УДК 336. 232 (477): 504

Сержанов В.В., Костьов'ят Г.І.

УТИЛІЗАЦІЙНИЙ ЗБІР НА АВТОМОБІЛІ В УКРАЇНІ

У статті розглянуто утилізаційний збір на автомобілі, який зазнав чималих протиріч. Аналізуючи розвиток ситуації навколо цих ініціатив, стає очевидним змішування інтересів різних лобістських груп, що дало змогу прийняти, мабуть, найпроблемніші законодавчі рішення останніх трьох років для зовнішньої торгівлі України. У результаті це вже призвело до заяв про необхідність оперативного перегляду і зміни прийнятої концепції утилізаційного збору в Україні. При цьому, самі ініціативи мають вкрай суперечливі оцінки ефективності як для держави, так і для вітчизняних виробників.
Ключові слова: *утилізаційний збір, протекціоністські заходи, інфраструктура, система автореціклінгу.*

ВСТУП

В умовах сучасної України надзвичайно актуальними є питання пов'язані з однієї сторони з розвитком і підтримкою національних виробників автотранспорту, з іншої з функціонування авто імпортерів, які є значними платниками до бюджету Держави. Інтереси вищезгаданих суб'єктів вступають у суперечність один з одним. Держава в даному випадку пішла шляхом підтримання національного виробника, що по суті обмежує вибір кінцевих споживачів і суперечить вимогам СОТ, членом якої є Україна.

Методологія дослідження включає методи системного аналізу, синтезу, аналітичний і порівняльний прийоми.

Метою даного дослідження є аналіз переваг і недоліків для економіки Українського законодавства, стосовно впровадження так званого утилізаційного збору з транспортних засобів.

Парламент прийняв у цілому законопроекти N0936 «Про утилізацію знятих з експлуатації транспортних засобів» і N0975 «Про внесення змін до Податкового кодексу щодо сплати екологічного податку за утилізацію знятих з експлуатації транспортних засобів» [4].

Проте сам збір почнуть стягувати після того, як уряд узгодить норми нового закону із регуляціями, що вже існують. На це в законі передбачений тримісячний перехідний період.

Важливо зазначити, що не всі автомобілі будуть обкладатися утилізаційним збором. Відповідно до одного з прийнятих депутатами документів, українські виробники, які мають повний цикл виробництва, що включає зварювання і фарбування, і заводи, що здійснюють промислову збірку автомобілів, звільняються від сплати збору. Такою опцією вони можуть скористатися за умови гарантування самостійної утилізації та створення необхідних потужностей. У сегменті легкових автомобілів цим критеріям відповідають Запорізький автозавод, «Богдан», «Єврокар» і Кременчуцький автоскладальний завод (КрАСЗ).

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Згідно з прийнятими документами, утилізаційний збір сплачують як імпортери, так і виробники автомобілів і автобусів, за винятком транспортних засобів з циклу « зварювання – фарбування - складання ».

Першими ознаками того, що якісь зміни до законів про утилізаційний збір будуть ухвалені, є

© **Сержанов Віталій Вікторович,** к.е.н., доцент кафедри фінансів і банківської справи УжНУ.
Костьов'ят Ганна Ігорівна, студентка УжНУ, kostovyat@rambler.ru

доручення Президента урядові «зняти проблемні питання», наприклад, передбачити якусь компенсацію власникові автомобіля за відправлення його машини на утилізацію.

Є також пропозиція Мінекології, головного розпорядника утилізаційного збору, скасувати корегуючі коефіцієнти для базових ставок збору. На сьогоднішній день вони складають 5,5 тис. гривень для легкового автомобіля і 11 тис. гривень для інших автомобілів. Остаточний розмір збору буде розраховуватися за допомогою коефіцієнтів. Таким чином, з нових легкових автомобілів буде сплачуватися сума в межах 4,73 - 30,2 тис. грн., з уживаних – 9,46 - 60,5 тис. грн. залежно від обсягу двигуна. Плата для решти видів нових транспортних засобів складе 8,8 - 14,74 тис. грн., а вживаних – 17,6 - 29,4 тис. грн. залежно від їх маси. Якщо це буде зроблено, то розрахунок збору значно спроститься, але він так само дуже відчутно впливатиме на ціну машини для кінцевого споживача[5]. Вітчизняні виробники звільняються від його сплати під гарантії створення утилізаційних потужностей.

Українські виробники мають надію, що до того, як збір почне стягуватися, якимось чином буде вирішено питання будівництва спеціальних утилізаційних центрів, у разі наявності яких виробник автомобілів звільнюється від сплати збору.

Вартість будівництва одного заводу з утилізації машини - експерти оцінюють приблизно у 7 млн. євро. А відтак, можна припустити, що не всі українські автовиробники знайдуть кошти, аби виконати вимоги закону. При цьому, ймовірність того, що такі центри буде побудовано іноземними інвесторами, наближається до нуля внаслідок специфіки інвестиційного клімату України. Аналогічний прогноз актуальний відносно перспектив будівництва виробничих потужностей компаніями, чиї автомобілі присутні в Україні лише як імпорт. Це підтверджує досвід, пов'язаний зі спробою виходу на український ринок одного з японських виробників [3].

Наприклад, взяти до уваги Росію, яка запровадила утилізаційний збір на авто у вересні 2012 року набув чинності на 30%, щоб підтримати власний автопром. Метою ухвалення закону, так само, як і в Україні, був захист екології довкілля. Згідно рік існування утилізаційного збору в Росії, не було збудованого жодних нових потужностей з утилізації автомобілів.

Сума утилізаційного збору в Росії варіюється від 420 до 2700 євро для нових автівок. Для машин, яким більше, ніж три роки – це вже від 2600 до 17 200 євро. Для важкого транспорту податок на утилізацію може сягати 150 тисяч євро. Країни Митного Союзу від утилізаційного податку звільнені.

Загальний обсяг щорічного експорту європейських автомобілів до Росії перевищує 10 млрд. євро. Близько 1,3 млрд. євро з цих грошей потрапляє до бюджету країни [5].

Українські машини на ринку Росії зростають в ціні на 10-12%, що робить їх неконкурентоспроможними.

Як показує досвід сусідньої країни, Україні не уникнути претензії ЄС. У разі рішення, незадовільного для ЄС буде здійснена жорстка санкція. Тобто Україні можна відкласти в « свої плани » щодо підписання угоди про асоціацію.

Розрахунок української влади, мабуть, зводиться до того, що в рамках СОТ рішення оскаржуватимуть близько півтора роки, що дасть можливість за цей час поліпшити позиції вітчизняних виробників, дочекавшись поліпшення економічної ситуації і подолання кризи за рахунок покращення зовнішньої кон'юнктури.

Однак Україні, на жаль, щодо утилізаційного збору не вдасться застосувати норми СОТ, які дозволяють запровадження загороджувальних і протекціоністських заходів. Це пов'язано з низькою часткою, яку вітчизняний автопром має у структурі вітчизняного ВВП, і обсягами імпорту, які, відповідно до норм СОТ, не можна розглядати як здатні справити досить істотний вплив на зовнішньоторговельний баланс, щоб виправдати прояву протекціонізму.

Найголовніше — це те, що протекціоністські заходи Україна запроваджує в умовах світової кризи, коли проблеми на внутрішньому ринку відчувають буквально всі країни. При цьому дії у відповідь можуть застосувати не у вигляді компенсаційного механізму СОТ, а шляхом обмежень, які запроваджуються на підставі претензій до відповідності експортної української продукції стандартам і технічним регламентам. Ця практика сьогодні вже активно застосовується Москвою [4]. Таким чином, у грошовому еквіваленті подібні відповідні заходи для України можуть виявитися серйознішим ударом, ніж компенсаційні механізми в рамках СОТ.

Слід розуміти, що заходи у відповідь не обов'язково стосуватимуться тих самих товарних позицій і можуть охопити продукцію, обмеження експорту якої матиме значно більші наслідки, ніж гіпотетичний ефект у рамках однієї галузі економіки.

У сучасних умовах високої конкуренції тимчасова втрата ринків збуту може призвести до подальшої повної їх втрати внаслідок приходу на них конкурентної продукції[2].

Досвід багатьох країн ЄС показав, що здача машини на утилізацію повинна здійснюватися безкоштовно для його власника. В даний час практично всі провідні виробники машин за кордоном пов’язані добровільними угодами, що стосуються подальшої утилізації автомобілів.

Загальна маса автомобілів, що відслужили і поступають на переробку в країнах ЄС становить понад 10 млн. тонн. У Німеччині мережу збору та утилізації складають більше 15 тисяч пунктів прийому, 1200 фірм розбирання і демонтажу, а також 47 шредерних заводів. В Англії цим процесом займаються близько 2,5 тисячі підприємств і 37 шредерів. В системі авторециклінга Франції задіяно близько 2 тисяч підприємств і 54 шредера. Якщо в 2000 році в 15 країнах ЄС функціонувало 205 шредерних установок, то в 2010-му їх число збільшилося до 276. Всього в 27 країнах ЄС станом на

кінець 2010 року працювало близько 313 шредерних установок [1].

Більшість світових автовиробників вже на стадії проектування нових моделей закладають в їх конструкцію вимоги утилізаційних норм.

У Нідерландах, вдалося сформувати найбільш вдалу і ефективну систему автореціклінга, що дозволила вирішити практично всі проблемні питання, пов'язані з утилізацією відслужили автомобілів. Середній коефіцієнт вторинної переробки машин в цій країні 96,2% - найвищий у світі. При першій постановці на облік кожного нового авто сплачується утилізаційний збір у розмірі 45 євро. Розпорядником отриманих у вигляді утилізаційного збору коштів є Центр експертизи та утилізації ARN, який об'єднує майже 300 спеціалізованих центрів по всій країні.

В австрійському законодавстві існує кілька категорій екологічних податків: на вантажівки - ставка податку залежить від повної маси машини (від 1,55 до 1,90 євро за кожну тонну на місяць), оподаткуванню за шкалою повної маси підлягають також вантажні причепи, на нормативне використання палива - сплачується одноразово в момент покупки нового авто, страховий податок на моторизовані транспортні засоби повною масою до 3,5 тонни (річні ставки податку залежно від потужності мотора становлять від 66 до 943,20 євро).

У Норвегії покупець транспортного засобу зобов'язаний заплатити одноразовий збір у розмірі 2000 норвезьких крон (приблизно $ 350). Ця сума повертається власнику транспортного засобу при передачі його на утилізацію[1].

В Україні власник автомобіля, який був придбаний ним до 1 вересня 2013 року може провести операцію купівля – продаж машини і в тому числі зобов’язаний заплатити одноразовий збір. Якщо споживач придбає після введеного в дію утилізаційний збір то повинен заплатити основну суму за екологічний податок (дивлячись, який двигун автомобіля і ставка збору на нього) і після того, як власник буде здавати на утилізацію чи продажу машини зобов’язаний заплатити утилізаційний збір.

Зрозуміло, що на теперішній час для автодилерів і держави є важким періодом. Можна зрозуміти автодилерів, адже їм прийдеться враховувати вищу митну вартість, розмитнення, розподілити ціни на двигуни тощо. З боку держави – потрібно зменшити забруднення довкілля, підвищити якість вітчизняного виробництва, покращити внутрішній ринок економіки, покрити дефіцит бюджету, змінювати ряд нормативно-правових актів в законодавстві та інших чинників. Але покупцю потрібно буде дуже добре зважити чи варто йому придбати автомобіль, порахувати базову ставку збору для легкової машини або вантажної машини, розмір двигуна, тощо.

Немає гарантії, що вітчизняні виробники піднімуть показники на той рівень, що й їх конкуренти. Як відомо, за підсумками першого півріччя 2013-го, динаміка продажів нових автомобілів, за даними «Укравтопрому», виявилася від'ємною (-5%). При цьому, у липні 2013 р. вони скоротилися на 15,5% порівняно з аналогічним торішнім періодом, що не дає змоги говорити про вплив на загальну картину лише динаміки першого кварталу: у другій чверті року падіння тривало.

Адже порівняно з результатами першого півріччя 2012 р. найгірші результати продажів продемонстрували Daewoo (-45,3%), Chevrolet (-48,2%), Skoda (-23,4%), Chery (-36,7%), ЗАЗ (-5,9%), Hyundai (-4,9%), тобто більшість марок, які випускаються лобістами протекціоністських заходів. Таким чином, наслідки запровадження спецмит не можна визнати результативними з погляду цілей, якими виправдовували їх запровадження[3].

Так, на сьогодні ряд вітчизняних виробників прогнозують можливість зупинки своїх потужностей через неврегульованість питання надання пільг. Існують загрози, що не всі з них встигнуть відкрити, одержати дозволи і пройти сертифікацію утилізаційних центрів, що може паралізувати ринок з вересня по жовтень. При цьому ряд виробників сьогодні замислюються над питанням, чи вигідно відкривати утилізаційні центри, або ж простіше сплатити утилізаційний збір. Будемо надіятись, що вітчизні виробники покращать свої результати і вийдуть на новий рівень.

Вважаємо, що найпростішим рішенням, як для держави, так і для імпортерів та споживачів, є застосування досвіду Норвегії. Він дозволяє покупцю транспортного засобу заплатити в одноразовій виплаті і, при цьому, може задовольнити як свої потреби, так і держави. А з боку імпортерів, - можна не зменшувати обсяг продажу, підтримувати довіру партнерства і т. д.

ВИСНОВКИ

На сьогоднішній день ще рано говорити про повністю сформовану екологічну політики в Україні в частині утилізації знятого з експлуатації автопарку. Природно, що запропоновані ставки екологічного податку в нашій країні будуть зменшуватися в міру створення і завантаження утилізаційних мереж. Також цей збір повинен виконувати роль основного джерела формування фонду виплат утилізаційних бонусів автовласникам, які з більшою охотою і вигодою будуть змінювати старий автомобіль на новий, та ефективного бар'єру на шляху ввезення в країну автотранспорту, що був у використанні.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Автоцентр №34 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.autocentre.ua
2. Голос столиці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://newsradio.com.ua/2013_08_14/
3. Дзеркало тижня України. – 2013. - №29 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://gazeta.dt.ua/finances/perebir-zi-zborom-_.html

4. Західна інформаційна корпорація [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zik.ua/ua/archive/
5. Утилізаційний збір: бути чи не бути [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.bbc.co.uk/ukrainian/business/2013/09/

Одержано 15.09.2013р.