilizatsii // Tverdye bytovye otkhody.— 2015.— № 2 (104).— S. 36–39.
12. Utilizatsiya starykh avtomobilei v Shveysarii // Tverdye bytovye otkhody.— 2015.— № 5 (107).— S. 57–59.
13. Chang, N.— B. Economic and policy instrument analyses in support of the scrap tire recycling program in Taiwan (2008) Journal of Environmental Management, 86 (3), pp. 435–450. DOI: 10.1016/j.jenvman.2006.12.026
14. Chiroleu-Assouline, M., Fodha, M. From regressive pollution taxes to progressive environmental tax reforms (2014) European Economic Review, 69, pp. 126–142. DOI: 10.1016/j.euroecorev.2013.12.006 (regressivnye nalogi na zagryaznenie okruzh sredy)
15. Ex-post evaluation of certain waste stream Directives. Final report European Commission — DG Environment (18 April 2014) pp. 372 http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/target_review/Final%20Report%20Ex-Post.pdf (otsenka effektivnosti direktivy)
16. Finnveden, G., Bisailon, M., Noring, M., Stenmarck, A., Sundberg, J., Sundqvist, J.— O., Tyskeng, S. Developing and evaluating new policy instruments for sustainable waste management (2012) International Journal of Environment and Sustainable Development, 11 (1), pp. 19–31. DOI: 10.1504/IJESD.2012.049140 (novye instrument)
17. Fischer C., Lehner M. & McKinnon D-L. Overview of the use of landfill taxes in Europe. // European Topic Centre on Sustainable Consumption and Production-ETC/SCP working paper (April. 2012), pp. 96 (nalogi na otkhody)
18. Resource-efficient green economy and EU policies. EEA Report Luxembourg: Publications Office of the European Union (2014), rr. 107
19. The automobile industry pocketguide 2015/2016. European Automobile Manufacturers' Association — ACEA (2015), rr. 76 <http://www.acea.be/press-releases/article/new-automobile-industry-pocket-guide-launched>
20. Treating Waste as a Resource for the EU Industry. Analysis of Various Waste Streams and the Competitiveness of their Client Industries. Final report. European Commission, DG Enterprise and Industry Rotterdam/Copenhagen (August 2013), rr. 125 http://edz.bib.uni-mannheim.de/daten/edz-h/gdb/13/waste-as-a-resource-ecsip_en_8213.pdf (lechenie otkhodov v kachestve resursa)

21. Schneider J., Karigl B., Neubauer C., Tesar M., Oliva J., Read B. End of life vehicles: Legal aspects, national practices and recommendations for future successful approach. Brussels, October 2010. Pages 74 <http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/elv.pdf> (konets zhizni avtomobilei)
22. Sahlin, J., Ekvall, T., Bisailon, M., Sundberg, J. Introduction of a waste incineration tax: Effects on the Swedish waste flows (2007) *Resources, Conservation and Recycling*, 51 (4), pp. 827–846. DOI: 10.1016/j.resconrec.2007.01.002
23. Korolev G. A. Osnovnye aspekty nalogovoi politiki Evropeiskogo Soyuza // *Mezhdunarodnoe pravo i mezhdunarodnye organizatsii / International Law and International Organizations*. — 2014. — 2. — С. 313–317. DOI: 10.7256/2226–6305.2014.2.11558.
24. Stepanenko V. S. Pravovoe regulirovanie otvetstvennosti za ekologicheskie prestupleniya v sfere obrashcheniya s otkhodami. Rossiiskii i mezhdunarodnyi opyt. // *Pravo i politika*. — 2014. — 11. — С. 1736–1744. DOI: 10.7256/1811–9018.2014.11.13201.
25. Stepanenko V. S. Ekologicheskaya politika v oblasti obrashcheniya s otkhodami proizvodstva i potrebleniya na federal'nom urovne i v sub'ektakh Rossiiskoi Federatsii // *Pravo i politika*. — 2013. — 8. — С. 1076–1084. DOI: 10.7256/1811–9018.2013.8.9120.