



НОВАЯ ГАЗЕТА

СЮЖЕТЫ • ОБЩЕСТВО

Утиль-побор

Наш корреспондент попыталась сделать «то, не знаю, что»: утилизировать автомобиль



Фото: ITAR-TASS

10:23, 28 октября 2026,

Валерия Федоренко

собкор «Новой»



полную версию материала со всеми мультимедиа-элементами
вы можете прочитать [по этой ссылке](#) или отсканировав QR-код →

18+. НАСТОЯЩИЙ МАТЕРИАЛ (ИНФОРМАЦИЯ)
ПРОИЗВЕДЕН, РАСПРОСТРАНЕН И (ИЛИ) НАПРАВЛЕН
ИНОСТРАННЫМ АГЕНТОМ ИНТЕРНЕТ-ИЗДАНИЕ «НОВАЯ
ГАЗЕТА» ЛИБО КАСАЕТСЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ИНОСТРАННОГО АГЕНТА ИНТЕРНЕТ-ИЗДАНИЕ «НОВАЯ
ГАЗЕТА»

«С тех пор, как мы ввели налог на воздух, вы стали меньше дышать! Это возмутительно!» — негодовал Принц Лимон в советском мультике про «Чиполлино». Утильсбор — это как налог на воздух, дождь или град. Такой же совершенно ультимативный и абсолютно непонятный. С нового года он планоно подрастет. И это, конечно же, не новость — поэтапно повышение Минпромторг анонсировал еще в 2023 году. А что там с утилизацией авто? Все-таки раз уж мы платим за нее, причем заранее, — хотелось бы как-то и услугу получить.

Наш корреспондент из одного из самых автомобилизированных городов России, Владивостока, преодолевая смех, попыталась утилизировать свою машину. И вот что из этого вышло.

Было дорого, станет дороже

Впервые резкое повышение «утиля» состоялось в 2023–2024 году. Раньше этот вид поборов рассчитывался очень просто. Была ставка в 20 000 рублей. И для машин старше трех лет она умножалась на коэффициент 0,26, а для машин моложе трех лет — на 0,17. Получалось 3400 или 5200 рублей. А потом

государству «почему-то» перестало хватать денег, к тому же отечественный автопром сильно требовал поддержки. И вот — придумали поэтапное повышение коэффициентов, в том числе и для физлиц, которые большую часть машин из-за рубежа и везут.

Минпромторг уверял, что с 1 августа 2023 года «ставка утилизационного сбора будет индексирована в среднем в 1,7–3,7 раза на легковые автомобили (в зависимости от объема двигателя), в 2,5–3,4 раза на легкие коммерческие автомобили». Здесь кроется лукавство, потому что одних автолюбителей это поначалу вообще не коснулось, а для других «утиль» вырос в сотни раз.

Просто для примера: на ввозимые для личного пользования машины с объемом двигателя свыше трех литров — в 285 раз.

Первыми «пострадали» машины с объемом двигателя свыше трех литров — это «Камри», «Мурано», некоторые «Паджерики», «Крузаки», «Прадо» и так далее. На них ставки сразу взлетели. На машины младше трех лет градация такая: 3–3,5 литра — ставка 48,5, а 3,5 литра и более — ставка 61,76. Старше трех лет — по 74,25 и 81,19 соответственно. То есть та же «Камри» стала стоять на миллион дороже. Авто, конечно, само по себе недешевое, но не до такой же степени!

С 2025 года повышение коснулось уже и автомобилей объемом двигателя ниже трех литров (на самые ходовые авто с объемом 2–3 литра коэффициенты выросли до 42,24 и 63,95), на «Кейкары» объемом до литра — до 4,06 и 10,38. Только «электрички» и гибриды до трех литров не тронули.

С августа 2024 года по сентябрь 2025 года, к примеру, прошло две индексации утилизационного сбора: в октябре — на автомобили с двигателем внутреннего сгорания на 85%, в январе — на автомобили с ДВС на 20%, на электромобили и последовательные гибриды на более чем в 20 раз. Если в цифрах (опять же, для примера):

для автомобилей с двигателем от 1 до 2 литров рост составил более 350 тысяч рублей, для электромобилей и последовательных гибридов — 630 тысяч рублей.

Подробно о том, что и насколько повысилось, можно посмотреть в постановлении правительства РФ, оно есть в открытом доступе. Но если вкратце — все подорожало и подорожает еще.

Тогда, в 2023–2024 годах, автомобилисты были недовольны, но на митинги никто почему-то не выходил. То ли сработал страх, то ли «поэтапность» смягчила эффект, то ли пресс-релиз Минпромторга все прочитали, а постановление правительства РФ забыли. Но деятельно роптать стали лишь в ноябре 2025 года — после повышения утильсбора до коммерческих ставок еще и на автомобили с двигателем мощнее 160 лошадиных сил (это не очень много, даже для обычного внедорожника типа Subaru Forester).

При этом вообще непонятно, какая разница между утилизацией машины с объемом двигателя 3 литра и, допустим, 1 литр? И зачем за утилизацию машины платить столько,

сколько новая машина стоит? И почему утилизация машины физлица стоит дешевле, чем у юрлица?

И где, в конце концов, утилизировать свою «ласточку»?

Правда, в Минпромторге даже не скрывали, что утильсбор к утилизации имеет отношение чуть менее чем никакое. Это просто такой побор, чтобы поддержать АвтоВАЗ и китайцам подсобить.



11 октября 2025 года . Владивосток. Митинг против повышения ставок утилизационного сбора на ввозимые автомобили. Фото: Артём Соколов / Коммерсантъ

Дом советов

Пытаюсь понять, куда сдать свою машину на утилизацию. Буквально все мои приятели-автомобилисты на вопрос крутят

пальцем у виска: «Что? Утилизация?» Дают ценные советы.

— Я не утилизировал ничего никогда. Но однажды продал машину, которую надо было утилизировать. Из-под нее просто дым шел при езде. Недавно в городе видел — починили, еще бегают, — смеется Станислав, консультант.

А вот Максим однажды утопил «Крузака» на рыбалке. На зимней, понятное дело. В Приморье так многие делают. Вытащили, перебрал, просушил. Ездит.

— Топил — было дело... Но ни разу не списывал по бумагам. Я на нем до сих пор езжу! «Тойоты» не ломаются, — с гордостью говорит Макс. — Снять с учета несложно, через «Госуслуги».

По идее, если машина утонула или сгорела, пишешь заявку в ГИБДД, и они снимают с учета. Но не дай бог, потом ее ржавую в лесу найдут! Там какие-то дикие штрафы.

— Зачем утилизировать? Что с ней? А с тобой что? Ты просто ее с учета хочешь снять? Заявление через «Госуслуги» подай. В ГАИ объяснительную напишешь, придумай только внятную причину, — советует Николай, рабочий.

— Нет, конечно, я не утилизировал, — отвечает на мой вопрос Геннадий, бывший депутат и блогер. — И никто никогда. Я же об этом на митинге [против утильсбора] говорил и спрашивал у людей.

Кстати, судя по «Госуслугам», не так-то и просто снять машину с учета. Или прекратить учет — это разные вещи.

- Первое делается, когда транспортное средство утилизировано

через официальную контору, уничтожено (пожар, утопление и тому подобные вещи) или погибло (восстановлению не подлежит либо восстановление обойдется дороже самого автомобиля).

- Второе — когда оно угнано или продано, а новый владелец сам ее не переоформил, а вам приходят налоги и штрафы. Причем договор купли-продажи должен быть заверен нотариально или заключен электронно.

— Ты транспортный налог, что ли, платить не хочешь? Выстави ее задешево, завтра же заберут, — недоумевают Алина, менеджер по продажам.

— А зачем ее с учета снимать? Под документы притаракань новое ведро распилом — да катайся себе спокойно, — удивляется Виктор, юрист.

«Притараканить новое ведро распилом под документы» — это привезти из Японии такую же точно машину, как у меня (якобы) была, только по частям. Как правило, пилят надвое по задним или передним стойкам. Таможня классифицирует это не как авто, а как набор бывших в употреблении автозапчастей. В кустарной мастерской потом «франкенштачку» собирают воедино, номера кузова и двигателя перебивают с прошлой машины и катаются себе спокойно по старым номерам и документам. Кстати, иногда люди специально покупают гнилые или совершенно битые машины за бесценок, чтобы под их документы привезти распил.

Но нет, я хочу всё сделать по закону, а не по этим вашим «рабочим схемам», за которые в конечном итоге и присесть можно. Наконец — я платила за утилизацию! Желаю получить услугу.



Фотог: Андрей Махонин / ТАСС

Утили... что?

— А у нас разве есть где? У нас же «утилизировать тачку» всегда значило продать якутам или в Иркутск, — еще больше удивляется Александр, директор логистической компании. — На мне до сих пор числятся несколько КамАЗов. Попилили, на металл сдали, а снять их с учета никак нельзя. По промышленным машинам центров точно нет. По легковым — тоже сомневаюсь. Разница приличная — в нынешних машинах металла не то что раньше.

Просто для обывателей утилизация — это слить масло в тазик. А должен быть слив всех жидкостей, переработка пластика. Вот бампер

— если его продать нельзя, то куда его денут? Понятно, что аккумулятор можно сдать за пятихатку, но ведь как будто это всё должно быть по-другому продумано.

— Заводов по утилизации у нас нет — таких, как в общемировом понимании. Полупомойная компания может получить лицензию и как будто утилизировать машину. Международным стандартам эта лицензия, конечно, не соответствует, — рассказывает Евгений, юрист, специализирующийся, в том числе, на «автомобильных» делах. — Утильсбор ввели в 2012 году, со вступлением России в ВТО. Формально — как экологический сбор. Во Всемирной торговой организации же прикрыли глаза на то, что в России нет предприятий по утилизации. Но с тех пор произошли некоторые изменения. Один гражданин решил сдать машину на утилизацию. Не смог. Он дошел до Верховного суда, чтобы доказать свое право на получение услуги, которую заранее оплатил. В законодательство, пока он судился, внесли поправки, фактически разрешив производить работы по утилизации авто частным организациям, получившим на это разрешительную документацию.

Чтобы выдавать свидетельство, акт или сертификат об утилизации, компания должна получить разрешение от Росприроднадзора, Минпромторга и регионального профильного министерства.

Плати, плати, плати...на!

Иду на самый популярный в Приморье сайт объявлений «Фарпост». Там на запрос «утилизация» предлагают вывезти что угодно: от шин и старого дивана до биологических и медицинских отходов. Машины, в том числе спецтехнику,

автобусы, тракторы, взять готово только ООО «Дальневосточная утилизирующая компания». Обещают подготовить заключения для оформления акта списания имущества с бухгалтерского учета, предоставить акт об утилизации и даже вернуть средства за металлолом. Судя по фотографиям, это обычная авторазборка. Телефон не работает. Ищу их сайт — оказывается, филиалы есть в Хабаровске, Южно-Сахалинске, Благовещенске. По хабаровскому номеру трубку взяли и попросили «перезвонить завтра», руководитель будет на месте и меня проконсультирует. Мда. Зато на сайте написано, что мне выдадут документы и что утилизируют всё (и пластик, и резину, и жидкости).

Кстати, «руководитель» и, правда, перезвонил. Его тон наилучшим образом описывал его, «руководителя», клиентоориентированность.

— Нет, мы с физлицами не работаем, — заявляет он с ходу.

— Мы ничего не забираем, — заявляет он еще более важно.

— Мы не пункт приема отходов, — заявляет он наконец.

Потом, правда, оказывается, что работают. И забирают, на эвакуаторе, за который я же и плачу. Просто почему-то слово «автомобиль» мой собеседник с первого раза не услышал. Зато я выясняю, что спецтехнику они тоже берут. Вот только в чем заключается утилизация и что будет с пластиком, жидкостями, тканью, «руководитель» не объясняет. Очень похоже на обычный пункт приема отходов, только не компьютеров и диванов, а автомобилей.



Фото: Александр Демьянчук / ТАСС

— Вы хотите утилизировать автомобиль. А у вас есть машина?

— Спрашивает он таким тоном, словно я денег заняла и не отдаю.

— Ну, наверное, есть, если я хочу ее утилизировать!

Удивительным образом включение режима токсичности действует на «руководителя» позитивно. Он зачем-то выясняет, какого года у меня тачка, и рассказывает, что для утилизации мне понадобится куча документов. ПТС, свидетельство о регистрации транспортного средства, справка о ДТП, паспорт с пропиской (моя прописка вам нужна, чтобы что?!), фото машины (а это зачем, вы же ее сами увидите?), что-то еще...

— А вот когда я машину привозила, я же утильсбор платила, — заикаюсь я.

— Это вы государству платили, таможене. А мы отдельно. Нам вы платите за нашу работу.

Вот так. На сайте написано, что стоить это будет от 7200 рублей. А потом они еще и выгоду получают, когда сдадут металлолом. И не только его...

— А у тебя катализатор есть? — задает неожиданный вопрос еще один товарищ, раньше занимавшийся проверкой авто перед покупкой.

По идее должен быть, он базово у всех есть. Это такая деталь, которая отвечает за очистку выхлопных газов и снижение их токсичности. Хотя его наличие при покупке машин я никогда не проверяла (в смысле, не проверяли СТО, куда я привозила тачку на осмотр). И вот тут-то мне напоминают две вещи. Во-первых, катализатор покрыт микроскопическим слоем платины, палладия и родия. То есть благородных металлов. То есть — это дорого. Во-вторых, катализаторы есть не во всех автомобилях, часто их просто снимают барыги или перекупы при продаже, или в кустарных автосервисах, или просто воры. И наконец, я узнаю, что конкретно в моем автомобиле два катализатора.

Получается, фирма разберет мою тачку, сдаст металл за деньги, в том числе цветной, вдобавок получит два катализатора с платиной. А мне что с того?

Возмущенно иду гуглить еще какие-нибудь фирмы. Поисковик выдает что угодно, кроме понятного готового решения. В

компании «Экорекс», например, автоответчик сообщает: «Услуги вывоза сломанной техники, металла и демонтажа конструкции временно приостановлены. Прием металла, пластика и макулатуры от населения в Новосибирске ведется по адресу...» Но я ведь даже не в Новосибирске. В компании «Омега» говорят, что у физлиц авто не принимают.

В конторе с говорящим названием «Центр утилизации» на том конце провода — невероятная девушка, похожая на робота.

— Здравствуйте, вы принимаете машины на утилизацию?

— Наши услуги платные, вы нам оплачиваете за проведение работы, денежки за металл мы не возвращаем. Готовим пакет документов: это свидетельство об утилизации, акт утилизации, акт приема-передачи. Зачастую физические лица обращаются к нам для того, чтобы снять с учета в ГИБДД, и им нужно свидетельство об утилизации. У вас такой случай или нет?

Я в ярости, но вежливо подтверждаю: такой, такой. Цена, оказывается, начинается от 10 тысяч рублей. А утильсбор я тогда зачем платила, если за утилизацию еще раз надо заплатить?

— Нужно понимать, что это за автомобиль, где он находится, на ходу или нет, его комплектность. То есть много факторов влияют на стоимость, — щебечет милая девушка в трубке. — К сожалению, по телефону не могу сказать. У нас головной офис в Хабаровске, но мы работаем по всем регионам. Во Владивостоке есть только представитель, который занимается вывозом. Всю работу вы проводите сами, а специалист только приезжает и забирает.

Какую я еще должна проводить работу? Вы там нормальные? От меня просят фото, документы на авто, информацию о местонахождении и о том, на ходу она или нет.

—...И комплектность, — продолжает собеседница. — Может быть, что-то снимали с машины. Потому что мы обязательно в акте приема-передачи указываем, если вы передали машину без чего-то. Это обязательный момент на законодательном уровне.



Фото: Андрей Махонин / ТАСС

Рабочая схема

Еще по одному нагугленному номеру на вопрос про утилизацию я слышу удивленное молчание.

— Вам какая-то бумага нужна? — переспрашивает мужчина на том конце виртуального провода. Очевидно, с уникамом,

который на полном серьезе собирается зачем-то утилизировать тачку, он сталкивается впервые.

— Ну да, об утилизации.

— Ага, и как она выглядит?

— Я ж откуда знаю? Я не знаю...

— А куда вам эта бумага нужна, в ГАИ? Вы же можете просто снять с учета и все.

Чуть отойдя от изумления, собеседник интересуется, что с моим старым «Приусом» (по легенде, я пытаюсь избавиться от самого ходового «гибрида»). «В узелок завязался?» — с жалостью произносит он. Это единственная причина. И объясняет мне нормальные, рабочие схемы.

— Я вам посоветую, как сделать это проще. Вы выписываете договор купли-продажи. Задним числом, месяц или два назад. Приходите в ГАИ и говорите: продала машину, с учета не снимают, спишите, снимите ее с учета, спишите номера. Пишете заявление, и они это делают. А машину в металлолом. Это тоже дешево, конечно.

Но можно выставить на «Дром» по какой-нибудь смешной цене, которая вас устроит. Перекупы быстро подсуеются, заберут. Вот вам и договор купли-продажи. А ребятам скажете, что через десять дней пойдете в ГАИ, если они не переоформируют машину и не скинут вам новую СОРку. Нужны будут гениальные идеи, звоните!

Нерабочая схема

В прошлом году депутаты Госдумы от КПРФ Нина Останина, Алексей Корниенко, Мария Прусакова, Сергей Левченко и Сергей Обухов направили премьер-министру Мишустину запрос. Помимо прочего интересовались количеством заводов по утилизации автомобилей в России и статистикой фактической утилизации. Из правительства пришло письмо за подписью министра промышленности и торговли Антона Алиханова. О том, что в России есть Стратегия развития автомобильной промышленности до 2035 года, что надо поддерживать отечественное автомобилестроение, развивать технологический суверенитет, создавать собственную «санкционно стойкую компонентную и инженерную базу» и восстанавливать производственные площадки, оставленные иностранными инвесторами. Что, между прочим, у нас в России свои машины собирают, «около 20 брендов». Короче, рассказали примерно всё, о чем их не спрашивали.

Потом Корниенко попытался уточнить: сколько предприятий-то в России утилизацией занимаются? В Минпромторге ответили:

«Учет предприятий, осуществляющих, в том числе, утилизацию транспортных средств, входит в компетенцию Росприроднадзора, при этом ведение статистики по утилизации автомобилей осуществляется МВД России. В целях подготовки ответа на ваше обращение Минпромторгом России были направлены соответствующие запросы в МВД России, ФТС России и Росприроднадзор».

За 2024 год статистику всё же дали: с государственного учета по утилизации снято 38 781 транспортное средство. А сколько в России заводов по утилизации машин, Минпромторг не знает. Потому что из всех лицензий по обращению с отходами невозможно выбрать данные конкретно по предприятиям, которые утилизируют автомобили. Ответ, конечно, великий.

Владивосток