

Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2026. № 1 (116). С. 34-46.
 Vestnik of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2026,
 vol. 116, no. 1, pp. 34-46.

**5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки
 (юридические науки)**

Научная статья
УДК 342

**УТИЛИЗАЦИОННЫЙ СБОР: ПРАВОВАЯ
 ОБОСНОВАННОСТЬ ВЗИМАНИЯ В СОВРЕМЕННОЙ
 ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ**

Власова Елена Львовна,¹ Фидель Петр Михайлович²

^{1,2} Восточно-Сибирский институт МВД России, Иркутск, Российская Федерация

¹ vlasovael1963@gmail.com

² p-fidel@mail.ru

Введение. В статье исследуются **правовые основы и экономическая целесообразность** утилизационного сбора в Российской Федерации. В результате анализа нормативно-правовой базы (ст. 24.1 Федерального закона **от 24 июня 1998 г. № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления»**) и подзаконных актов раскрывается механизм взимания сбора, определяются круг плательщиков, порядок расчета и исключения из него. Делаются значимые для практического применения выводы, вносятся предложения.

Материалы и методы. Используются общенаучные принципы, подходы и методы. Теоретическую основу исследования составляют научные труды, издания, публикации и иные информационно-справочные материалы, содержащие сведения о правовых основаниях и обоснованности взимания утилизационного сбора в современной экономической системе, законодательные и иные нормативно-правовые акты Российской Федерации, в том числе постановления Правительства Российской Федерации, научные статьи последних лет, научно-практические пособия по исследуемой проблеме, научные доклады.

Результаты исследования. Авторы попытались оценить, насколько утилизационный сбор соответствует заявленным целям (обеспечение экологической безопасности и финансирование утилизации транспортных средств) и как он влияет на экономические процессы, в том числе на рынок автомобильной промышленности, ценообразование, конкуренцию и бюджетные поступления. В работе рассматриваются: эволюция правового регулирования утилизационного сбора с момента его введения

(2012 год) до актуальных изменений 2024–2025 гг., правовые позиции Конституционного Суда Российской Федерации и Счетной палаты Российской Федерации, выявляющие коллизии и недостатки действующего механизма, экономические эффекты: рост стоимости автомобилей, изменение структуры импорта и производства, влияние на инфляцию и бюджетные доходы, противоречия между экологической и фискальной функциями сбора, а также его роль как инструмента протекционистской политики.

Выводы и заключения. Авторы делают вывод об имеющихся пробелах и неоднозначности в механизме взимания утилизационного сбора, требующих уточнения. Кроме того, экономическая обоснованность сбора остается дискуссионной: с одной стороны, он способствует формированию инфраструктуры утилизации и поддержке отечественной автомобильной промышленности; с другой – провоцирует рост цен и сокращение доступности транспорта для населения. Для повышения эффективности сбора необходимо усилить прозрачность расходования средств на экологические цели, пересмотреть дифференцированные ставки с учетом реального воздействия транспортных средств на окружающую среду, минимизировать фискальный уклон в пользу экологической составляющей.

Ключевые слова: утилизационный сбор, экологическая безопасность, правовое регулирование, фискальная политика, автомобильная промышленность, отходы производства и потребления, Конституционный Суд Российской Федерации, Счетная палата Российской Федерации

Для цитирования: Власова, Е. Л., Фидель, П. М. Утилизационный сбор: правовая обоснованность взимания в современной экономической системе // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2026. № 1 (116). С. 34-46.

5.1.2. Public Law (State Law) Sciences (Legal Sciences)

Original article

RECYCLING FEE: LEGAL VALIDITY OF LEVYING IN THE CURRENT ECONOMIC SYSTEM

Elena L. Vlasova¹, Petr M. Fidel²

^{1,2} East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, Irkutsk, Russian Federation

¹ vlasovael1963@gmail.com

² p-fidel@mail.ru

Introduction. The article examines the legal framework and economic feasibility of the recycling fee in the Russian Federation. Through an analysis of the regulatory framework (Article 24.1 of Federal Law No. 89-FZ "On Production and Consumption Waste," dated June 24, 1998) and its implementing regulations, the study elucidates the fee collection mechanism,

defines the scope of payers, calculation procedures, and exemptions. Findings significant for practical application are presented, along with specific legislative proposals.

Materials and Methods. The study employs general scientific principles, approaches, and methods. The theoretical framework is comprised of scholarly works, monographs, academic papers, and other reference sources concerning the legal basis and rationale for the recycling fee in the modern economic system. The research materials include legislative and regulatory acts of the Russian Federation, specifically Russian Government Resolutions, recent peer-reviewed articles, practical manuals, and research reports.

The Results of the Study. The study evaluates the extent to which the recycling fee aligns with its declared objectives (ensuring environmental safety and financing vehicle disposal) and its impact on economic processes, including the automotive market, pricing, competition, and fiscal revenues. The paper examines: the evolution of recycling fee regulations from their inception in 2012 to the latest 2024–2025 amendments; legal positions of the Constitutional Court and the Accounts Chamber of the Russian Federation that identify legal conflicts and shortcomings in the current mechanism; and economic effects, such as rising vehicle costs, structural changes in imports and production, and the impact on inflation. Finally, the study highlights the contradictions between the fee's environmental and fiscal functions, as well as its role as a protectionist tool.

Findings and Conclusions. The authors conclude that there are gaps and ambiguities in the recycling fee collection mechanism that require clarification. Furthermore, the economic feasibility of the levy remains debatable: on the one hand, it promotes the development of recycling infrastructure and supports the domestic auto industry; on the other, it drives up prices and reduces vehicle affordability for the population. To improve the levy's effectiveness, it is necessary to enhance the transparency of environmental spending, revise differentiated rates based on the actual environmental impact of vehicles, and shift the focus from its fiscal bias toward environmental sustainability.

Keywords: recycling fee, environmental safety, legal regulation, fiscal policy, automotive industry, production and consumption waste, Constitutional Court of the Russian Federation, Accounts Chamber of the Russian Federation

For citation: Vlasova, E. L., Fidel, P. M. Utilizatsionnyy sbor: pravovaya obosnovannost' vzimaniya v sovremennoy ekonomicheskoy sisteme [Recycling fee: legal validity of levying in the current economic system]. Vestnik Vostochno-Sibirskogo institute MVD Rossii – Vestnik of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2026, vol. 116, no. 1, pp. 34-46. (In Russ.).

Еще десятилетие назад о существовании утилизационного сбора знали лишь профильные специалисты и импортеры. Однако с 2023 года этот платеж превратился в предмет ожесточенных споров о балансе экологии, экономики и социальной справедливости. Утилизационный сбор, введенный как инструмент экологической безопасности, эволюционировал в механизм поддержки национального производителя – автомобильной промышленности. Такая трансформация, бесспорно, заставляет переосмыслить его природу и цели [1, с. 70].

В соответствии с Бюджетным кодексом Российской Федерации (далее – БК РФ) доходы бюджетов делятся на три группы: налоговые доходы (ст. 50 БК РФ), неналоговые доходы (ст. 51 БК РФ) и безвозмездные поступления (ст. 41 БК РФ). При этом налоговые доходы регулируются исключительно Налоговым кодексом Российской Федерации (далее – НК РФ), а неналоговые могут устанавливаться федеральными законами, законами субъектов Российской Федерации и муниципальными правовыми актами, а также подзаконными актами. Основными характеристиками налоговых платежей является их принудительный характер и регулярность.

Неналоговые доходы включают разнообразные платежи, которые не относятся к налоговым и не являются безвозмездными поступлениями (субсидиями, дотациями, субвенциями).

Они часто носят разовый характер и могут быть как обязательными, так и добровольными¹.

Таким образом, утилизационный сбор относится к неналоговым доходам федерального бюджета (п. 1 ст. 51 БК РФ). Средства от утилизационного сбора зачисляются в федеральный бюджет Российской Федерации.

Правовое регулирование утилизационного сбора и его правовая природа определены ч. 1. ст. 24.1 Федерального закона от 24 июня 1998 г. № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления»² (далее – Федеральный закон № 89-ФЗ), в которой дается следующее определение утилизационного сбора: разовый обязательный платеж за каждое колесное транспортное средство (шасси), самоходную машину, прицеп к ним, ввозимые в Российскую Федерацию или произведенные, изготовленные в Российской Федерации.

На основании Федерального закона от 28 июля 2012 г. № 128-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об отходах производства и потребления» и статью 51 Бюджетного кодекса Российской Федерации» утилизационный сбор в России начали взимать с 1 сентября 2012 г.³

Впервые аналог утилизационного сбора был введен в России в 2009 году при утверждении федеральной программы по утилизации автомобилей. Владелец старой

¹ Примеры неналоговых платежей: плата за негативное воздействие на окружающую среду; утилизационный сбор, экологический сбор, плата за проведение государственной экспертизы проектной документации, государственные пошлины (например, за выдачу документов, регистрацию прав).

² Об отходах производства и потребления : Федер. закон № 89-ФЗ : принят Гос. Думой 22 мая 1998 г. : одобрен Советом Федерации 10 июня 1998 г. : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19109/ (дата обращения: 10.11.2025).

³ Об отходах производства и потребления» и статью 51 Бюджетного кодекса Российской Федерации : О внесении изменений в Федеральный закон : Федер. закон № 128-ФЗ : принят Гос. Думой 13 июля 2012 г. : одобрен Советом Федерации 18 июля 2012 г. : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133273/ (дата обращения: 10.11.2025).

машины сдавал ее на переработку, уплатив дилеру 3 тыс. рублей, и получал сертификат на скидку в 50 тыс. рублей при покупке нового автомобиля (при условии, что он произведен в России). Такая программа действовала в 2010–2011 годах.

4 апреля 2012 г. в Тольятти⁴ в ходе проведения совещания по вопросам развития автомобильной отрасли в условиях вступления России во Всемирную торговую организацию (далее – ВТО) В. В. Путин поддержал идею представителя международной природоохранной организации Greenpeace И. Бокова о необходимости введения ответственности производителя при утилизации отходов.

Соответствующие поправки о введении утилизационного сбора были внесены в Федеральный закон № 89-ФЗ и БК РФ, и 30 августа 2012 г. Правительство Российской Федерации утвердило правило взимания и ставки сбора. Правила расчета утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним установлены постановлением Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. № 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» (далее – постановление № 1291)⁵. С 1 декабря 2025 г. на основании постановления Правительства Российской Федерации от 1 ноября 2025 г. № 1713 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. № 1291» при расчете коэффициента утилизационного сбора дополнительно учитывается мощность двигателя.

Утилизационный сбор был введен как мера защиты российского рынка от потока старых иномарок после присоединения России к ВТО. Снижение таможенных пошлин в рамках членства в ВТО могло привести к росту импорта подержанных автомобилей, не соответствующих современным экологическим стандартам.

Первоначально утилизационный сбор уплачивали только импортеры легковых и грузовых автомобилей, юридические и физические лица. Производители России и стран Таможенного союза, то есть Белоруссия и Казахстан, были освобождены от уплаты утилизационного сбора, если брали на себя обязательства по безопасной переработке своих старых автомобилей. С 2014 года эти послабления отменили на основании постановления Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. № 1291. Утилизационный сбор взимала Федеральная таможенная служба. Плательщики исчисляли размер сбора самостоятельно в соответствии

⁴ В. В. Путин провел на АвтоВАЗе (г. Тольятти) совещание о развитии автомобильной отрасли в условиях вступления России в ВТО // Правительство Российской Федерации : офиц. сайт. URL: <http://archive.government.ru/special/docs/18616/> (дата обращения: 10.11.2025)

⁵ Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» (вместе с «Правилами взимания, исчисления, уплаты и взыскания утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним, а также возврата и зачета излишне уплаченных или излишне взысканных сумм этого сбора») : постановление Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. № 1291 : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_156832/ (дата обращения: 10.11.2025).

с утвержденными правилами и перечнем видов и категорий транспортных средств. Размер сбора рассчитывался с учетом возраста транспортного средства и объема двигателя. Например, для нового легкового автомобиля с двигателем объемом 2,5 литра в 2012 году размер ставки с учетом коэффициентов составлял 51,2 тыс. рублей, а для подержанного (старше 3 лет) – 322,4 тыс. рублей⁶. Данное исключение собственно и послужило причиной подачи иска Евросоюзом в Орган по разрешению споров (далее – ОРС) Всемирной торговой организации. Аргументы истцов в основном касались дискриминации иностранных производителей, так как они не могли получить освобождение от сбора, в отличие от российских компаний. Размер сбора был рассчитан так, чтобы примерно соответствовать сумме снижения ввозной пошлины. Утилизационный сбор фактически компенсировал снижение таможенных пошлин после вступления России в ВТО, что противоречило обязательствам страны перед организацией.

Из-за иска в ОРС в 2013 году в Федеральный закон № 89-ФЗ были внесены поправки, распространившие требование об уплате пошлин на автосборочные предприятия в России и других странах Таможенного союза.

Одновременно для российских предприятий постановлением Правительства Российской Федерации от 20 июня 2013 г. № 520 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям и индивидуальным предпринимателям на возмещение затрат в связи с осуществлением ими деятельности по обращению с отходами, образовавшимися в результате утраты колесными транспортными средствами и шасси, в отношении которых уплачен утилизационный сбор, своих потребительских свойств»⁷ (далее – постановление № 186) были введены субсидии, сопоставимые с размером сбора. В 2016 году сбор был проиндексирован на 65 %, в 2018 году – в среднем на 15 %, но по некоторым позициям рост достиг 90 %. В действовавшей до 2020 года редакции постановления № 186 утилизационный сбор с учетом коэффициентов для нового легкового автомобиля с объемом двигателя 2,5 литра составлял 126 тыс. рублей, для подержанного – 480 тыс. руб.

До 2020 года размеры утилизационного сбора не менялись в части базовых ставок, однако коэффициенты, применяемые к этим ставкам, корректировались. Например, постановлением Правительства Российской Федерации от 15 ноября 2019 г. № 1457 «О внесении изменений в перечень видов и категорий колесных

⁶ Там же.

⁷ Об утверждении Правил предоставления из федерального бюджета субсидий российским организациям автомобилестроения, в том числе их дочерним организациям, которые в 2015 году привлекали кредиты на цели рефинансирования и (или) приобретения прав требований по кредитам и займам, ранее привлеченным их дочерними и зависимыми обществами, и (или) их аффилированным лицам на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, привлеченным указанными организациями автомобилестроения, в том числе их дочерними организациями, и (или) их аффилированными лицами на цели рефинансирования кредитов и иные цели : постановление Правительства Российской Федерации от 22 февраля 2018 года № 186 : послед. ред. // Правительство России : офиц. сайт. URL: <http://government.ru/docs/all/115501/> (дата обращения: 10.11.2025).

транспортных средств (шасси) и прицепов к ним, в отношении которых уплачивается утилизационный сбор, а также размеров утилизационного сбора»⁸ были увеличены коэффициенты для новых легковых автомобилей категории М1 с объемом двигателя от 1000 до 3000 куб. см, при этом базовые ставки (20 000 рублей для легковых авто) остались неизменными.

Итак, плательщиками утилизационного сбора являются российские производители транспортных средств, импортёры транспортных средств, покупатели (физические и юридические лица) транспортных средств, по которым не уплачен утилизационный сбор, покупатели транспортных средств, приобретённые у тех лиц, кто освобождён от уплаты утилизационного сбора по закону или не уплатил по каким-либо иным причинам.

При этом Федеральный закон № 89-ФЗ определил случаи, когда утилизационный сбор не уплачивается:

- при ввозе транспортных средств беженцами, вынужденными переселенцами или участниками госпрограммы по добровольному переселению соотечественников;
- при ввозе транспорта дипломатическими представительствами, консульскими учреждениями, международными организациями и их сотрудниками;
- с автомобилями старше 30 лет, отреставрированных до оригинального состояния и не используемых в коммерческих целях;
- с машин не старше трех лет, ввезенных и используемых в Калининградской области;
- при временном ввозе (допуске) транспортных средств и в некоторых других случаях.

Виды транспортных средств, в отношении которых уплачивается утилизационный сбор, определяются Правительством Российской Федерации, точно так же как и размер утилизационного сбора, который зависит от года выпуска транспортного средства, его массы, других физических характеристик, влияющих на затраты, связанные с обращением с отходами, образовавшимися в результате утраты транспортным средством своих потребительских свойств.

Однако утилизационный сбор в России никогда не направлялся на финансирование утилизации автомобилей: его основными функциями всегда оставались регуляторная и фискальная. Это подтверждается как анализом законодательства, так и практикой применения механизма. Регуляторная функция означает, что главная задача утилизационного сбора – не финансировать утилизацию, а управлять рынком, то есть защищать местных производителей, содействовать размещению производства на территории страны, контролировать импорт и направлять развитие автомобильной отрасли в нужное русло [2, с. 277].

⁸ О внесении изменений в перечень видов и категорий колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним, в отношении которых уплачивается утилизационный сбор, а также размеров утилизационного сбора : постановление Правительства Российской Федерации от 15 ноября 2019 г. № 1457 // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_338423/ (дата обращения: 10.11.2025).

Так, после вступления России в ВТО в 2012 году снижение таможенных пошлин потребовало введения утилизационного сбора (далее – утильсбор) как компенсационной меры, что позволило ограничить приток иностранных автомобилей, особенно с низким экологическим классом. При этом для российских компаний предусматривались субсидии, сопоставимые с размером сбора, при условии высокой локализации производства. Например, АвтоВАЗу возвращали весь уплаченный сбор, что делало производство в России более привлекательным. Средства из бюджета, формируемого за счет утильсбора, направлялись на программы государственной поддержки промышленных предприятий, включая станкостроение, робототехнику, микроэлектронику и другие направления⁹.

Фискальная функция утильсбора означает его роль как инструмента для пополнения доходной части государственного бюджета. Основная цель такого сбора – получение средств в федеральный бюджет государства. Доходы от утильсбора несопоставимо больше расходов на льготные программы для стимулирования спроса на автомобили. Например, доходы от утильсбора в 2023 году составили 659 млрд рублей, в 2024 году – превысили 1 трлн рублей. Это в 1,7 раза больше по сравнению с 2023 годом и на 13 % выше прогноза. При этом расходы составили 17,5 млрд рублей, то есть всего 2,6 % от доходов¹⁰.

Еще в 2021 году Счетная палата Российской Федерации под председательством А. Кудрина раскритиковала утилизационный сбор, указав, что он не выполняет своей основной функции – обеспечения экологической безопасности, а приоритет отдается фискальной и регулирующей функциям¹¹.

Конституционный суд Российской Федерации (далее – КС РФ) неоднократно рассматривал вопросы, связанные с утилизационным сбором, и в своих решениях неизменно отстаивал права плательщиков, требуя соблюдения конституционных принципов справедливости и баланса интересов. Например, КС РФ отмечал, что при временном ввозе транспортных средств утилизация не предполагается, а сбор выполняет другую функцию¹².

⁹ Масюк, И. Куда идут деньги от утильсбора: в Минпромторге все разложили по полочкам // Комсомольская правда : сайт. URL: <https://www.kp.ru/daily/27721/5147564/> (дата обращения: 10.11.2025).

¹⁰ Гаджиева, М. Авто и платеж: доходы бюджета от утильсбора превысили 1 трлн рублей. Почему поступления по этой статье стремительно растут и что будет с ценами на машины // Известия : сайт. URL: <https://iz.ru/1829810/milana-gadzieva/avto-i-platez-dohody-budzeta-ot-utillsbora-prevysili-1-trln-rublei> (дата обращения: 10.11.2025).

¹¹ Утильсбор раскритиковали... за то, что отбил от целей // LOGIRUS : сайт. URL: https://logirus.ru/news/transport/utillsbor_raskritikovali-_za_to-_chto_otbilsya_ot_tseley.html (дата обращения: 10.11.2025).

¹² Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы общества с ограниченной ответственностью «Мотомир» на нарушение конституционных прав и свобод положениями пункта 3 статьи 24.1 Федерального закона «Об отходах производства и потребления» : определение от 25 июня 2019 г. № 1564-О // КонсультантПлюс : сайт. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ARB&n=590002#eNIYZ9VoxFgV7tZH> (дата обращения: 10.11.2025).

Российская ассоциация дилеров (далее – РОАД) последовательно выступает с критикой утилизационного сбора, акцентируя внимание на отсутствии прозрачности, рисках роста цен и необходимости пересмотра подходов к использованию собранных средств. Эти позиции отражают интересы как дилеров, так и потребителей, обеспокоенных состоянием автомобильного рынка¹³.

Некоторые эксперты и юристы считают, что утилизационный сбор с момента введения задумывался как вынужденная мера для обхода правил ВТО и фактически служит квазиналогом.

Однако стоит отметить, что официальная позиция государства заключается в том, что сбор направлен на обеспечение экологической безопасности и поддержку отечественной промышленности.

С июля 2023 года по весну 2024 года правила расчета утильсбора менялись три раза, каждый раз повышалась сумма и ужесточались нормы ввоза.

Именно постановлением Правительства Российской Федерации от 7 июля 2023 г. № 1118 было введено понятие коммерческого утильсбора для физических лиц. Цель коммерческого утильсбора – предотвратить обход высоких ставок юридическими лицами через оформление автомобилей на физических лиц, а также стимулировать развитие отечественной автомобильной промышленности за счет повышения затрат на импорт. Коммерческий утилизационный сбор для физических лиц – это платеж, который применяется к автомобилям, ввозимым физическими лицами не для личного пользования, а с целью перепродажи или иной коммерческой деятельности. В отличие от льготного сбора для личного пользования, коммерческий утильсбор рассчитывается по повышенным коэффициентам, что существенно увеличивает его размер. Постановлением Правительства Российской Федерации от 17 октября 2023 г. № 1722 были конкретизированы условия ввоза автомобиля физическим лицом для личного пользования, ключевыми условиями которых явились требования по ограничению объема двигателя до 3 литров, ввоз и регистрация на свое имя, владение не менее 1 года. Постановлением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2024 г. № 152 был изменен принцип расчета утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним.

13 сентября 2024 г. выходит новое постановление Правительства Российской Федерации № 1255, которое вступило в силу с 1 октября 2024 года и было направлено на уточнение порядка расчета утилизационного сбора, особенно в части транспортных средств, ввезенных через страны ЕАЭС. Это было связано с необходимостью учета разницы в таможенных платежах, НДС и акцизах между страной ввоза и Российской Федерацией. К сожалению, данное постановление было не последним. С 1 декабря 2025 г. вступили в силу новые правила, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 1 ноября 2025 г. № 1713. Эти изменения коснулись не только расчета утилизационного сбора для легковых

¹³ Воронцов, А. «Пробег не скрутят». Глава РОАД о новом законопроекте, «утиле» и скидках // РБК : сайт. URL: <https://www.autonews.ru/news/68f78faa9a7947471c3bebee> (дата обращения: 10.11.2025).

автомобилей категории М1, но и объема двигателя, его мощности. Изменение суммы утилизационного сбора в зависимости от ключевых параметров легковых автомобилей категории М1 представлено в таблице.

Таблица

Изменение суммы утилизационного сбора в зависимости от ключевых параметров легковых автомобилей категории М1

Параметр	Сумма утилизационного сбора		
	2012 год	2020 год	2025 год (с 1 декабря)
Базовая ставка для легковых автомобилей	20 000 руб.	20 000 руб.	20 000 руб.
Новый легковой автомобиль (2,5 л)	51 200 руб.	126 000 руб.	3 400 руб. (для физических лиц ввоз для личного пользования)
Подержанный автомобиль (старше 3 лет, 2,5 литра, 160 л. с.)	322 400 руб.	480 000 руб.	5 200 руб. (для физических лиц, ввоз для личного пользования)

При этом, если мощность двигателя автомобиля превышает 160 л. с., то сумма утильсбора может составить от 1 922 200 рублей для новых и от 2 880 000 рублей – для подержанных автомобилей. Для коммерческого использования (юридических лиц и при перепродаже) ставки в 2025 году значительно выше. Например, для новых автомобилей с двигателем 2,5 л сумма сбора может достигать 1 875 400 рублей, а для подержанных – 2 812 000 рублей. Постановлением Правительства Российской Федерации от 1 ноября 2025 г. № 1713 также предусмотрена ежегодная индексация утилизационного сбора на 10–20 % в зависимости от категории транспорта и объема двигателя. Это означает, что размер утилизационного сбора будет пересматриваться каждый год с учетом этих факторов.

По данным проекта федерального бюджета¹⁴, планируемые доходы от утилизационного сбора на транспорт должны составить в 2025 году около 1,1 трлн рублей. При этом изначально прогнозировалась сумма в 2 трлн рублей, но

¹⁴ О федеральном бюджете на 2025 год и на плановый период 2026 и 2027 годов : Федер. закон № 419-ФЗ : принят Гос. Думой 21 ноября 2024 г. : одобрен Советом Федерации 27 ноября 2024 г. : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=518143#X6VJhAVotfzOk2Xk> (дата обращения: 10.11.2025).

из-за падения продаж автомобилей и сокращения импорта оценка была снижена. В 2026 году планируемые доходы от утилизационного сбора на транспорт должны составить 1,65 трлн рублей. Ожидается рост на 46,7 % по сравнению с скорректированными показателями 2025 года. В 2027 году доходы должны составить около 2 трлн рублей. Однако фактические поступления могут отличаться из-за колебаний рынка.

Таким образом, утилизационный сбор в России эволюционировал от инструмента экологической безопасности в механизм поддержки национальной автомобильной промышленности, что вызывает дискуссии о балансе между экономикой, экологией и социальной справедливостью. Его правовая основа закреплена в Федеральном законе № 89-ФЗ (ст. 24.1), где он определен как разовый обязательный платеж за каждое транспортное средство, ввозимое или произведенное в Российской Федерации. Изначально введенный в 2012 году как мера защиты от потока старых иномарок после вступления России в ВТО утилизационный сбор со временем стал инструментом регулирования рынка. Его функции смещались в сторону поддержки отечественных производителей и фискального наполнения бюджета, а не экологической безопасности. Сбор используется для управления импортом, стимулирования локализации производства и пополнения федерального бюджета. Доходы от утилизационного сбора значительно превышают расходы на связанные с ним программы. В настоящее время планируется ежегодная индексация утилизационного сбора на 10–20 % до 2030 года. Однако новые правила расчета, предложенные в 2025 году, вызвали массовую критику и были отложены из-за сложностей в администрировании и противоречий в нормативной базе, а главное – несоответствия изначальной цели (экологической безопасности). Утилизационный сбор остается спорным инструментом государственной политики, сочетающим экологические, экономические и социальные аспекты. Его дальнейшая эволюция будет зависеть от баланса между интересами государства, автомобильной промышленности и потребителей.

Можно согласиться с мнением о необходимости сохранения экологической функции платежа, снижения социального напряжения и повышения прозрачности системы. С этой целью предлагаем альтернативы утилизационному сбору и варианты его совершенствования, а именно заменить утильсбор на целевые экологические механизмы, например, взимать экологический налог с производителей и импортеров по массе и классу опасности материалов (пластик, аккумуляторы, шины, масла). Полученные средства считаем целесообразным направлять в специальный фонд утилизации, для использования которого необходимо предусмотреть публичную отчетность. Далее необходима расширенная ответственность производителя (далее – РОП), который однозначно обязан обеспечить утилизацию своих автомобилей по окончании срока службы (самостоятельно или через аккредитованных операторов), а государство может субсидировать инфраструктуру переработки, а не выплачивать компенсации автопроизводителям. Думается о введении в практику залоговой системы при

продаже, когда покупатель платит надбавку, которая возвращается при сдаче отхода в пункт приема. Необходимо утвердить ГОСТы для переработанных металлов, пластика, резины и обеспечить обязательное использование вторичного сырья в новых автомобилях. Необходимо ввести налоговые льготы для утилизаторов, в том числе путем снижения НДС (или налога на прибыль) для перерабатывающих предприятий, а также ввести реестр таких предприятий.

Считаем, что утильсбор должен быть связан с реальной утилизацией, а не с протекционизмом. Для этого нужны публичная отчетность, долгосрочная стабильность правил и ориентация на экологические показатели, а не только на объем двигателя или возраст автомобиля.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Багратуни, С. А. Утилизационный сбор как мера протекционизма, обеспечивающая экономическую безопасность России // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В. Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2015. № 4 (56). С. 69–79.

2. Чудненко, В. А. Меры протекционизма и экология: двоякая сущность утилизационного сбора в России и возможные варианты его преобразования // Закон и право. 2025. № 1. С. 275–279.

REFERENCES

1. Bagratuni, S. A. Utilizatsionnyy sbor kak mera protektsionizma, obespechivayushchaya ekonomicheskuyu bezopasnost' Rossii [The Recycling Fee as a Protectionist Measure Ensuring Russia's Economic Security]. Uchenye zapiski Sankt-Peterburgskogo imeni V.B. Bobkova filiala Rossijskoj tamozhennoj akademii – Scientific Notes of the V.B. Bobkov St. Petersburg Branch of the Russian Customs Academy. 2015, vol. 56, no. 4, pp. 69-79. (In Russ.).

2. Chudnenko, V.A. Mery protektsionizma i ekologiya: dvoyakaya sushchnost' utilizatsionnogo sbora v Rossii i vozmozhnyye varianty yego preobrazovaniya [Protectionist Measures and the Environment: The Dual Nature of the Recycling Fee in Russia and Possible Options for Its Transformation]. Zakon i pravo – Law and Right. 2025, no. 1, pp. 275-279. (In Russ.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Власова Елена Львовна, кандидат педагогических наук, доцент, доцент кафедры административного права и административной деятельности ОВД. Восточно-Сибирский институт МВД России. 664074, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 110.

ORCID: 0000-0003-0929-8176

Фидель Петр Михайлович, кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры административного права и административной деятельности ОВД. Восточно-Сибирский институт МВД России. 664074, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 110.

ORCID: 0000-0002-3097-4522

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Vlasova Elena Lvovna, Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Administrative Law and Administrative Activities of the Internal Affairs Directorate. East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 110 Lermontov St., Irkutsk, 664074.

ORCID: 0000-0003-0929-8176

Fidel Petr Mikhailovich, Candidate of Legal Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Administrative Law and Administrative Activities of the Internal Affairs Directorate, East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 110 Lermontov St., Irkutsk, 664074.

ORCID: 0000-0002-3097-4522

Статья поступила в редакцию 15.11.2025; одобрена после рецензирования 17.12.2025; принята к публикации 22.01.2026.

The article was submitted 15.11.2025; approved after reviewing 17.12.2025; accepted for publication 22.01.2026.