

**Межпарламентская Ассамблея государств – участников  
Содружества Независимых Государств**

**РЕКОМЕНДАЦИИ  
по законодательному обеспечению утилизации  
автомобильного транспорта в государствах – участниках СНГ**

Актуальность мероприятий в области обращения с отходами в целом и отходами автомобильного комплекса в частности объясняется усилением нагрузки на окружающую среду в результате увеличения массы отходов, приносимых в нее без соответствующих мероприятий по их утилизации или иных мер, минимизирующих вредное влияние отходов на окружающую среду и здоровье человека.

В последние годы становится очевидной растущая угроза здоровью человека и окружающей среде на территории Содружества в результате роста автомобильного парка, приводящего к увеличению объема образующихся отходов в процессе его эксплуатации, а также отходов в виде непригодных для эксплуатации автомобилей. Быстро меняющаяся хозяйственная конъюнктура приводит к тому, что законодательной базы уже недостаточно для регулирования и охраны вновь возникающих правоотношений. Такая ситуация создает определенные сложности для правоприменителя, в том числе и для правоохранительных органов.

Вовлечение отходов в хозяйственный оборот в качестве дополнительных источников сырья является актуальным направлением как со стороны экономики, так и со стороны рационального природопользования.

Вышедшие из эксплуатации автомобили обладают рядом свойств, делающих целесообразным создание особой системы регулирования обращения с ними в дополнение к общей системе регулирования, относящейся к отходам в целом. В частности:

- автомобили являются массовым техническим средством, каждый экземпляр которого имеет в своем составе однотипные детали, устройства и агрегаты;
- значительной расширением автомобильного парка неизбежно актуализирует проблему обращения с автомобилями, вышедшими из эксплуатации;
- в автомобилях используются вещества, которые, став загрязнителями, потенциально представляют серьезную угрозу окружающей среде и здоровью человека;
- существующие системы государственной регистрации и учета транспортных средств предоставляют возможность создания эффективной системы стимулирования их владельцев к их утилизации и сокращению экологического ущерба (в отличие от многих других массовых видов отходов).

## **Анализ законодательства государств – участников Содружества Независимых Государств, регулирующего вопросы утилизации автомобильного транспорта**

### **Законодательство Российской Федерации**

В Российской Федерации отсутствует специальный закон, устанавливающий правовое регулирование вопросов утилизации автомобильного транспорта и его составных частей. Правоотношения в данной области регулируются Федеральным законом от 24 июня 1998 года № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления», Федеральным законом от 10 января 2002 года № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды», Федеральным законом от 30 марта 1999 года № 52-ФЗ «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения», Федеральным законом от 04 мая 1999 года № 96-ФЗ «Об охране атмосферного воздуха», Федеральным законом от 08 августа 2001 года № 128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности», а также рядом подзаконных нормативных актов: Постановлением Правительства Российской Федерации от 11 мая 2001 года № 369 «Об утверждении правил обращения с ломом и отходами черных металлов и их отчуждения», Постановлением Правительства Российской Федерации от 11 мая 2001 года № 370 «Об утверждении правил обращения с ломом и отходами цветных металлов и их отчуждения», Постановлением Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 30 мая 2001 года № 16 «О введении в действие санитарных правил» («Гигиенические требования к устройству и содержанию полигонов для твердых бытовых отходов СанПиН 2.1.7.1038-01»), Постановлением Главного государственного санитарного врача от 30 апреля 2003 года № 80 «О введении в действие санитарно-эпидемиологических правил и нормативов» («Гигиенические требования к размещению и обезвреживанию отходов производства и потребления СанПиН 2.1.7.1322-03») и др.

Федеральный закон от 24 июня 1998 года № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления» определяет правовые основы обращения с отходами производства и потребления в целях предотвращения вредного воздействия отходов производства и потребления на здоровье человека и окружающую природную среду, а также вовлечения таких отходов в хозяйственный оборот в качестве дополнительных источников сырья. Однако принятый не более 10 лет назад закон не в полной мере отвечает сложившейся реальной ситуации в этой сфере, носит общий характер, определяет понятия обращения отходов, их захоронения, использования, но не определяет специфику обращения с отходами автомобильной промышленности и понятия «утилизация отходов», «переработка отходов», «уничтожение отходов», «отходы производства», «отходы потребления», «авторециклинг».

Отметим, что в соответствии со статьей 4 Федерального закона «Об отходах производства и потребления» право собственности на отходы принадлежит собственнику сырья, материалов и продукции, в результате использования которых эти отходы образовались. В случае если отходы брошены соб-

ственником или иным образом оставлены им с целью отказаться от права собственности на них, лицо, в собственности, во владении либо в пользовании которого находится земельный участок, водоем или иной объект, где находятся брошенные отходы, может обратиться в свою собственность, приступив к их использованию или совершив иные действия, свидетельствующие об обращении их в собственность в соответствии с гражданским законодательством. Однако порядок отнесения автотранспортной техники, вышедшей из эксплуатации, к отходам, механизм отчуждения брошенной техники в пользу государства, муниципалитетов или участников системы обращения с отходами несовершенен и требует серьезной доработки. Именно поэтому уже имеются прецеденты обращения граждан в суд с требованием о возмещении материального и морального ущерба в связи с неправомерным изъятием автомобиля и перевозкой его на стоянку как брошенного и подлежащего утилизации.

Статья 8.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях устанавливает ответственность граждан, должностных лиц, лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, и юридических лиц за несоблюдение экологических и санитарно-эпидемиологических требований при сборе, накоплении, использовании, обезвреживании, транспортировании, размещении и ином обращении с отходами производства и потребления или иными опасными веществами. Однако применение этой статьи затруднено в связи с отсутствием четких экологических и санитарно-эпидемиологических требований при обращении с отходами эксплуатации колесных средств.

В настоящее время в соответствии с Федеральным законом от 24 июня 1998 года № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления», Федеральным законом от 10 января 2002 года № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды», Федеральным законом от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» вся тяжесть непосредственного обеспечения экологической безопасности при обращении с отходами производства и потребления ложится на органы местного самоуправления. В связи с отсутствием средств в местных бюджетах на создание системы сбора, хранения и сортировки отходов, закупку оборудования, необходимого для утилизации отходов и использования вторичного сырья, данные полномочия практически не реализуются, а отходы чаще всего просто складываются на свалках, что отрицательно сказывается на экологическом состоянии территорий, качестве жизни населения. В сложившейся ситуации целесообразно вышеуказанные функции передать на уровень субъектов Российской Федерации, так как они обладают большими ресурсами, позволяющими привлекать инвестиции, осуществлять выбор площадок для строительства и создавать межмуниципальные объекты по удалению отходов с учетом потребностей всего региона.

Резюмируя вышесказанное, можно сделать вывод, что для создания эффективной системы авторециклинга в России существующего нормативно-правового регулирования в области обращения отходов производства и по-

требления недостаточно. Объективным сдерживающим фактором в создании и развитии системы утилизации отходов автотранспортного комплекса является отсутствие специального федерального закона, адекватного современным требованиям к состоянию окружающей среды, регламентирующего взаимоотношения всех участников процесса сбора и последующей переработки автомобилей, юридически закрепляющего единообразные на всей территории России структуру и порядок функционирования и финансирования системы авторециклинга, определяющего ответственность за нарушение законодательства в этой области, методы организации контроля деятельности участников системы.

Разработка федерального закона по авторециклингу осложняется прежде всего полным отсутствием в России законодательной базы в этой области, необходимостью заново создавать правовое поле.

Одним из шагов по созданию системы утилизации отходов автотранспортного комплекса в России могла бы стать стартовавшая в марте 2010 года в порядке эксперимента программа утилизации автомобилей. В целях поддержки российской автомобильной промышленности, повышения безопасности дорожного движения и стабилизации экологической ситуации были приняты следующие нормативные правовые акты:

– Постановление Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2009 года № 1194 «О проведении эксперимента по стимулированию приобретения новых автотранспортных средств взамен вышедших из эксплуатации и сдаваемых на утилизацию, а также по созданию в Российской Федерации системы сбора и утилизации вышедших из эксплуатации автотранспортных средств»;

– Постановление Правительства Российской Федерации от 17 марта 2010 года № 153 «Об утверждении Правил предоставления из федерального бюджета субсидий на возмещение затрат торговых организаций, возникших при перевозке вышедших из эксплуатации автотранспортных средств на пункт утилизации, в рамках проведения эксперимента по стимулированию приобретения новых автотранспортных средств взамен вышедших из эксплуатации и сдаваемых на утилизацию, а также по созданию в Российской Федерации системы сбора и утилизации вышедших из эксплуатации автотранспортных средств»;

– Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации «Об утверждении Порядка проведения эксперимента по стимулированию приобретения новых автотранспортных средств взамен вышедших из эксплуатации и сдаваемых на утилизацию»;

– Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации «Об утверждении формы и требований к Свидетельству об утилизации вышедшего из эксплуатации транспортного средства»;

– Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации «О Перечне моделей и производителей новых автотранспортных средств российского производства, подлежащих продаже со скидкой в рамках эксперимента по стимулированию приобретения новых автотранспорт-

ных средств взамен вышедших из эксплуатации и сдаваемых на утилизацию»;

– Приказа Министерства промышленности и торговли Российской Федерации «О предоставлении в 2010 году за счет средств федерального бюджета субсидий на возмещение потерь в доходах торговых организаций при продаже новых автотранспортных средств российского производства со скидкой физическим лицам, сдавшим вышедшее из эксплуатации автотранспортное средство на утилизацию».

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2009 года № 1194 на финансирование данной программы были направлены бюджетные ассигнования, предусмотренные в 2010 году на реализацию дополнительных мер по поддержке отраслей экономики Российской Федерации, рынка труда и отраслей социальной сферы, а также по социальному обеспечению населения: в размере 50 000 тыс. рублей на организацию проведения с 1 января 2010 года по 31 декабря 2010 года эксперимента по стимулированию приобретения новых автотранспортных средств, полная масса которых не превышает 3,5 тонны, взамен вышедших из эксплуатации и сдаваемых на утилизацию автотранспортных средств, полная масса которых не превышает 3,5 тонны и возраст которых составляет более 10 лет, а также по созданию в Российской Федерации системы сбора и утилизации вышедших из эксплуатации автотранспортных средств; в размере 10 млрд рублей на предоставление субсидий на возмещение потерь в доходах торговых организаций при продаже новых автотранспортных средств российского производства, полная масса которых не превышает 3,5 тонны, со скидкой в размере 50 тыс. рублей физическим лицам, сдавшим на утилизацию в рамках указанного эксперимента вышедшее из эксплуатации автотранспортное средство, полная масса которого не превышает 3,5 тонны и возраст которого составляет более 10 лет; в размере 1 000 000 тыс. рублей на предоставление субсидий на возмещение затрат торговых организаций, возникших при перевозке на пункты утилизации вышедших из эксплуатации автотранспортных средств, полная масса которых не превышает 3,5 тонны и возраст которых составляет более 10 лет. Первоначально предполагалось, что данная программа будет действовать с 8 марта до 1 ноября 2010 года. Впоследствии Правительство Российской Федерации приняло решение направить на реализацию данной программы дополнительные 10 млрд рублей и сделать ее бессрочной.

Программа действует по следующей схеме:

1. Автомобиль должен соответствовать установленным требованиям (быть не моложе 10 лет, его масса не должна превышать 3,5 тонны, находиться в собственности последнего владельца более одного года, также необходимо, чтобы в автомобиле были двигатель, коробка передач и основные конструктивные элементы).

2. Собственник транспортного средства привозит его в дилерский центр, оплачивает 3 тыс. рублей за услуги пункта по утилизации и оставляет машину по доверенности. Если машина не на ходу, гражданину придется оплатить услуги по ее транспортировке.

3. Дилер снимает автомобиль с учета в ГИБДД и перевозит на площадку утилизации. На основании бланка с отметками ГИБДД и площадки утилизации гражданин может купить новый автомобиль со скидкой в 50 тыс. рублей, т. е. для покупателя выгода составляет примерно 47 тыс. рублей.

В перечень моделей и производителей новых автотранспортных средств российского производства, подлежащих продаже со скидкой в рамках эксперимента по стимулированию приобретения новых автотранспортных средств взамен вышедших из эксплуатации и сдаваемых на утилизацию, разработанный Минпромторгом России, вошли как отечественные автомобили, так и иномарки, собранные на территории Российской Федерации.

Данная программа оказывает ощутимую поддержку российской автомобильной промышленности. По информации Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, ожидается, что в рамках обоих этапов программы за 2010 год будет продано 230 тыс. новых машин, произведенных на территории России. Реализация первого этапа программы привела к росту общего объема продаж на 10%. По расчетам Минпромторга России, второй этап принесет авторынку рост на 5%. По данным комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ) в мае 2010 года в годовом выражении рост продаж новых легковых автомобилей в Российской Федерации составил 31%, за первые пять месяцев года было зафиксировано снижение на 5% к тому же периоду 2009 года.

Однако, по сути, данная программа является программой поддержки российского автопрома, а не программой по утилизации. В Постановлении Правительства Российской Федерации № 1194 Минпромторгу России было дано поручение до 1 сентября 2010 года разработать и внести в установленном порядке в Правительство Российской Федерации проект концепции создания в Российской Федерации системы сбора и утилизации вышедших из эксплуатации автотранспортных средств. До настоящего времени данный документ в Правительство внесен не был. При отсутствии развитой и эффективной системы утилизации автотранспортных средств дилеры и организации по утилизации и переработке отходов столкнулись со следующими проблемами:

1. Государство компенсирует дилеру логистические расходы, связанные с транспортировкой старого автомобиля до пункта приема на утилизацию, в пределах 5 тыс. рублей. Однако в связи с тем, что пока утилизационные центры существуют всего в 49 регионах, многим дилерам приходится везти машины в соседние субъекты федерации. Предусмотренной государством компенсации на это, скорее всего, не хватит. Автодилеры, которым новая программа принесет больше хлопот, чем денег, вполне могут попытаться организовать бизнес по перепродаже автомобилей, числящихся уничтоженными, в другие страны СНГ.

2. В соответствии с условиями программы стоимость утилизации старого автомобиля составляет 3 тыс. рублей, тогда как многие утилизационные центры оценивают стоимость одной операции в 7 тыс. рублей. Несоответствие установленной государством стоимости реальной, а также то, что во

многих центрах отсутствует необходимое для полноценной утилизации оборудование, приводит к тому, что в большинстве случаев данная деятельность осуществляется по «полулегальным» схемам организациями, которые нацелены на разборку автомобилей с дальнейшей перепродажей запасных частей на вторичном рынке. О полноценной утилизации и переработке отходов с целью вторичного использования сырья речи не идет.

Указанная программа, имея благие цели, не может быть реализована в полном объеме без совершенствования действующей законодательной базы Российской Федерации.

### **Законодательство Украины**

Вслед за Россией программу по утилизации автомобилей разработали и в Украине. Данная программа направлена на стимулирование замены старых автомобилей на новые, а также увеличение потребительского спроса на автомобили украинского производства. Программа должна оказать положительное влияние на экологическую обстановку.

При составлении программы эксперты Украины учитывали опыт уже реализуемых аналогичных программ в странах Европы, а также в России. После обобщения этого опыта было принято решение дополнительно стимулировать приобретение более экономичных автомобилей.

По условиям программы за автомобиль возрастом старше 10 лет с объемом двигателя до 1,5 литра и зарегистрированный на одного владельца более одного года, планируется выдавать сертификат на 10 тыс. гривен (около 38 тыс. руб.) Для автомобилей с двигателем 1,6 – 3 литра – 12,5 тыс. гривен (около 47,5 тыс. руб.), а для автомобилей с моторами свыше 3 литров – 15 тыс. гривен (около 57 тыс. руб.). Дополнительные бонусы планируется выплачивать при покупке более экономичной машины, чем была до этого. К примеру, если автолюбитель, сдав на утилизацию автомобиль с двигателем 2 – 3 литра, приобретает по программе автомобиль с двигателем до 1,5 литра, то он может рассчитывать на дополнительный бонус в 5 тыс. гривен (около 19 тыс. руб.).

Кроме этого в Кабинете Министров Украины прорабатывается вопрос о предоставлении покупателям, приобретающим новые автомобили в рамках программы по утилизации, банковских кредитов на льготных условиях на сумму, необходимую для выплаты разницы между стоимостью сертификата и стоимостью приобретаемого автомобиля, что сделает покупку автомобиля вполне доступной для населения даже в условиях финансового кризиса.

В программе расписан порядок сдачи автомобилей на утилизацию. Предполагается, что для этого дилерские центры Украины, задействованные в данной системе, создадут пункты утилизации старых автомобилей, где будут вести прием автомобилей, выдачу документов, первичную разборку. Далее транспортные средства будут направляться на переработку.

В остальном программа утилизации автомобилей в Украине похожа на аналогичную программу в России. Однако пока эта программа в Украине внедрена не была, в основном из-за отсутствия в государственном бюджете

необходимых для ее реализации средств.

В настоящее время в Украине, так же как и в России, отсутствует единый закон, регламентирующий деятельность по утилизации вышедших из эксплуатации транспортных средств, составных частей и отходов, образующихся в процессе эксплуатации автомобилей. Действуют Закон Украины от 5 марта 1998 года № 187/98-ВР «Об отходах», устанавливающий общий порядок обращения с отходами всех видов; Закон Украины от 24 февраля 1994 года № 4004-ХІІ «Об обеспечении санитарного и эпидемического благополучия населения», устанавливающий требования к предприятиям, учреждениям и организациям по сбору, хранению, транспортировке, обработке, утилизации, удалению, обезвреживанию и захоронению вредных для здоровья человека веществ и отходов; Закон Украины от 25 июня 1991 года №1264-ХІІ «Об охране окружающей природной среды», определяющий принцип платности размещения отходов в качестве одного из экономических механизмов охраны окружающей природной среды.

Кроме этого в Украине действует ряд нормативных актов, устанавливающих правовые, организационные и экономические основы в сфере обращения с отдельными видами отходов. Так как в процессе эксплуатации автомобиля, а также при его разборке образуются различные отходы, например лом черных и цветных металлов, аккумуляторы, шины и др., то к нормативным правовым актам, так или иначе регулирующим деятельность по утилизации отходов автотранспортного комплекса, можно отнести: Закон Украины от 5 мая 1999 года № 619-ХІV «О металлоломе», Закон Украины от 23 февраля 2006 года № 3503-ІV «О химических источниках тока» (предусматривает лицензирование деятельности по производству, импорту химических источников тока, заготовке и утилизации отработанных химических источников тока), Закон Украины от 14 сентября 2000 года № 1947-ІІІ «Об общегосударственной программе обращения с токсичными отходами», Закон Украины от 13 декабря 2006 года № 441-V «О ставках вывозной (экспортной) таможенной пошлины на лом легированных черных металлов, лом цветных металлов и полуфабрикаты с их использованием», Постановление Кабинета Министров Украины от 15 февраля 2002 года № 155 «Об утверждении порядка регистрации внешнеэкономических контрактов (договоров) на осуществление экспортных операций с металлоломом», Постановление Кабинета Министров Украины от 28 февраля 2001 года № 183 «Об утверждении перечня отдельных видов отходов как вторичного сырья, сбор и заготовка которых подлежат лицензированию»; Приказ Государственного комитета Украины по вопросам регуляторной политики и предпринимательства, Министерства экологии и природных ресурсов Украины от 19 марта 2001 года № 52/105 «Об утверждении лицензионных условий осуществления хозяйственной деятельности по сбору, заготовке отдельных видов отходов как вторичного сырья», Приказ Министерства охраны окружающей природной среды и ядерной безопасности Украины от 14 января 1999 года № 12 «Об утверждении инструкции о содержании и составлении паспорта мест удаления отходов», Приказ Государственного комитета Украины по промышлен-



ной безопасности, охране труда и горному надзору от 29 июля 2009 года № 119 «Об утверждении Правил безопасности при заготовке и переработке лома и отходов черных и цветных металлов», Постановление Кабинета Министров Украины от 31 января 2007 года № 104 «Об утверждении перечня отходов и утиля черных металлов, операции по поставке которых, в том числе операции по импорту, освобождаются от обложения налогом на добавленную стоимость».

Закон Украины «Об отходах» дает определение термина «утилизация отходов» как использование отходов в качестве вторичных материальных или энергетических ресурсов; определяет основные принципы государственной политики в области обращения с отходами; устанавливает правовое регулирование отношений в области обращения с отходами; определяет основные условия, требования и правила по экологически безопасному обращению с отходами, а также систему мероприятий, связанных с организационно-экономическим стимулированием ресурсосбережения; предусматривает меры по обеспечению минимального образования отходов, расширению их использования в хозяйственной деятельности, предупреждению вредного воздействия отходов на окружающую природную среду и здоровье человека. Данный закон регулирует отношения, связанные с образованием, сбором и заготовкой, перевозкой, хранением, обработкой (переработкой), утилизацией, удалением, обезвреживанием и захоронением отходов, которые образуются в Украине, перевозятся через ее территорию, вывозятся из нее, а также с перевозкой, обработкой и утилизацией отходов, которые ввозятся в Украину как вторичное сырье.

Полномочия по организации сбора и удаления отходов, созданию полигонов для их захоронения, а также по осуществлению раздельного сбора полезных компонентов этих отходов указанным законом возложены на местные органы государственной власти Украины.

Закон Украины «Об отходах» содержит нормы (статья 35), определяющие порядок осуществления деятельности, связанной со сбором и заготовкой отдельных видов отходов как вторичного сырья. В частности, деятельность, связанная со сбором и заготовкой отдельных видов отходов как вторичного сырья и обеспечением ими перерабатывающих предприятий, может осуществляться только теми организациями, которые имеют соответствующую лицензию, производственные и складские помещения, прессовое, грузоподъемное и аналитическое оборудование, свои приемные пункты, а также квалифицированный персонал. Перечень отдельных видов отходов как вторичного сырья утвержден Постановлением Кабинета Министров Украины от 28 февраля 2001 года № 183 и содержит такой вид отходов, как изношенные шины.

Указанный закон предусматривает меры, направленные на стимулирование мероприятий по утилизации отходов и уменьшению объемов их образования включающие предоставление субъектам хозяйственной деятельности, которые внедряют технологии, направленные на уменьшение объемов образования отходов, утилизируют отходы в процессе производства продук-

ции (выполнения работ, оказания услуг), осуществляют их сбор и заготовку, строительство предприятий и цехов, а также организуют производство оборудования для утилизации отходов, принимают паевое участие в финансировании мероприятий по утилизации отходов и уменьшению объемов их образования, льгот по налогообложению прибыли от реализации продукции, изготовленной с использованием отходов; приоритетного государственного кредитования; специальных государственных субсидий на уменьшение процентов за банковские кредиты, связанные с инвестициями, которые направляются на утилизацию отходов и изготовление соответствующего оборудования; дотаций из государственного бюджета Украины и местных бюджетов для перевозки отходов (вторичного сырья) или полуфабрикатов, полученных из этих отходов; дотаций из фондов охраны окружающей природной среды. Субъектам хозяйственной деятельности, осуществляющим сбор и заготовку, обработку (переработку) и утилизацию отходов как вторичного сырья, предоставляются льготы по пополнению оборотных средств, при условии целевого использования этих средств для приобретения и переработки таких отходов. В развитие данных норм закона были приняты Постановление Кабинета Министров Украины от 18 января 2003 года № 82 «Об утверждении перечня отдельных видов отходов как вторичного сырья, доходы заготовительных предприятий от продажи которых освобождаются от налогообложения, а суммы начисленного налога на добавленную стоимость, которые подлежат уплате в бюджет за операции по их продаже, остаются в распоряжении заготовительных предприятий и используются ими на приобретение материально-технических ресурсов производственного назначения» (в перечне содержатся отходы резиновые, в том числе изношенные шины), Приказ Министерства экологии и природных ресурсов Украины, Министерства финансов Украины, Государственной налоговой администрации Украины от 8 мая 2003 года № 74-м/346/213 «Об утверждении Порядка определения и учета сумм налога на добавленную стоимость, которые начисляются заготовительными предприятиями за операции по продаже ими отдельных видов отходов как вторичного сырья и остаются в распоряжении этих предприятий, а также их использования заготовительными предприятиями в соответствии с законодательством и осуществления контроля за их целевым использованием».

### **Законодательство Азербайджанской Республики**

В Азербайджанской Республике регулирование правоотношений в сфере обращения с отходами осуществляется Законом Азербайджанской Республики от 30 июня 1998 года № 514-ІГ «О производственных и бытовых отходах» (по состоянию на 2 июня 2008 года). Этот закон дает определения понятиям «производственные отходы», «бытовые отходы», «вторичное сырье», «утилизация отходов». Статья 4 определяет основные принципы государственной политики по управлению отходами, одним из которых является принцип использования экономических и других стимулирующих механизмов с целью внедрения отходов в хозяйственный оборот. Однако далее по тексту данный принцип раскрыт не был, не указано, какие именно стимули-

рующие механизмы должны применяться. В законе отсутствуют нормы, регламентирующие правоотношения в области утилизации отходов в целом и отходов автомобильного комплекса в частности. В документе не определена компетенция органов государственной власти и органов местного самоуправления по вопросам обращения с отходами, не разграничены их полномочия и функции. В целом закон носит рамочный, декларативный характер и предполагает принятие большого количества подзаконных нормативных правовых актов, которые в доступных правовых базах найти не удалось.

### **Законодательство Республики Беларусь**

В Республике Беларусь принят Закон Республики Беларусь от 20 июля 2007 года № 271-З «Об обращении с отходами» (по состоянию на 28 декабря 2009 года), который определяет правовые основы обращения с отходами и направлен на уменьшение объемов образования отходов и предотвращение их вредного воздействия на окружающую среду, здоровье граждан, имущество, находящееся в собственности государства, имущество юридических и физических лиц, а также на максимальное вовлечение отходов в гражданский оборот в качестве вторичного сырья. В документе даны определения понятиям «вторичное сырье», «вторичные материальные ресурсы», «использование отходов», «отходы потребления» и др. В тексте закона использование отходов понимается как применение отходов для производства продукции, энергии, выполнения работ, оказания услуг.

К основным принципам в области обращения с отходами относятся:

- приоритетность использования отходов по отношению к их обезвреживанию или захоронению при условии соблюдения требований законодательства об охране окружающей среды и с учетом экономической эффективности;
- экономическое стимулирование в области обращения с отходами;
- платность размещения отходов.

В соответствии со статьей 12 закона к компетенции местных Советов депутатов, местных исполнительных и распорядительных органов в области обращения с отходами относится организация работ по сбору вторичного сырья, его хранению и перевозке на объекты по использованию отходов.

Закон предусматривает меры экономического стимулирования в области обращения с отходами, которые осуществляются посредством:

- предоставления юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим обращение с отходами, налоговых и иных льгот в целях обеспечения: строительства или реконструкции объектов хранения, захоронения, обезвреживания отходов и объектов по использованию отходов; совершенствования технологических процессов, направленных на уменьшение объемов (предотвращение) образования отходов производства; выполнения мероприятий по сбору, обезвреживанию и (или) использованию отходов; осуществления инновационной деятельности в области обращения с отходами;
- оказания юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям

государственной поддержки, в том числе путем выделения из бюджета ссуд, займов на выполнение мероприятий по обезвреживанию опасных отходов и на возмещение затрат по сбору, обезвреживанию и (или) использованию отходов.

Закон устанавливает принцип расширенной ответственности производителя, согласно которому юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие производство и (или) импорт товаров, включенных в утверждаемый Советом Министров Республики Беларусь перечень производимых и импортируемых товаров, производители и импортеры которых обязаны осуществлять сбор отходов, образующихся после утраты потребительских свойств этих товаров, обеспечивают:

- сбор, разделение по видам, обезвреживание и (или) использование отходов, образовавшихся после утраты потребительских свойств товаров;
- информирование потребителей товаров о требованиях к сбору отходов, образовавшихся после утраты потребительских свойств товаров, путем нанесения в соответствии с техническими нормативными правовыми актами в области технического нормирования и стандартизации соответствующей маркировки на товары.

Сбор, обезвреживание и (или) использование отходов, образовавшихся после утраты потребительских свойств товаров, включенных в перечень товаров, могут осуществляться юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, реализующими товары. Также данная деятельность может осуществляться на основании договоров, заключаемых юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими производство, импорт и реализацию таких товаров, с юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими деятельность по сбору, обезвреживанию и (или) использованию отходов.

Инструкция об организации сбора, разделения по видам, обезвреживания и (или) использования отходов, образующихся после утраты потребительских свойств товаров, включенных в перечень, утверждена Постановлением Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь от 21 января 2008 года № 5.

Указанный перечень товаров утвержден Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 21 декабря 2007 года № 1789 «Об утверждении перечня производимых и импортируемых товаров, производители и импортеры которых обязаны осуществлять сбор отходов, образующихся после утраты потребительских свойств этих товаров». Пока в него вошли шины, покрышки и резиновые камеры.

В настоящее время в Республике Беларусь обсуждается вопрос о распространении принципа расширенной ответственности производителя и импортера на случай отходов сложнобытовой техники и вышедших из эксплуатации автомобилей. Пока отходы этих товаров относятся к лому и отходам черных и цветных металлов и регулируются нормативными правовыми актами в этой области:

- Постановлением Министерства экономики Республики Беларусь,

Министерства архитектуры и строительства Республики Беларусь и Министерства промышленности Республики Беларусь от 15 июня 2006 года № 98/12/10 «Об утверждении Инструкции о порядке учета, хранения, использования и реализации черных и цветных металлов, их лома и отходов»;

– Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 20 октября 2003 года № 1379 «Об утверждении Положения о лицензировании деятельности, связанной с производством алюминия, свинца, цинка, олова, меди и отливкой готовых изделий и полуфабрикатов из алюминия и тяжелых цветных металлов, и Положения о лицензировании деятельности по заготовке (закупке) лома и отходов черных и цветных металлов»;

– Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 10 октября 2006 года № 1331 «О закупке лома и отходов черных и цветных металлов у населения (граждан)»;

– Постановлением Министерства промышленности Республики Беларусь от 11 января 2007 года № 2 «Об утверждении инструкции о порядке выдачи нарядов на отгрузку и использование лома и отходов черных и цветных металлов» и др.

В соответствии с указанными нормативными актами деятельность по заготовке лома и отходов черных и цветных металлов подлежит лицензированию.

Кроме этого в Беларуси действует Постановление Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь от 22 ноября 2007 года № 90 «Об утверждении Инструкции о порядке разработки, согласования и утверждения схем обращения с отходами, образующимися в гаражных кооперативах, садоводческих товариществах и иных потребительских кооперативах, а также на землях природоохранного, оздоровительного, рекреационного и историко-культурного назначения».

### **Законодательство Республики Казахстан**

В Республике Казахстан, так же как и в вышеупомянутых государствах – участниках СНГ, отсутствует специальный закон, регулирующий вопросы утилизации вышедшего из эксплуатации автомобильного транспорта, его составных частей, а также отходов, образующихся в процессе его эксплуатации.

В Республике Казахстан действует Экологический кодекс Республики Казахстан от 9 января 2007 года № 212-III-ЗРК, в котором содержатся главы, регулирующие вопросы определения права собственности на отходы производства и потребления, устанавливаются экологические требования при обращении с данными отходами, экологические требования к полигонам захоронения и долговременным хранилищам отходов. Статья 297 кодекса предусматривает осуществление стимулирующих мероприятий по утилизации отходов и уменьшению объемов их образования и снижению уровня опасности субъектов хозяйственной деятельности, которые внедряют технологии, направленные на уменьшение объемов образования отходов, будут утилизировать отходы в процессе производства продукции (выполнения работ, ока-

зания услуг), осуществляют их сбор и заготовку, строительство предприятий и цехов, а также организуют производство оборудования для утилизации отходов, принимают паевое участие в финансировании мероприятий по утилизации отходов и уменьшению объемов их образования. Мероприятия по стимулированию утилизации отходов и уменьшению объемов их образования определяют местные исполнительные органы, на которые возложена функция по сбору отходов.

Кроме этого Правительство Республики Казахстан утвердило Технический регламент «Требования к безопасности автотранспортных средств» (Постановление Правительства Республики Казахстан от 9 июля 2008 года № 675). Объектами технического регулирования Технического регламента являются автотранспортные средства, выпускаемые в обращение и эксплуатируемые на территории Республики Казахстан, а также при внесении изменений в их конструкцию (переоборудовании) и в период окончания срока их эксплуатации (утилизации). В соответствии с нормами Технического регламента утилизацией является комплекс мероприятий, заключающихся в повторном использовании отдельных компонентов автотранспортного средства, переработке и возвращении в производство материалов, из которых оно было изготовлено, а также выработке энергии путем сжигания некоторых частей автотранспортного средства. Документ устанавливает общие требования к конструктивной безопасности автотранспортных средств в отношении способности конструкции автотранспортного средства и материалов, из которых оно изготовлено, обеспечить эффективную и экологически безопасную утилизацию. Регламент содержит требования к утилизации автотранспортных средств, требования к маркировке автотранспортных средств, обязывающие производителей выдавать к новым автомобилям документ, содержащий сведения по утилизируемым эксплуатационным материалам и компонентам автотранспортного средства, заменяемым в процессе его эксплуатации.

В процессе утилизации автомобиля образуются лом и отходы цветных и черных металлов. Правоотношения в этой сфере регулируются следующими нормативными актами:

– Постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 января 2008 года № 80 «Об утверждении Правил лицензирования и квалификационных требований, предъявляемых к деятельности по сбору (заготовке), хранению, переработке и реализации юридическими лицами лома и отходов цветных и черных металлов»;

– Инструкцией по сбору (заготовке), хранению, переработке и реализации лома и отходов цветных и черных металлов (утверждена приказом Министра энергетики, индустрии и торговли Республики Казахстан от 27 апреля 2000 года № 163);

– Требованиями промышленной безопасности при заготовке и переработке лома и отходов черных металлов (утверждены приказом Министра по чрезвычайным ситуациям Республики Казахстан от 18 сентября 2008 года № 172).

### **Законодательство Кыргызской Республики**

В Кыргызской Республике приняты и действуют следующие законодательные акты в области обращения с отходами, утилизации вышедших из эксплуатации транспортных средств:

– Закон Кыргызской Республики от 13 ноября 2001 года № 89 «Об отходах производства и потребления»;

– Закон Кыргызской Республики от 29 мая 2009 года № 178 «Общий технический регламент Кыргызской Республики по безопасности наземных транспортных средств»;

– Постановление Правительства Кыргызской Республики от 19 августа 2005 года № 389 «Об утверждении Государственной программы использования отходов производства и потребления и Положения о государственном кадастре отходов и проведении паспортизации опасных отходов».

Полномочия по организации рациональной системы сбора отходов, предусматривающей отдельный сбор компонентов (цветные и черные металлы, текстиль, стекло, пластмасса и т. п.), хранение, регулярный вывоз, обезвреживание, утилизацию отходов, а также рекультивацию соответствующих территорий, возложены Законом Кыргызской Республики «Об отходах производства и потребления» на местные органы государственной власти.

В соответствии со статьей 13 указанного закона деятельность юридических и физических лиц, связанная с обращением с отходами, подлежит лицензированию.

Данный закон устанавливает принцип платности размещения отходов; плата устанавливается с учетом объема отходов, класса опасности и нормативов размещения. Вырученные средства направляются в систему государственных экологических фондов и используются на природоохранные мероприятия, т. е. имеют целевой характер.

Закон не устанавливает требования и порядок утилизации отходов, а также дальнейшего их использования в хозяйственной деятельности.

В развитие Закона Кыргызской Республики «Об отходах производства и потребления» Правительство Кыргызской Республики утвердило Государственную программу использования отходов производства и потребления (Постановление от 19 августа 2005 года № 389). Программа рассчитана на шесть лет (2005–2011 годы). Данная программа была разработана для актуализации современной нормативной и технологической базы в области обращения с отходами. Главной ее целью является разработка и реализация комплекса мер, направленных на уменьшение образования отходов, увеличение использования отходов в качестве вторичного сырья, обеспечение экологически безопасного хранения и уничтожения отходов, проведение рекультивации и санации территорий, занятых свалками. Для достижения этой цели согласно программе необходимо решение следующих задач:

– разработка и переработка нормативно-правовых документов, регламентирующих обращение с отходами, их использование в качестве вторичного сырья и соответствующие методы контроля за образованием и размеще-

нием неперерабатываемых отходов;

- концентрация финансовых, материально-технических и других ресурсов, интеграция производственного и научного потенциала для решения проблемы обращения с отходами;

- строительство мусороперерабатывающих заводов и открытие производств по переработке вторичного сырья;

- введение системы запретов на захоронение отдельных категорий отходов, которые могут и должны вторично использоваться;

- разработка системы раздельного сбора отдельных видов отходов (малые объемы химических отходов, отработанные масла, источники энергопитания, люминесцентные лампы, шины, полихлорбифенилы, гальваношламы и др.);

- производство установок по обезвреживанию опасных отходов;

- возвращение вторичных материальных ресурсов в сферу производства и потребления;

- реализация пилотных проектов по переработке и обезвреживанию ряда видов твердых отходов, а также отходов, улавливаемых средозащитными сооружениями в процессе очистки сбросов в водные объекты и выбросов в атмосферу;

- развитие потенциала природоохранных конвенций Европейской Экономической комиссии Организации Объединенных Наций по изменению климата, биоразнообразию, опустыниванию земель, взаимосвязанных с проблемами накопления отходов;

- организация и обеспечение научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок, направленных на создание перспективных ресурсосберегающих и малоотходных альтернативных технологий, эффективных средств и методов переработки и обезвреживания отходов;

- инвентаризация образующихся, перерабатываемых и захораниваемых отходов производства и потребления;

- организация системы экологического образования руководителей административных территорий, предприятий, организаций по обращению с отходами производства и потребления;

- систематическое проведение разъяснительной работы с населением по раздельному сбору отходов потребления.

Финансирование программы обеспечивается за счет средств государственного бюджета, бюджетов областных субъектов Кыргызской Республики и местных бюджетов, средств республиканского фонда охраны природы Кыргызской Республики, местных фондов охраны природы и развития лесной отрасли в Кыргызской Республике, а также других источников.

В рамках программы из республиканского фонда охраны природы ежегодно в течение 2005–2007 годов направлялись денежные средства в размере 50 тыс. сомов (около 33 тыс. рублей) на разработку и внедрение механизма применения мер экономического стимулирования деятельности по обращению, использованию и переработке отходов; 850 млн сомов (около 561 млн. рублей) республиканского и местных бюджетов, а также за счет внешних ин-



вестиций – на строительство мусороперерабатывающего завода с полигоном утилизации отходов в Бишкеке; 1 млн долларов США из республиканского и местных бюджетов, местных фондов охраны природы, а также за счет внешних инвестиций – на строительство мусороперерабатывающих заводов с полигоном утилизации отходов в городах Ош, Чолпон-Ата, Джалал-Абад и другие мероприятия.

Программа должна обеспечить создание нормативной и технологической базы для реализации единой государственной политики в сфере обращения с отходами на всех уровнях управления; уменьшение и локализацию негативного воздействия отходов на окружающую природную среду; увеличение ресурсно-сырьевого потенциала страны и объема производимой товарной продукции; создание и отработку эффективных технологий по переработке и обезвреживанию отходов; эффективный контроль и мониторинг влияния отходов на состояние окружающей среды и здоровье населения.

Одним из шагов по созданию нормативно-правовой базы, регламентирующей утилизацию транспортных средств стало, принятие Закона Кыргызской Республики «Общий технический регламент Кыргызской Республики по безопасности наземных транспортных средств», который содержит определение термина «утилизация – использование по иному назначению, переработка, уничтожение, захоронение или приведение наземного транспортного средства в состояние, при котором исключается возможность его использования либо обеспечивается его безопасное использование в любых целях, за исключением использования по назначению, определенному его конструкцией».

Статья 6 технического регламента устанавливает общие требования к утилизации транспортных средств, а также методы утилизации, порядок осуществления подготовительных работ, которые должны предшествовать утилизации, и т. д. Однако для создания эффективной системы сбора и утилизации вышедших из эксплуатации транспортных средств данной правовой базы недостаточно.

### **Законодательство Республики Молдова**

К законодательству в области обращения с отходами в Республике Молдова следует отнести следующие нормативные акты:

– Закон Республики Молдова от 9 октября 1997 года № 1347-ХІІІ «Об отходах производства и потребления»;

– Закон Республики Молдова от 16 июня 1993 года № 1515-ХІІ «Об охране окружающей среды» (по состоянию на 23 декабря 2009 года);

– Закон Республики Молдова от 25 февраля 1998 года № 1540-ХІІІ «О плате за загрязнение окружающей среды»;

– Постановление Правительства Республики Молдова от 20 марта 2000 года № 276 «О регулировании сбора, заготовки и реализации вторичных ресурсов»;

– Постановление Правительства Республики Молдова от 28 июня 2000 года № 606 «Об утверждении Национальной программы использования от-

ходов производства и потребления»;

– Постановление Правительства Республики Молдова от 27 мая 2003 года № 637 «Об упорядочении контроля за трансграничной перевозкой отходов и их удалением».

Вышеперечисленные нормативные акты определяют обязанности физических и юридических лиц в области распоряжения отходами, включая порядок их складирования, учета, сортировки и упаковки, а также перевозки, хранения, переработки, нейтрализации и использования. Особое внимание уделяется экологически чистому производству. Одновременно перечисленные законодательные акты предусматривают наказание за несоблюдение экологических требований. Предусматриваются также меры экономического стимулирования использования и переработки отходов, к которым относятся: выделение средств из государственного бюджета и бюджетов административно-территориальных единиц для осуществления мероприятий по использованию и переработке отходов; предоставление физическим и юридическим лицам, использующим отходы в качестве сырья, льгот по налогообложению и кредитованию.

Законом Республики Молдова «Об отходах производства и потребления» на органы местного публичного управления возложены полномочия по организации сбора и удаления отходов потребления, а также отходов мелких производств, выделению мест для их размещения; объединению денежных средств физических и юридических лиц, экологических фондов и бюджетов административно-территориальных единиц для финансирования строительства новых, расширения и реконструкции действующих объектов по переработке, обезвреживанию и уничтожению отходов. В соответствии со статьей 22 данного закона размещение отходов осуществляется на платной основе. Деятельность по распоряжению отходами в Республике Молдова осуществляется на основании разрешения, выданного центральным органом государства по управлению природными ресурсами и охране окружающей среды.

Постановление Правительства Республики Молдова «О регулировании сбора, заготовки и реализации вторичных ресурсов» содержит Положение о порядке заготовки (сдачи) и реализации лома и отходов черных и цветных металлов, а также Положение о сборе, заготовке и поставке вторичного сырья. Положение о сборе, заготовке и поставке вторичного сырья предусматривает основные правовые, экономические и организационные условия сбора, заготовки и поставки всех видов вторичного сырья, за исключением лома и отходов черных и цветных металлов, которые устанавливаются в первом Положении. К вторичному сырью относятся в том числе стекло, изношенные покрышки и камеры – отходы, образующиеся в процессе утилизации автомашин.

В июне 2000 года Правительство Республики Молдова утвердило Национальную программу использования отходов производства и потребления, в которую 3 августа 2004 года были внесены изменения и дополнения. В основу разработки программы были положены принципы минимизации отходов, их максимального включения в хозяйственный оборот и экологически

обоснованного размещения. В программе указано, что повышение уровня использования некоторых категорий отходов будет способствовать снижению воздействия на окружающую среду, экономии природных ресурсов и рациональному использованию земельных ресурсов. При разработке данной программы руководствовались принципом «загрязнитель платит». Национальная программа определяет основные направления и методы использования различных видов отходов, в частности отходов нефтепродуктов (в том числе использованное масло), использованных аккумуляторов, стекла, пластика, резины, покрышек, черных и цветных металлов. В документе содержатся положения, направленные на воспитание и информированность населения республики, повышение его экологической грамотности.

### **Законодательство Республики Таджикистан**

В Республике Таджикистан, как и в вышеперечисленных странах, не принят закон об утилизации автомобильного транспорта. Регулирование в данной сфере осуществляется Законом Республики Таджикистан от 10 мая 2002 года № 44 «Об отходах производства и потребления» (в редакции Закона Республики Таджикистан от 25 июля 2005 года № 109). Данный закон регулирует отношения, возникающие в процессе образования, сбора, хранения, использования, транспортирования, обезвреживания и захоронения отходов, а также государственного управления, надзора и контроля в области обращения с отходами и призван содействовать предотвращению отрицательного воздействия отходов производства и потребления на окружающую среду и здоровье человека при обращении с ними, а также вовлечению их в хозяйственно-производственный оборот в качестве дополнительного источника сырья. Закон устанавливает требования к физическим и юридическим лицам при обращении с отходами. Так, деятельность в области обращения с опасными отходами может осуществляться организациями, имеющими соответствующую лицензию. Также закон содержит требования к размещению отходов. В соответствии со статьей 21 за размещение отходов взимается плата с учетом объема их размещения, класса опасности и нормативов размещения. Закон делегирует Правительству Республики Таджикистан полномочия по установлению механизма и мер экономического стимулирования и льготного взимания платы в области обращения с отходами, порядка взимания и распределения платы за размещение отходов.

Закон дает определение понятиям «вторичное сырье», «использование отходов». Одним из принципов государственной политики в области обращения с отходами согласно закону является использование механизмов экономического стимулирования для вовлечения в хозяйственный оборот отходов. Однако в тексте документа отсутствуют нормы, обеспечивающие создание системы сбора и переработки отходов с целью их использования в качестве вторичного сырья, не раскрыт принцип стимулирования использования вторичного сырья в производстве.

Согласно Закону Республики Таджикистан от 17 мая 2004 года № 37 «О лицензировании отдельных видов деятельности (в редакции от 5 октября

2009 года) кроме деятельности по сбору, использованию, обезвреживанию, перевозке и размещению опасных отходов лицензированию также подлежит деятельность по заготовке, переработке и реализации лома и отходов черных и цветных металлов. Правовые и организационные основы деятельности юридических и физических лиц по заготовке, переработке и реализации лома и отходов черных и цветных металлов определены в Законе Республики Таджикистан от 28 февраля 2004 года № 2 «О заготовке лома и отходов черных и цветных металлов» (в редакции от 28 декабря 2005 года), а также в Постановлении Правительства Республики Таджикистан от 4 марта 2005 года № 105 «Об утверждении Правил деятельности по заготовке лома и отходов черных и цветных металлов». Указанными нормативными правовыми актами устанавливаются основные требования, права, обязанности и ответственность участников правоотношений, возникающих в сфере заготовки металлолома.

### **Законодательство Республики Узбекистан**

В Республике Узбекистан действует Закон Республики Узбекистан от 5 апреля 2002 года № 362-II «Об отходах» (по состоянию на 18 декабря 2007 года), который регулирует отношения в области обращения с отходами. В законе дано определение термина «утилизация отходов» как извлечение из отходов ценных компонентов или использование отходов в качестве вторичного сырья, топлива, удобрений и для других целей. Между тем в тексте нет определения понятия «вторичное сырье». В законе не установлены требования к утилизации, методы и порядок осуществления утилизации отходов, отсутствуют положения, регламентирующие использование отходов в качестве вторичного сырья.

В статье 24 закона предусмотрена возможность предоставления льгот в соответствии с законодательством юридическим и физическим лицам, разрабатывающим и внедряющим технологии, направленные на уменьшение образования отходов и их утилизацию, создающим предприятия и цеха, производящим оборудование для утилизации отходов, принимающим долевое участие в финансировании мер по утилизации отходов. Норма носит отсылочный характер.

В целом закон, имея цель регулирования отношений в области обращения с отходами, является рамочным, содержит очень общие нормы, требует принятия большого количества подзаконных актов. Процесс утилизации отходов, и отходов автотранспорта, не регламентирует.

В Республике Узбекистан приняты следующие нормативные акты в сфере обращения лома, отходов черных и цветных металлов:

– Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 5 февраля 1999 года № 49 «О порядке заготовки, хранения, сохранности и сдачи лома, отходов черных и цветных металлов»;

– Указ Президента Республики Узбекистан от 5 февраля 1999 года № УП-2212 «Об упорядочении экспорта лома и отходов цветных металлов» (по состоянию на 28 марта 2008 года);

– Указ Президента Республики Узбекистан от 4 марта 2000 года № УП-2559 «О мерах по предотвращению хищений и незаконного вывоза лома и отходов цветных металлов» (по состоянию на 14 сентября 2006 года).

Однако данные документы распространяются где только на ту часть вышедшего из эксплуатации транспортного средства, которую можно отнести к черным и цветным металлам.

Анализ законодательных актов Республики Армения и Туркменистана в области обращения с отходами автотранспортного комплекса не проводился, так как в правовых базах, находящихся в открытом доступе, найти их не удалось.

### **Регулирование утилизации автомобилей в разработках Межпарламентской Ассамблеи государств – участников СНГ**

На двадцать девятом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств – участников СНГ был принят модельный закон «Об отходах производства и потребления», (постановление № 29-15 от 31 октября 2007 года). Данный документ является законодательным актом рекомендательного характера, подготовленный с целью сближения правового регулирования в сфере обращения с отходами в государствах Содружества. Модельный закон представляет собой инструмент упорядочения и объединения законодательства в единую нормативно-правовую систему, одновременно он является средством гармонизации нормативно-правовых систем стран СНГ в современных условиях.

Закон был разработан с целью установления гармонизированного с международными нормами регулирования деятельности по обращению с отходами производства и потребления, в том числе с отходами автомобильного транспорта. Основными задачами закона являются предотвращение отрицательного воздействия отходов на окружающую среду и здоровье человека на основе сокращения количества образующихся отходов и их максимальное вовлечение в хозяйственный оборот в качестве источника вторичных материальных и энергетических ресурсов с целью сохранения и экономии первичных природных ресурсов. Данный закон охватывает правовые, организационные, ресурсные, технологические и контрольно-надзорные сферы деятельности по обращению с отходами, в том числе с отходами автотранспортного комплекса. В статье 2 закона даны определения понятий «отходы производства и потребления», «отходы потребления», к которым относятся и вышедшие из эксплуатации автотранспортные средства, «вторичные ресурсы», «вторичное сырье», «утилизация отходов» и др. Одним из основных принципов государственной политики в области обращения с отходами согласно статье 3 закона является обеспечение приоритета утилизации отходов над их удалением на основе соблюдения иерархического порядка обращения с отходами, предусматривающего соблюдение следующей последовательности: предотвращение или сокращение образования отходов и минимизация их от-

рицательного воздействия на окружающую среду и здоровье человека; использование отходов в качестве вторичных ресурсов, предусматривающее повторное использование или обогащение отходов; утилизация отходов в качестве вторичных ресурсов; удаление отходов.

В модельном законе содержатся нормы, регулирующие обращение с отработавшими, а также брошенными и разукomплектованными автотранспортными средствами (статьи 44, 45). Так, статья 44 обязывает производителя автотранспортных средств, размещающего свою продукцию на территории государства, принимать безвозмездно все отработавшие автотранспортные средства всех своих марок, которые поступают к нему от последнего пользователя, для их утилизации. Производитель автотранспортных средств обязан принимать упомянутые автотранспортные средства либо непосредственно от последнего пользователя, либо от уполномоченного им предприятия, на котором производится прием и (или) демонтаж отработавших автотранспортных средств. Производители автотранспортных средств обязаны самостоятельно, ассоциированно или с привлечением третьей стороны создавать предприятия, уполномоченные ими на проведение работ по приему отработавших автотранспортных средств и (или) их демонтажу. Уполномоченные предприятия по приему и (или) демонтажу отработавших автотранспортных средств должны быть доступны для пользователя. Согласно статье 44 модельного закона утилизация отработавших автотранспортных средств осуществляется с учетом наилучших доступных технологий в соответствии со строительными, санитарными нормами и правилами, установленными законодательством государства. Порядок сбора и утилизации отработавших автотранспортных средств регулируется нормами специальных технических регламентов государства.

Иной порядок сбора и утилизации установлен в отношении брошенных или разобранных транспортных средств. Статья 45 закона наделяет органы местного самоуправления и специально уполномоченный государственный орган в области охраны правопорядка полномочиями по выявлению на территории государства брошенного и разукomплектованного транспортного средства, от которого собственник в установленном порядке отказался, или которое не имеет собственника, или собственник которого неизвестен. Также статья 45 устанавливает порядок выявления владельца указанного имущества, учета, вывоза на утилизацию брошенного и разукomплектованного транспортного средства. Ответственность за организацию работ по выявлению, учету и эвакуации брошенного и разукomплектованного транспортного средства возлагается на балансодержателей территорий и домовладений, арендаторов земельных участков. Контроль над эвакуацией брошенных и разукomплектованных автотранспортных средств осуществляют местные органы государственной власти и специально уполномоченный государственный орган в области охраны правопорядка.

Однако указанный модельный закон устанавливает лишь общие требования к выявлению, сбору и вывозу отходов в виде отработавших, брошенных и разукomплектованных автотранспортных средств, в нем не определены

порядок и требования к утилизации данных отходов.

### **Международный опыт организации и регулирования деятельности по утилизации автомобилей**

Мировой парк легковых автомобилей, по данным на середину 2007 года насчитывал около 600 млн единиц; ежегодно выводятся из эксплуатации 40–50 млн единиц, средний возраст отправляемого на утилизацию автомобиля – 12–15 лет. Законы об авторециклинге приняты более чем в 50 странах мира. Практически во всех экономически развитых странах на уровне правительств разработаны и действуют программы, включающие мероприятия по квалифицированному обследованию (приемка, обработка) машин, частично-му демонтажу шин на перерабатывающих предприятиях, повторному применению снятых деталей, переплавке машин, захоронению отходов, не подлежащих переработке (в основном пластика, ткани).

Эффективному функционированию системы в развитых странах способствует рациональное сочетание экономических и административных стимулов для владельца автомобиля. На практике владелец утилизируемого автомобиля, как правило, отдает его бесплатно компании-сборщику, которая в свою очередь доставляет и перепродает его компании-переработчику. При этом прибыль, получаемая компанией-сборщиком, в расчете на один автомобиль, как правило, примерно равна сумме, в которую владелец старой машины оценивает свои выгоды от освободившегося места, прекратившихся страховых и иных платежей. Большая часть утилизируемых автомашин – около 88% – проходит через специализированные аукционы, на которых автомобили приобретаются переработчиками в качестве сырья.

В Европейском Союзе действует общая директива 2000/53/ЕС, согласно которой начиная с 2007 года переработка автомобилей осуществляется бесплатно для последнего владельца. После утилизации автомобиля этот владелец получает так называемый сертификат уничтожения (Certificate of Destruction), который является условием снятия автомобиля с учета. Издержки на утилизацию покрываются компанией-производителем или импортером автомобиля за счет его продажной цены.

В Японии согласно закону об утилизации отработанных автомобилей (End-of-life Vehicle Recycling Law), вступившему в действие в 2005 году, оплата утилизации в обязательном порядке осуществляется потребителем в момент покупки или в ходе регулярного технического осмотра. Кроме того, этот закон возлагает отдельно обязанность на производителей и импортеров автомобилей осуществлять утилизацию наиболее экологически опасных составных частей отработавшего автомобиля, а именно: фреонов, используемых в кондиционерах, подушек безопасности и остаточных отходов (automotive shredder residue, ASR), включающих пластик, бумагу, стекло, текстиль, пыль и технические жидкости. Для минимизации ущерба окружающей среде в результате незаконного выбрасывания отслуживших свой срок автомобилей данный закон ввел изменения в административную систему снятия с

автомобилей с учета. Введено три типа снятия с учета – временное при купле-продаже подержанного автомобиля, постоянное при экспорте подержанного автомобиля и постоянное при уничтожении автомобиля. Последнее выдается после фактического уничтожения автомобиля.

Из всех участников рынка услуг по утилизации автомобилей специфическому регулированию подлежат предприятия, осуществляющие переработку отслуживших машин, а также сбор подлежащих утилизации автомобилей. Ниже приведены сведения об основных типах такого регулирования.

### *1. Лицензирование.*

Получение лицензий (разрешений) является предварительным условием осуществления деятельности по сбору и переработке как в странах ЕС, так и в США. Согласно директиве 2000/53/ЕС Европейского Парламента и Совета Европы от 18 сентября 2000 года деятельность компаний-операторов, осуществляющих сбор и переработку, допускается только в случае получения ими лицензий или в случаях, когда вместо лицензирования используется регистрация, при выполнении ими определенных условий (статья 18). Специфические требования к деятельности этих компаний должны устанавливаться с тем, чтобы «предотвратить негативное воздействие на окружающую среду и избежать искажающих влияний на состояние отрасли и конкуренции в ней» (статья 20). Директива требует административного установления количественно определенных показателей касательно повторного использования и утилизации автомобилей компаниями-операторами (статья 21).

В Великобритании лицензирование компаний, занимающихся переработкой автомобилей, осуществляется Агентством по охране природы (Environmental agency). Обычно компании-переработчики получают лицензии на деятельность по переработке отходов (waste management permit) и по транспортировке отходов (waste carrier permit). Однако форма заявки и выдаваемого документа принципиально не отличаются для всех компаний, осуществляющих переработку и транспортировку отходов, а не только специализирующихся на автомобилях.

В США лицензии переработчикам выдаются на уровне штатов, обычно этим занимаются природоохранные подразделения правительств штатов (как и в случае с переработкой других отходов). Однако требуется разрешение и от ряда федеральных агентств, таких как Национальная система устранения выбросов загрязняющих веществ (National Pollutant Discharge Elimination System), хотя сам документ выдается на уровне штата.

В Японии лицензирование осуществляется префектурами на основании природоохранного законодательства и требований к предприятиям, занимающимся переработкой отходов.

### *2. Природоохранное регулирование.*

Отработавшие свой срок автомобили содержат ряд вредных веществ, потенциально опасных для окружающей среды, в частности остатки горючего и масел, свинец и серную кислоту, этиленгликоль, фреоны, ртуть, никель, свинец, кадмий и др. Кроме того, сам технологический процесс утилизации порождает отходы (например, пыль и стружку). Поэтому природоохранное



регулирование отрасли утилизации автомобилей направлено в первую очередь на минимизацию утечек и выбросов этих веществ в окружающую среду и содержит соответствующие технические требования к оборудованию и технологическим процессам компаний-операторов. Эти требования типичны для предприятий, занимающихся переработкой опасных отходов.

Помимо удовлетворения минимальному набору технических требований выдача лицензий может сопровождаться дополнительными условиями. Например, при выдаче лицензий может требоваться наличие у предприятия тщательно разработанного плана предотвращения загрязнения водного стока, который описывает, каким образом оператор будет осуществлять очистку сточных вод и предотвращать загрязнение ими гидросферы.

### *3. Информационное регулирование.*

Информационное регулирование данного рынка направлено на обеспечение защиты окружающей среды и одновременно на снижение издержек по переработке и утилизации. Например, директива 2000/53/ЕС требует, чтобы производители автомобилей предоставляли имеющим лицензию предприятиям по переработке всю необходимую для этого информацию, в частности об использованных потенциально опасных материалах (статья 24). Кроме того, директива требует предоставления компаниями-операторами всей необходимой информации потребителям, а также сбора и публикации статистической информации об утилизации автомобилей на уровне местных сообществ. В Японии информация о каждом автомобиле, принятом на реализацию, передается в централизованную базу данных Японского центра развития утилизации автомобилей (Japan Automobile Recycling Promotion Center), созданного министерствами экономики, торговли и окружающей среды. Это позволяет жестко контролировать утилизацию фреонов и других жидкостей производителями и импортерами, а также решать другие задачи регулирования.

## **Выводы**

Результаты проведенного анализа свидетельствуют о том, что во всех государствах – участниках Содружества Независимых Государств отсутствует специальный закон об утилизации автомобильного транспорта и его запасных частей, комплексно и системно регламентирующий правоотношения в этой области. Данная сфера чаще всего регулируется общими законодательными актами в области обращения с отходами производства и потребления, в которых либо не учтены особенности деятельности по утилизации автотранспорта, либо нормы носят очень общий характер и не отражают реальную ситуацию. Существующей законодательной базы в области утилизации отходов автотранспортного комплекса в СНГ недостаточно, и требуется ее дальнейшее развитие и совершенствование.

## Рекомендации

Модельный закон «Об отходах производства и потребления» устанавливает лишь общие требования к выявлению, сбору и вывозу отходов в виде отработавших, брошенных и разукomплектованных автотранспортных средств, но в нем не определены порядок и требования к утилизации таких отходов. В развитие законодательства в данной области считаем целесообразным разработать специальный законодательный акт по утилизации транспортных средств, как это было сделано в отношении упаковочных отходов (модельный закон «Об упаковке и упаковочных отходах», принят на тридцать первом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств – участников СНГ). Такой модельный закон должен стать законодательной базой, обеспечивающей согласованное регулирование деятельности по авто-рециклингу на территории Содружества, создание единой системы сбора, хранения и утилизации автотранспортных средств, их составных частей, а также отходов, образуемых в результате эксплуатации автотранспорта в странах СНГ. В этот модельный закон должны быть перенесены нормы, содержащиеся в модельном законе «Об отходах производства и потребления» и относящиеся к утилизации отработавших автотранспортных средств. Работа по подготовке модельного закона об утилизации автотранспортных средств должна проводиться с привлечением экспертов и специалистов общественных, научных, экологических организаций, представителей автопроизводителей, организаций и предприятий, занимающихся сбором, транспортировкой, хранением, переработкой вышедших из эксплуатации транспортных средств, организаций, которые используют либо готовы использовать вторичное сырье в своем производстве. Закон должен:

- четко регламентировать деятельность всех участников системы авто-рециклинга;
- определять правовые основы государственной политики в области сбора, хранения и утилизации отходов автотранспортного комплекса;
- обеспечивать сбалансированное решение социально-экономических и экологических задач, задач по укреплению правопорядка в области охраны окружающей среды и обращения с отходами производства и потребления, а также по вовлечению вторичных материалов в хозяйственный оборот в качестве дополнительных источников сырья.

Анализ опыта стран Содружества и мирового опыта обращения с отходами показывает, что система сбора – ключевой элемент экологически безопасных технологий утилизации. Если есть система сбора отходов и гарантированные объемы, подлежащие переработке, то, благодаря возникающим при этом экономическим стимулам, появляются и эффективно развиваются адекватные производственные мощности. Создание системы отдельного сбора отходов, в том числе отходов автотранспортной инфраструктуры, должно быть ключевой целью государственной политики в области охраны окружающей среды.

Модельный закон в обязательном порядке должен содержать законода-

тельные нормы, решающие следующие вопросы:

1) ответственность за направление автотранспортного средства на утилизацию. Наиболее целесообразно возложить такую ответственность на собственника автотранспортного средства. В частности, это должно быть условием снятия транспортного средства с учета по окончании его эксплуатации;

2) меры административной ответственности собственника за экологический ущерб, вызванный отказом от утилизации отработавших автотранспортных средств;

3) ответственность за утилизацию наиболее экологически опасных составных частей отработавшего автомобиля. Наиболее целесообразно возложить такую ответственность на производителей и импортеров автотранспортных средств;

4) общие требования к лицензированию предприятий, осуществляющих утилизацию и переработку отработавших автотранспортных средств;

5) система мер финансового стимулирования деятельности по сбору, хранению, переработке и утилизации отработавших автотранспортных средств;

б) общие требования, касающиеся информационной открытости, в том числе:

– требование к производителям и импортерам автотранспортных средств предоставлять предприятиям по переработке всю необходимую для этого техническую информацию, в частности об использованных потенциально опасных материалах;

– требования к производителям и импортерам о маркировке деталей, облегчающей утилизацию и переработку;

– требования к предприятиям, осуществляющим утилизацию и переработку, о максимально полном информировании потребителей об условиях и процедурах принятия отработавших автотранспортных средств на утилизацию и переработку;

– требования к предприятиям, осуществляющим утилизацию и переработку, о раскрытии экологической информации.

Во всех странах Содружества целесообразно разработать стратегию создания государственной системы утилизации транспортных средств путем принятия специальных законов государств – участников СНГ, соответствующих технических регламентов, правил, требований и иных подзаконных актов. Целью данной стратегии должно стать создание оптимального сочетания экономических и административных стимулов к утилизации вышедших из эксплуатации автомобилей и решение следующих задач:

– значительное сокращение образования отходов;

– расширение рециклирования отходов и вторичного использования материалов путем введения технических требований к конструкции транспортных средств, включая обязательства автопроизводителей на этапе проектирования, предусматривающие максимальную возможность переработки и вторичного использования деталей транспортных средств, а также обяза-

тельную и сплошную маркировку деталей с целью оптимизации конечной обработки отходов;

- регламентация транспортировки отходов;
- проведение мероприятий по реабилитации окружающей среды;
- информирование населения о целях и методах организации утилизации и переработки отработавших автотранспортных средств.

Приняты на тридцать шестом  
пленарном заседании  
Межпарламентской Ассамблеи  
государств – участников СНГ  
(постановление № 36-15 от 16 мая 2011 года)