

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к проекту постановления Правительства

«Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств»

Настоящий проект разработан на основании федерального закона № 278-ФЗ от 21 октября 2013 года «О внесении изменений в статью 24.1 Федерального закона «Об отходах производства и потребления», которым внесены изменения в механизм уплаты утилизационного сбора.

Указанный федеральный закон принят в виду необходимости адаптации российского законодательства к условиям членства Российской Федерации во Всемирной торговой организации.

В частности, в соответствии с федеральным законом признаны утратившими силу абзацы 5 и 6 пункта 6 статьи 24.1 федерального закона «Об отходах производства и потребления», что привело к упразднению института добровольных обязательств по последующей утилизации, которые могли на себя принимать российские производители вместо уплаты утилизационного сбора, а также к ликвидации преференций (освобождение от уплаты утилизационного сбора) на транспортные средства, ввозимые с территории Республики Беларусь и Республики Казахстан. Таким образом, Российская Федерация исполнила свои обязанности члена ВТО по уравниванию в правах отечественных производителей и импортеров.

Настоящий проект постановления призван привести в соответствие со статьей 24.1 федерального закона «Об отходах производства и потребления» нормы постановления Правительства от 30 августа 2012 г. № 870 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств». Проектом признаются утратившими силу Правила 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 и Правила принятия организациями - изготовителями колесных

транспортных средств обязательства обеспечить последующее безопасное обращение с отходами, образовавшимися в результате утраты указанными транспортными средствами своих потребительских свойств.

В соответствии с данными изменениями производители транспортных средств, которые ранее принимали обязательства по утилизации, будут уплачивать утилизационный сбор в общем порядке. В целях оптимизации процесса администрирования уплаты утилизационного сбора в условиях всеобщей уплаты целесообразно возложить на Федеральную налоговую службу функцию взимания сбора с российских производителей. У данной необходимости есть ряд оснований:

1. С введением всеобщей уплаты УС нагрузка по их администрированию увеличится вчетверо, если опираться на финансово-экономическое обоснование к проекту федерального закона № 289157-6 "О внесении изменений в статью 24-1 Федерального закона "Об отходах производства и потребления"". Объем взимаемых сборов вырастет до 202,5 млрд. рублей в год с 54 млрд. В этих условиях необходимо снятие части нагрузки с ФТС России.

2. Произведенные в Российской Федерации транспортные средства, на которые будет уплачиваться УС, не являются типичными для ФТС объектами для взимания обязательных платежей, поскольку не пересекают государственную границу РФ.

3. ФНС является органом, имеющим достаточное количество территориальных органов и сотрудников, способным взимать УС без перебоев и территориально удобно для производителей.

4. Действующему законодательству хорошо известен механизм распределения взимания одних платежей разными органами - ФТС и ФНС. Таможенные органы пользуются правами и несут обязанности по взиманию налогов и сборов при перемещении товаров через таможенную границу (п.1 ст.34 НК РФ). Например, к таким платежам относятся НДС и акцизы.

5. Возложение на ФНС функции по взиманию платежа, не предусмотренного НК РФ, не потребует изменений в федеральные законы, поскольку статьей 30 НК РФ предусмотрено, что налоговые органы

осуществляют контроль за соблюдением законодательства о налогах и сборах, за правильностью исчисления, полнотой и своевременностью уплаты (перечисления) в бюджетную систему Российской Федерации налогов и сборов, а в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, за правильностью исчисления, полнотой и своевременностью уплаты (перечисления) в бюджетную систему Российской Федерации иных обязательных платежей.

6. Имеющийся методологический и практический опыт в части налогового контроля, применения типовых форм отчетности, налоговых деклараций и т.д., а также наличие развитой филиальной сети делает ФНС России наиболее приемлемым вариантом администрирования уплаты утилизационного сбора отечественными автопроизводителями.

7. Установленные полномочия налоговых органов позволят осуществлять полноценный контроль за полнотой уплаты сборов российскими производителями в рамках проведения плановых налоговых проверок, что позволит сохранить для автопроизводителей действующий порядок выдачи паспортов транспортных средств и избежать введения дополнительных требований по отчетности.

В этой связи и с учетом географии расположения отечественных автопроизводителей возникает необходимость делегирования соответствующих полномочий профильному федеральному органу исполнительной власти, обладающему разветвленной сетью территориальных органов.

Уплата утилизационного сбора в налоговые органы предполагается механизмом, отличным от уплаты сбора таможенными органами, что продиктовано принципиальными отличиями импортеров от производителей, а также необходимостью оптимизировать процесс уплаты сбора крупнейшими отечественными производителями. В частности, очевидно, что при годовом выпуске транспортных средств в 500-600 тыс. единиц уплачивать утилизационный сбор на каждый автомобиль сразу после изготовления невозможно. Поэтому проектом предлагается установить механизм ежеквартальных платежей, осуществляемых раз в квартал в течение месяца,

следующего за отчетным кварталом, на основании начислений сумм сбора в течение отчетного квартала.

Отдельно требуется также возложение на ФНС обязанности по нанесению отметки об уплате утилизационного сбора в паспорта транспортных средств с целью надлежащего контроля за соответствием сумм начисления утилизационного сбора и количества паспортов транспортных средств с отметками об уплате сбора.

Кроме того, учитывая различные объемы выпуска транспортных средств у различных плательщиков, проект предусматривает различные сроки рассмотрения налоговым органом документов и нанесения отметок в ПТС в зависимости от количества представленных в налоговый орган ПТС в течение рабочего дня.

Для производителей, изготавливающих свыше 10000 единиц техники в год, предлагается установить особый порядок работы, предполагающий организацию в месте нахождения плательщика за счет плательщика стационарного рабочего места для сотрудника налогового органа, который был бы уполномочен проверять документы плательщика, рассчитывать начисление сумм сбора и наносить отметки в ПТС. Указанный особый порядок необходим в виду невозможности предоставления сотен тысяч ПТС в налоговые органы в течение года. В случае ОАО «АвтоВаз», например, это было бы около 10 000 паспортов в неделю. Очевидно, было бы рациональнее «прикрепить» к подобным изготовителям сотрудника налогового органа, который осуществлял бы все необходимые действия в стенах плательщика на основании соглашения между плательщиком и налоговым органом.

Введение уплаты утилизационного сбора странами-участницами Таможенного союза также требует корректировки постановления. Данное изменение воплотилось в норму о том, что в случае, когда осуществляется ввоз колесных транспортных средств в Российскую Федерацию с территорий государств - членов Таможенного союза и имеющих статус товаров Таможенного союза, утилизационный сбор уплачивается в таможенный орган, находящийся

вблизи государственной границы между Российской Федерацией и страной-участницей Таможенного союза, либо по месту назначения товара.

В целях улучшения качества мониторинга в сфере автомобилестроения, в частности для определения степени влияния экологических норм на автомобильную промышленность и торговлю колесными транспортными средствами, проект также предусматривает обязанности Федеральной таможенной службы и Федеральной налоговой службы направлять сведения об уплате утилизационного сбора в Министерство промышленности и торговли Российской Федерации в порядке межведомственного информационного обмена.

Кроме того, проект предлагает введение утилизационного сбора на шасси транспортных средств. Указанное обстоятельство продиктовано необходимостью пресечь злоупотребления в сфере изготовления транспортных средств на базе шасси импортных шасси без уплаты утилизационного сбора. Ко всему прочему шасси, юридически не являясь полнокомплектным колесным транспортным средством, тем не менее, фактически является транспортным средством по полному колесному ходу, которое возможно эксплуатировать как полноценное транспортное средство при определенных обстоятельствах (например, при использовании прицепа или полуприцепа к шасси) без уплаты утилизационного сбора. Кроме того, шасси транспортного средства в любое время может быть отсоединено от надстройки, что приведет к изменению категории транспортного средства. При этом отсоединенное шасси также будет нуждаться в утилизации.

Также проектом вносятся ряд юридико-технических правок, связанных с указанными выше изменениями.

В частности, вносятся изменения в пункт 4 постановления Правительства Российской Федерации от 12 августа 1994 г. N 938 «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации». Учитывая ликвидацию института принятия обязательств по утилизации, необходимо внести соответствующие уточнения в основания для отказа в регистрации колесных транспортных средств.