

УДК 336.2

О. Н. ШЕСТАК, канд. экон. наук, доцент; В. А. ПРОХОРОВ
Белорусский государственный университет транспорта

АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ ПРАКТИКИ ВЗИМАНИЯ УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА ТАМОЖЕННЫМИ ОРГАНАМИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Исследуются проблемы взимания таможенными органами Республики Беларусь утилизационного сбора посредством анализа положений нормативных правовых актов, регламентирующих в том числе данную сферу, причины и последствия обозначенных проблем; предложены рекомендации для совершенствования законодательной базы по анализируемой теме и повышения качества работы таможенных органов.

Таможенные органы, как ключевой участник процесса администрирования утилизационного сбора, взимаемого в отношении ввозимых (ввезенных) на территорию Республики Беларусь транспортных средств, самоходных машин и (или) прицепов к ним, играют важную роль в обеспечении его корректного начисления и взимания. Однако на практике реализация данной функции сталкивается с рядом определенных проблем, которые лежат в разных плоскостях как юридических, так и экономических, снижающих эффективность инструмента и порождающих конфликты интересов между государством, бизнесом и обществом.

Среди ключевых вызовов можно отметить:

1 Отсутствие в национальном законодательстве ставок утилизационного сбора в отношении самоходных машин с электродвигателями.

Виды самоходных машин и (или) прицепов к ним, являющихся объектами обложения утилизационным сбором, а также ставки утилизационного сбора, взимаемого в отношении таких транспортных средств, установлены постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 декабря 2022 г. № 951 «Об утилизации самоходных машин и (или) прицепов к ним» (далее – постановление № 951).

Критериями, влияющими на определение ставки утилизационного сбора, являются вид самоходной машины, код единой ТН ВЭД ЕАЭС, мощность силовой установки и дата выпуска самоходной машины.

В соответствии с приложением 2 к постановлению № 951 в п. 14 указаны «Мотовездеходы, снегоболотоходы с объемом двигателя: менее 300 куб. см и

не менее 300 куб. см с кодами ТН ВЭД ЕАЭС 8703 10, 8703 21 109, 8703 21 909, 8703 31 109 0, 8704 609 000 0, 8704 90 000 0».

В п. 15 указаны «Снегоходы с объемом двигателя: менее 300 куб. см и не менее 300 куб. см с кодом ТН ВЭД ЕАЭС 8703 10».

При этом, например, квадроцикл с электродвигателем имеет аналогичные коды ТН ВЭД ЕАЭС, определенные в п. 14, т. е. 8703 10, 8703 21 109, однако в отличие от квадроциклов с бензиновым двигателем не подпадает под действие технического регламента Таможенного союза «О безопасности машин и оборудования» (ТР ТС 010/2011), а подпадает под действие технического регламента Таможенного союза «Электромагнитная совместимость технических средств» (ТР ТС 020/2011).

Согласно подп. 3.1 ГОСТ 32571-2013 (EN 15997:2011) Межгосударственный стандарт «Снегоболотоходы колесные малогабаритные. Требования безопасности и методы испытаний», который распространяется на снегоболотоходы колесные малогабаритные – квадроциклы, в такой самоходной машине применяется исключительно жидкое топливо, например, бензин или дизельное топливо [1].

В подстрочном примечании к п. 1 постановления № 951 для целей данного постановления дано определение, что понимается под самоходными машинами [2].

Так, на основании изложенного целесообразно считать, что «квадроцикл» относится к видам самоходных машин, являющихся объектами обложения утилизационным сбором, в случае выполнения определенных в постановлении № 951 критериев.

Однако исходя из проведенного анализа также следует проблема: самоходные машины с электродвигателями, в пунктах 14 и 15 постановления № 951 не указаны, поскольку ставки утилизационного сбора в отношении таких самоходных машин зависят в том числе от объема двигателя.

2 Расширение перечня объектов обложения утилизационным сбором.

На основании изученных данных за 2016–2019 гг. и 2021 г. Министерства внутренних дел Республики Беларусь, которые отражают наличие транспортных средств в личной собственности граждан и организаций, выяснилось, что мотоциклы и мотороллеры представляют собой востребованный вид транспорта как для организаций, так и в большей степени для граждан Республики Беларусь на протяжении всего анализируемого периода [3].

В соответствии с некоторыми положениями ст. 3 постановления Совета Министров Республики Беларусь от 31.12.2002 г. № 1849 «О государственной регистрации и государственном учете транспортных средств», а также на основании подп. 2.28 п. 2 Указа Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» очевидно, что мотоцикл в Республике Беларусь в обязательном порядке подлежит государственной регистрации в ГАИ [4, 5].

Однако стоит отметить, что в перечне документов и сведений, представляемых для осуществления административной процедуры регистрации транспортного средства на основании п. 15.11 Указа Президента Республики Беларусь от 26.04.2010 № 200 «Об административных процедурах, осуществляемых государственными органами и иными организациями по заявлениям граждан» и п. 5.9 постановления Совета Министров Республики Беларусь от 24.09.2021 № 548 «Об административных процедурах, осуществляемых в отношении субъектов хозяйствования», документ, отражающий исчисление и уплату утилизационного сбора (далее – РС), выписка из электронного паспорта транспортного средства или документ, подтверждающий уплату утилизационного сбора, не представляются в регистрационные органы, поскольку согласно Решению Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 года № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»» мотоцикл относится к категории L_3 , которая в постановлении Совета Министров Республики Беларусь от 1 июля 2019 г. № 437 «Об утилизации транспортных средств» (далее – постановление № 437) не значится [6–9].

3 Изменение сроков уплаты утилизационного сбора в отношении транспортных средств, ввозимых (ввезенных) с территории государств – членов ЕАЭС.

Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 18 июня 2024 г. № 432 «О внесении изменений в постановления Совета Министров Республики Беларусь от 1 июля 2019 г. № 437 и от 30 декабря 2022 г. № 951» (далее – постановление № 432) вступило в силу с 1 июля 2024 г. и для целей постановления № 437 ввело критерий при определении ставки утилизационного сбора в отношении транспортных средств, ввозимых (ввезенных) с территории государств – членов ЕАЭС, с даты выпуска таможенным органом которых в иных государствах – членах ЕАЭС до момента представления в Беларуси расчета утилизационного сбора прошло менее года – представление таможенному органу заключения о независимой оценке транспортного средства, к которому предъявляются определенные требования. Помимо прочего, данное постановление описывает механизм пересчета ставки утилизационного сбора при наличии конкретных условий и оснований [10].

Таким образом, исходя из содержания постановления № 432 (в редакции постановления № 437) очевидна проблема: если в отношении транспортного средства, ввозимого из государств – членов ЕАЭС, была занижена стоимость и, соответственно, необходимо доплатить существенную сумму, а такое транспортное средство еще не находится на государственной регистрации в Республике Беларуси, «избежать» доначисления можно, подав РС по истечении 1 года после выпуска данного транспортного средства таможенным органом в иных государствах – членах ЕАЭС, когда будут применяться стандартные ставки утилизационного сбора, а не повышенные.

4 Неоднозначное определение государственными органами категории транспортного средства типа *PickUp*.

Таможенные органы определяют категорию транспортного средства на основании документов, указанных в подп. 29.1 п. 29 постановления Государственного таможенного комитета Республики Беларусь от 13 февраля 2014 г. № 4 «О документе, отражающем исчисление и уплату утилизационного сбора». В случае отсутствия в документах информации, подтверждающей классификацию транспортного средства, или невозможности однозначного подтверждения на основании таких документов его классификации, а также, если в документах содержится информация о классификации транспортного средства, но по своим конструктивному исполнению, назначению и техническим характеристикам такое транспортное средство может быть отнесено к иной категории, разрешено представление подтверждающего классификацию транспортного средства одного из документов, определенных в указанном постановлении [11].

Однако в последующем при государственной регистрации транспортного средства, в частности типа *PickUp*, органы ГАИ также указывают (прописывают) категорию (тип) автомобиля в свидетельстве о государственной регистрации.

Так, возможно возникновение ситуации, при которой результаты определения категории транспортного средства, полученные разными государственными органами, могут не совпадать, несмотря на использование единых нормативных правовых актов, вследствие непринятия к сведению иных данных, имеющих значение.

В данном случае вероятны следующие выводы:

1 Республиканский бюджет не получает полного объема средств от утилизационного сбора.

2 Обязанность органов ГАИ уведомлять таможенные органы о факте изменения категории транспортного средства не предусмотрена действующим законодательством.

3 При выявлении данных обстоятельств таможенными органами владельцу транспортного средства начисляется задолженность по сумме утилизационного сбора с одновременным начислением пеней за неуплату.

5 Отсутствие в Республике Беларусь завода по утилизации транспортных средств, самоходных машин и (или) прицепов к ним.

В случае утраты транспортным средством, самоходной машиной и (или) прицепом к ней своих эксплуатационных свойств по причине разукomплектования, невозможности восстановления, утилизации или других подобных случаев, собственнику необходимо снять такое транспортное средство с учета в связи с выбраковкой.

Для того, чтобы избавиться от старого (неисправного) автомобиля, можно воспользоваться следующими вариантами:

- оперативное осуществление через специализированную компанию, осуществляющую срочный выкуп транспортных средств в аварийном состоянии;
- полная реализация автомобиля посредством его разборки для последующей реализации запчастей;

– самостоятельный демонтаж авто с последующей утилизацией посредством сдачи в специализированные пункты приема металлолома (ОАО «Белвторчермет») или через обращение к частным лицам, осуществляющим вывоз металлолома с непосредственным расчетом на месте.

Помимо этого, во исполнение подп. 1.3 п. 1 ст. 302 Налогового кодекса Республики Беларусь (далее – НК) на официальном сайте Министерства промышленности Республики Беларусь размещены реестры организаций, принявших обязательство обеспечить последующее безопасное обращение с отходами, образовавшимися в результате утраты транспортными средствами, самоходными машинами и (или) прицепами к ним своих потребительских свойств [12].

Однако, несмотря на представленные варианты утилизации транспортных средств, самоходных машин и (или) прицепов к ним, сохраняется актуальность вопросов, касающихся процедуры утилизации. Это, в свою очередь, приводит к тому, что граждане направляют соответствующие запросы в государственные органы.

Проведенные исследования позволили обозначить рекомендации, которые могут быть использованы в целях совершенствования законодательной базы по анализируемой теме и повышения качества работы таможенных органов в целом:

1 Определение в законодательстве понятия «утилизационный сбор».

2 Уточнение некоторых положений НК – в соответствии с некоторыми положениями нормативных правовых актов в отношении не всех транспортных средств, самоходных машин и (или) прицепов к ним подлежит уплате утилизационный сбор, хотя по таким категориям взимается.

3 Разработка актуального калькулятора, определяющего ставки утилизационного сбора, на официальном сайте таможенных органов Республики Беларусь.

Таким образом, теоретический анализ проблем взимания утилизационного сбора таможенными органами Республики Беларусь выявил общие закономерности, определяющие функционирование системы на пересечении правовых, экономических и организационных аспектов, а выдвинутые проблемы открывают перспективы для дальнейших исследований и формирования целостной модели, в которой синергия правовых, экономических и технологических процессов становится залогом повышения эффективности и устойчивости системы таможенного регулирования.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Снегоболотоходы колесные малогабаритные. Требования безопасности и методы испытаний : ГОСТ 32571-2013. – Впервые ; введ. 01.01.2015. – М. : Госстандарт : Всерос. научно-исслед. ин-т стандартизации и сертификации в машиностроении, 2017. – 68 с.

2 Об утилизации самоходных машин и (или) прицепов к ним : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 30 дек. 2022 г. № 951 : в ред. от 28 янв. 2025 г. № 50 // iLex : информ. правовая система (дата обращения: 27.09.2025).

3 Национальный статистический комитет Республики Беларусь : [сайт]. – Минск, 1998–2025. – URL: <http://belstat.gov.by> (дата обращения: 27.09.2025).

4 О государственной регистрации и государственном учете транспортных средств : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 31 дек. 2002 г. № 1849 : в ред. от 19 апр. 2024 г. № 294 // ЭТАЛОН : информ.-поисковая система (дата обращения: 27.09.2025).

5 О мерах по повышению безопасности дорожного движения : Указ Президента Респ. Беларусь от 28 нояб. 2005 г. № 551 // iLex : информ. правовая система (дата обращения: 27.09.2025).

6 Об административных процедурах, осуществляемых государственными органами и иными организациями по заявлениям граждан : Указ Президента Респ. Беларусь от 26 апр. 2010 г. № 200 // iLex : информ. правовая система (дата обращения: 27.09.2025).

7 Об административных процедурах, осуществляемых в отношении субъектов хозяйствования : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 24 сент. 2021 г. № 548 : в ред. от 2 апр. 2025 г. № 713(6) // ЭТАЛОН : информ.-поисковая система (дата обращения: 27.09.2025).

8 О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» : распоряжение Комис. Тамож. союза от 9 дек. 2011 г. № 877 : в ред. от 23 мая 2025 г. № 45 // КонсультантПлюс. Беларусь : справ. правовая система (дата обращения: 27.09.2025).

9 Об утилизации транспортных средств : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 1 июля 2019 г. № 437 : в ред. от 28 янв. 2025 г. № 50 // iLex : информ. правовая система (дата обращения: 27.09.2025).

10 Об изменении постановлений Совета Министров Республики Беларусь от 1 июля 2019 г. № 437 и от 30 дек. 2022 г. № 951 : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 18 июня 2024 г. № 432 // ЭТАЛОН : информ.-поисковая система (дата обращения: 27.09.2025).

11 О документе, отражающем исчисление и уплату утилизационного сбора : постановление Государственного таможенного комитета Респ. Беларусь от 13 фев. 2014 г. № 4 // iLex : информ. правовая система (дата обращения: 27.09.2025).

12 Налоговый кодекс Республики Беларусь (Особенная часть) : 29 дек. 2009 г. № 71-3 : принят Палатой представителей 11 дек. 2009 г. : одобр. Советом Респ. 18 дек. 2009 г. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 13 дек. 2024 г. № 47-3 // ЭТАЛОН : информ.-поисковая система (дата обращения: 27.09.2025).

*V. SHESTAK, PhD, Associate Professor; U. PROKHARAU
Belarusian State University of Transport*

ANALYSIS OF THE PRACTICE OF COLLECTION OF RECYCLING FEES BY CUSTOMS AUTHORITIES OF THE REPUBLIC OF BELARUS

The article examines the problems associated with the collection of recycling fees by the customs authorities of the Republic of Belarus, by analyzing the provisions of regulatory legal acts that regulate this area, as well as the causes and consequences of these problems. The article also provides recommendations for improving the legislative framework in this area and enhancing the quality of customs operations.

Получено 27.09.2025