

УДК 33

Совершенствование транспортного налога в рамках низкоуглеродного развития Российской экономики

Лозовский Дмитрий Станиславович

Исследователь,
Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова,
115054, Российская Федерация, Москва, пер. Стремянный, 36;
e-mail: mityalozovskii@mail.ru

Аннотация

Российская Федерация, являясь участником Парижского соглашения, направленного на обеспечения устойчивого будущего активно снижает выбросы парниковых газов для создания низкоуглеродной экономики. В Российской Федерации выбросы от передвижных источников загрязнения составляют около половины всех выбросов. К передвижным источникам относится транспорт (авиа, ж/д, автомобильный и т.д.). Наибольшая доля выбросов приходится на автомобильный сектор транспорта. В связи с чем, в данной статье автором предложен подход к изменению расчёта транспортного налога, а именно введения коэффициента, обеспечивающего налоговые льготы в зависимости от класса экологичности автомобиля. Таким образом, по мнению автора введение дополнительных стимулирующих мер приведёт к повышению спроса на автомобили с более высоким экологическим классом и отказе от автомобилей с высоким уровнем загрязнения, что позволит сократить выбросы парникового газа от автомобильного сектора транспорта.

Для цитирования в научных исследованиях

Лозовский Д.С. Совершенствование транспортного налога в рамках низкоуглеродного развития Российской экономики // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Том 14. № 9А. С. 778-786.

Ключевые слова

Низкоуглеродная экономика, транспортный налог, экологический класс автомобиля, Российская Федерация, выбросы парникового газа.

Введение

Российская Федерация, являясь участником Парижских соглашений взяла на себя национальное обязательство о сокращении выбросов парникового газа и создания углеродно-нейтральной экономики. Разработанная концепция Министерством экономического развития Российской Федерации «социально-экономического развития экономики с низким уровнем выбросов парникового газа до 2050» позволяет достичь Российской Федерации взятые обязательства, но по мнению экспертов Российская экономика станет окончательно углеродно-нейтральной к 2060 году.

Переход к низкоуглеродной экономике – это не просто новый вектор развития общества, а кардинальная трансформация существующей экономической модели и укладов общества в совершенно новые формы взаимодействия, которые требуют колоссальных финансовых ресурсов (инвестиций) и стимулирующих мер от государства, которые будут способствовать производителям использовать эколого-ориентированные технологии.

Основная часть

Согласно стратегии экономического развития, до 2050 года планируется активное развитие ресурсосберегающих технологий и масштабное внедрение на производственные мощности. В дополнение к этой мере реализуются программы по энергосбережению, которые позволяют расходовать меньше электроэнергии и соответственно энергоносителей. Немаловажное значение имеют направления по стандартизации отчётностей о выбросах и повсеместное внедрение их на производствах.

Выбросы парникового газа в Российской Федерации делятся на два типа: от стационарных источников и от передвижных. Росприроднадзором разработана специальная форма 2-ТП «Воздух», которая ежегодно заполняется субъектами хозяйствования о количестве выбросов в атмосферу. На рис. 1 представлена динамика выбросов в Российской Федерации с 2012 по 2022 в тыс. тонн.

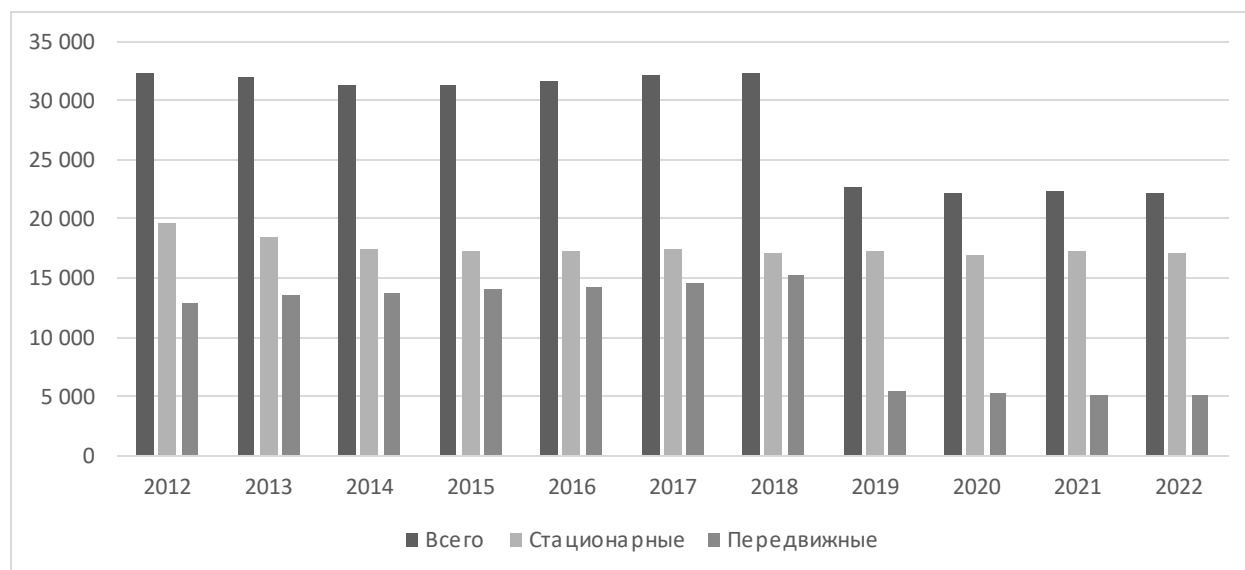


Рисунок 1 – Динамика выбросов парникового газа в РФ по типу источников в тыс.тонн

В структуре выбросов наибольшее количество приходится на стационарные источники (заводы, промышленные предприятия и т.д.). До 2019 года соотношение между типами источников было примерно 50 на 50. Однако, в 2019 году одновременно с запуском национального проекта «Экология» изменилась методика расчета выбросов от передвижных источников — стали учитывать экологический класс транспортного средства и качество используемого топлива. Минприроды отчиталось о рекордном снижении выбросов в 1,4 раза.

По словам экспертов, новая методика позволяет оценивать массу выбросов от транспорта более точно, хотя все еще остается расчетной. Требования к качеству топлива сильно выросли из-за изменения технических характеристик двигателей, а сам автотранспорт стал более экологичным.

При этом в передвижных источниках не учитываются выбросы от авиационного и морского транспорта, а выбросы от автомобильного составляют 99% всех выбросов. На рис.2 представлена динамика выбросов парникового газа от автомобильного транспорта в тыс. тонн.

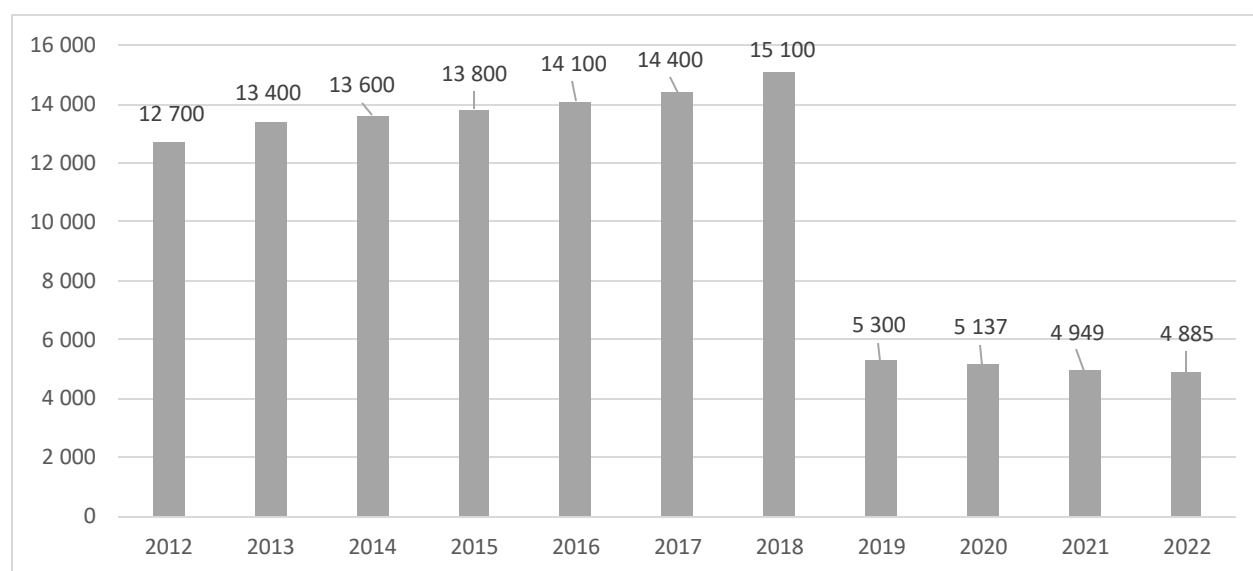


Рисунок 2 – Динамика выбросов парникового газа от автомобильного транспорта в тыс. тонн

В Российской Федерации действует транспортный налог с 2003 года. Объектами налогообложения признаются: автомобильный, мото, водный, авиа, грузовой и т.д. транспорт. Размер налоговых платежей определяется по формуле:

$$\text{Транспортный налог} = R * P * \frac{m}{12} * K_{\text{пов}}, \quad (1)$$

где:

R - налоговая ставка,

P - мощность ТС в лошадиных силах,

m - количество месяцев владения в году,

K_{пов} - повышающий коэффициент (только для автомобилей стоимостью от 10 млн рублей).

Текущий вид расчёта налога охарактеризовывает транспортный налог, больше как имущественный, чем экологический. Для автомобилей, стоимость которых выше 10 млн. рублей

предусмотрен повышающий коэффициент 3 (плата за роскош). Транспортный налог наряду с акцизами на нефтепродукты является одним из источников формирования дорожных фондов. [Письмо Федеральной налоговой службы от 10 марта 2020 г. № БС-2-21/333]

В результате чего экологическая составляющая налога крайне размыта и может проследиваться лишь в зависимости платы от мощности машины, то есть чем мощнее автомобиль, тем больше выбросов он осуществляет, однако это не совсем так. Мощные современные автомобили с высокоэкологичным типом двигателя выбрасывают меньше вредных веществ, чем малосильные автомобили с двигателем низкого экологического класса.

В Российской Федерации в соответствии с трёх регламентом Таможенного союза определены нормы выбросов в зависимости от класса и типа двигателя автотранспортного средства, которые указаны в таблице 1. [Технический регламент Таможенного союза от 09.12.2011 N 018/2011 "О безопасности колесных транспортных средств"]

Таблица 1- Норма выбросов вредных веществ для разных типов двигателей в зависимости от класса экологичности

Класс экологичности	Тип двигателя								
	Бензиновый, г/кВт*ч					Дизельный, г/км			
	CO	HC/NMHC	CH ₄	NO _x	PM	CO	HC+NO _x	NO _x	PM
Евро 0	85	5	-	17	-	-	-	-	-
Евро 1	72	4	-	14	0,4	3,16	1,13	-	0,18
Евро 2	55	2,4	-	10	0,15	1	0,7	-	0,08
Евро 3	20	1,1	-	7	0,1	0,64	0,56	0,5	0,05
Евро 4	4	0,55	-	2	0,03	0,5	0,3	0,25	0,025
Евро 5	4	0,55	1,12	2	0,03	0,5	0,23	0,18	0,005
*Евро 6 (ЕС)	1	0,068	0,1	0,06	0,0045	0,5	0,17	0,08	0,005

*Стандарт Евро 6 приведен справочно в соответствии с нормами ЕС в г/км (для обоих типов двигателей), поскольку на территории РФ стандарт Евро 6 готовится к принятию. Основное отличие Евро 6 от Евро 5 состоит в ужесточении требований по оксиду азота NO_x. В бензиновых двигателях стандарты Евро 5 и Евро 6 идентичны. В таблице существенная разница возникает из-за адаптации норм ЕС к российским требованиям через трёх регламент таможенного союза.

Данные из таблицы 1 дают наглядное представление о том, чем выше экологический класс двигателя у автомобиля, тем меньше выбросов вредных веществ осуществляется.

По данным автостата в Российской Федерации большую долю автотранспорта составляют машины с низким экологическим классом двигателя. В результате чего выбросы фактически (без изменения методики) сокращаются низкими темпами. В таблице 2 указана численность транспортных средств в РФ в разрезе типа экологичности двигателя.

Таблица 2 – Численность автотранспорта в РФ к 2024 по классу экологичности двигателя

Еврокласс	Легковые машины		Легкие коммерческие		Грузовые автомобили	
	Данные	Доля	Данные	Доля	Данные	Доля
Нет данных	153 346	0,3%	9 044	0,2%	14 074	0,4%
Евро-0	7 485 201	16,1%	1 120 669	26,9%	1 648 339	45,7%
Евро-1	1 492 479	3,2%	184 451	4,4%	75 748	2,1%
Евро-2	4 896 961	10,6%	628 189	15,1%	305 645	8,5%
Евро-3	6 064 492	13,1%	616 332	14,8%	399 834	11,1%
Евро-4	12 309 500	26,6%	875 965	21,0%	466 703	13,0%

Еврокласс	Легковые машины		Легкие коммерческие		Грузовые автомобили	
	Данные	Доля	Данные	Доля	Данные	Доля
Евро-5	12 919 083	27,9%	734 320	17,6%	689 031	19,1%
Евро-6	1 036 601	2,2%	1 567	0,0%	4 086	0,1%
Сумма	46 357 664		4 170 537		3 603 460	
Всего	54 131 661					

Правительством РФ реализуется ряд мер по стимулированию к покупке гражданами более экологичных транспортных средств. Например, запрет въезда в Москву или Санкт-Петербург машин с двигателем класса Евро – 2 и ниже. Развивается целая отрасль экологичного транспорта – водородный.

Граждане в процессе выбора автомобиля определяют для себя одним из главных критериев стоимость транспортного средства, но при этом годовые эксплуатационные расходы, которые относятся к обслуживанию являются не маловажным фактором. Обслуживание, куда можно отнести ежегодно уплачиваемый транспортный налог составляет значимую часть в стоимости владения автотранспортным средством. С целью повышения спроса на экологичный транспорт целесообразно ввести налоговую льготу для транспортного налога в зависимости от класса экологичности двигателя.

Предлагается ввести дополнительный коэффициент в формулу расчёта транспортного налога, который облегчит налоговое бремя владельцам более экологичных транспортных средств и повысит спрос на такие автомобили у владельцев менее экологичных, что приведёт к сокращению выбросов парникового газа. Скорректированная формула расчёта транспортного налога выглядит следующим образом:

$$\text{Транспортный налог} = R * P * \frac{m}{12} * K_{\text{эк}} * K_{\text{пов}}, \quad (2)$$

где:

R - налоговая ставка,

P - мощность ТС в лошадиных силах

m - количество месяцев владения в году

K_{пов} - повышающий коэффициент

(только для автомобилей стоимостью от 10 млн рублей).

K_{эк} – коэффициент экологического класса автомобиля

Эффективность предложенной меры рассмотрена на примере УАЗ «Патриот» 2024 года выпуска с разным типом двигателя Евро -2 и Евро -5, которые являются актуальными в производстве на 2024 год. В таблице 3 представлена годовая стоимость владения данными автомобилем с учётом налоговой льготы для модели с Евро-5 в 40%. Транспортный налог рассчитывается для региона – Москва. Инвестиции представлены, как разница в стоимости за более дорогую версию УАЗ «Патриот». В расчёте использованы два разных типа бензина, т.к. производителем рекомендуется для двигателей Евро – 5 использовать АИ -95, а для Евро- 2 АИ -92. Несмотря на то, что АИ -95 дороже АИ -92, за счёт более экологичного типа двигателя и используемой бензиновой смеси с высоким октановым числом снижается расход топлива и используемые катализаторы в выхлопной системе автомобилей с Евро -5 позволяют автомобилю выбрасывать в атмосферу меньше вредных веществ. Анализ стоимости годового владения проводился с условием, что средний пробег автомобиля в РФ составляет 30 000 км/год.

Таблица 3 – Годовая стоимость владения УАЗ «Патриот»

Наименование		УАЗ «Патриот» 2024 ЕВРО -2	УАЗ «Патриот» 2024 ЕВРО -5
Год производства	Ед.изм.	2024	2024
Стоимость	руб	1 630 000	1 650 000
Тип двигателя	-	Бензин	Бензин
Объём двигателя	литр	2,6	2,6
Мощность двигателя	л.с.	150	150
Стоимость владения автомобилем:	руб/год	187 758	184 583
1) Транспортный налог	руб	5 250	5 250
Ставка налога для МСК	руб/л.с.	35	35
Срок владения ТС	год	1	1
2) Эксплуатационные расходы:	руб/год	182 508	179 333
Расход топлива (смешанный цикл)	л/100 км	12,5	11
АИ-92 / АИ-95 стоимость за год	руб/л	51	56,8
Среднегодовой пробег	км	25 000	25 000
Годовой расход топлива	л/год	3 125	2 750
Годовая стоимость топлива	руб/год	159 375	156 200
Тех. Обслуживание	руб/год	16 400	16 400
ОСАГО	руб/год	6 733	6 733

В таблице 4 представлена экономическая эффективность от корректировки расчёта транспортного налога. В таблице 5 представлен расчёт экологической эффективности от предложенной меры. Средний срок владения автомобилем в РФ 10 лет.

Экологическая эффективность рассчитывается в соответствии с приказом Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации №371 «Об утверждении методик количественного определения объемов выбросов парниковых газов и поглощении парниковых газов» по формуле:

$$E_{CO_2,y} = \sum_{j,b,y} (FC_{j,b,y} * EF_{j,b}) \quad (3)$$

где:

$E_{CO_2,y}$ – выбросы CO₂ от сжигания топлива в двигателях автотранспортных средств за период у, т CO₂;

$FC_{j,b,y}$ - расход топлива вида j транспортным средством типа b за период у, т;

$EF_{j,b}$ - коэффициент выбросов CO₂ при использовании в транспортном средстве типа b вида топлива j , т CO₂/т);

j - вид топлива (бензин, дизельное топливо, сжиженные нефтяной и природные газы);

b - тип транспортного средства (грузовой, пассажирский, легковой).

Таблица 4 – Экономическая эффективность от введения налоговой льготы по транспортному налогу

Наименование	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Инвестиции	-30 000	-24 725	-19 450	-14 175	-8 900	-3 625	1 650	6 925	12 200	17 475
Топливо	3 175	3 175	3 175	3 175	3 175	3 175	3 175	3 175	3 175	3 175
Налог	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100
Поток	-24 725	-19 450	-14 175	-8 900	-3 625	1 650	6 925	12 200	17 475	22 750
РВ (Срок окупаемости)	1	1	1	1	1	0,68				

Таблица 5 – Экологическая эффективность от введения налоговой льготы по транспортному налогу

Класс экологичности двигателя	Евро -2 (АИ-92)	Евро -5 (АИ-95)
Расход л/100км	12,5	11
Годовой пробег в км	25 000	
Годовой расход топлива л/год	3 125	2 750
Плотность Бензина кг/м ³	0,735	0,75
Объём сжигаемого топлива в тоннах	2,3	2,06
Коэффициент выбросов CO ₂	3,026	3,026
Выбросы CO ₂ - экв. от сжигания топлива в тонн	6,95	6,24
Сокращение выбросов CO-2 экв. в тонн	0,7	

Заключение

Таким образом в результате расчётов эффективности на примере УАЗ «Патриот» с разными типами экологичности двигателей внутреннего сгорания можно сделать вывод, что при введении налоговой льготы по транспортному налогу в 40% для владельцев авто с Евро – 5 более высокая стоимость автомобиля для них окупиться в течении 5,7 лет при среднем сроке владения транспортным средством в РФ 10 лет. При выборе автовладельцем авто с Евро – 5 вместо Евро - 2 сокращение выбросов парникового газа на один УАЗ «Патриот» в год составит 0,7 тонн CO₂-экв. Учитывая, что в РФ наибольшая доля машин эксплуатируется с двигателями низкого экологического класса, то данная мера позволит стимулировать граждан к выбору более экологичного транспорта, что в дальнейшем позволит снизить выбросы от передвижных источников.

Библиография

1. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/compendium/document/13294> (дата обращения 21.05.2024)
2. Официальный сайт Министерства природных экологии Российской Федерации Режим доступа: [https://www.mnr.gov.ru/upload/iblock/cf1/07_09_2020_M_P_O%20\(1\).pdf](https://www.mnr.gov.ru/upload/iblock/cf1/07_09_2020_M_P_O%20(1).pdf) (дата обращения 20.05.2024)
3. Официальный сайт платформы открытых данных «Если быть точным» Режим доступа: <https://tochno.st/materials/v-nachale-goda-vlasti-skryli-statistiku-vrednykh-vybrosov-ot-promyshlennykh-obektov-po-vsey-strane-nam-udalos-dostat-eti-dannye-rasskazyvaem-kto-otvechaet-za-gryaznyy-vozdukh-v-rossii> (дата обращения 21.04.2024)
4. Письмо Федеральной налоговой службы от 10 марта 2020 г. № БС-2-21/333@ “О рассмотрении обращения” Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73635662/> (дата обращения 05.03.2024)
5. Технический регламент Таможенного союза от 09.12.2011 N 018/2011 "О безопасности колесных транспортных средств" (с изменениями на 21 апреля 2023 года) (редакция, действующая с 20 мая 2023 года) Режим доступа: www.consultant.ru (дата обращения 15.02.2024)
6. И.И. Огнев, И.Г. Огнев, М.В. Пятаев, А.П. Зырянов, И.Н. Глушаков «Анализ норм токсичности отработавших газов дизельного двигателя автотранспортных средств» Режим доступа: https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/97708/1/978-5-7996-3233-5_2021_019.pdf (дата обращения 24.04.2024)
7. Commission Regulation (EU) 2016/646 of 20 April 2016 amending Regulation (EC) No 692/2008 as regards emissions from light passenger and commercial vehicles (Euro 6). Официальный сайт Европейской комиссии Режим доступа: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/646/oj> (дата обращения 22.05.2024)
8. Н.Д. Сорокин «Выбросы автотранспорта и качество атмосферного воздуха в городах. Экология производства 2024. С.60-69 Режим доступа: https://экодиктант.рус/media/pdf_eco/Ecology_06_2020_Сорокин.pdf (дата обращения 18.03.2024)

9. Официальный сайт «УАЗ» Режим доступа: https://major-uaz.ru/data/uaz/assets/Price_Patriot_Euro-5_310124.pdf (дата обращения 14.04.2024)
10. Официальный сайт управления Федеральной службы государственной статистики по г. Москве и Московской области Режим доступа: <https://77.rosstat.gov.ru/folder/70759/document/231495?print=1> (дата обращения 14.02.2024)
11. Приказ Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации №371 от 27.05.2022 «Об утверждении методик количественного определения объёмов выбросов парниковых газов и поглощения парниковых газов» Режим доступа: <https://base.garant.ru/405077467> (дата обращения 19.04.2024)

Improvement of the Transport Tax within the Framework of Low-Carbon Development of the Russian Economy

Dmitrii S. Lozovskii

Researcher,
Plekhanov Russian University of Economics,
115054, 36, Stremyanny Lane, Moscow, Russian Federation;
e-mail: mityalozovskii@mail.ru

Abstract

The Russian Federation, as a participant in the Paris Agreement aimed at ensuring a sustainable future, is actively reducing greenhouse gas emissions to create a low-carbon economy. In the Russian Federation, emissions from mobile sources of pollution account for about half of all emissions. Mobile sources include transport (aviation, rail, road, etc.). The largest share of emissions comes from the road transport sector. In this regard, the author of this article proposes an approach to changing the calculation of the transport tax, namely, the introduction of a coefficient that provides tax benefits depending on the environmental class of the vehicle. Thus, in the author's opinion, the introduction of additional incentive measures will lead to an increase in demand for vehicles with a higher environmental class and a rejection of vehicles with a high level of pollution, which will reduce greenhouse gas emissions from the road transport sector.

For citation

Lozovskii D.S. (2024) Sovershenstvovanie transportnogo naloga v ramkakh nizkouglerodnogo razvitiia rossiiskoi ekonomiki [Improvement of the Transport Tax within the Framework of Low-Carbon Development of the Russian Economy]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 14 (9A), pp. 778-786.

Keywords

Low-carbon economy, transport tax, environmental class of vehicles, Russian Federation, greenhouse gas emissions.

References

1. Federal'nyi sluzhba gosudarstvennoi statistiki Rossiiskoi Federatsii. (n.d.). Ofitsial'nyi sait. [Official website of the Federal State Statistics Service of the Russian Federation]. Retrieved May 21, 2024, from <https://rosstat.gov.ru/compendium/document/13294>
2. Ministerstvo prirodnikh resursov i ekologii Rossiiskoi Federatsii. (n.d.). Ofitsial'nyi sait. [Official website of the Ministry of Natural Resources and Ecology of the Russian Federation]. Retrieved May 21, 2024, from <https://base.garant.ru/405077467>

- of Natural Resources and Ecology of the Russian Federation]. Retrieved May 20, 2024, from [https://www.mnr.gov.ru/upload/iblock/cf1/07092020MP_O%20\(1\).pdf](https://www.mnr.gov.ru/upload/iblock/cf1/07092020MP_O%20(1).pdf)
3. Platforma otkrytykh dannykh "Esli byt' tochnykh". (n.d.). Ofitsial'nyi sait. [Official website of the "If to be accurate" open data platform]. Retrieved April 21, 2024, from <https://tochno.st/materials/v-nachale-goda-vlasti-skryli-statistiku-vrednykh-vybrosov-ot-promyshlennykh-obektov-po-vsey-strane-nam-udalos-dostat-eti-dannye-rasskazyvaem-kto-otvechaet-za-gryaznyy-vozdukh-v-rossii>
 4. Federal'naya nalogovaya sluzhba. (2020). Pismo ot 10 marta 2020 g. № BC-2-21/333@ "O rassmotrenii obrashcheniya". [Letter of the Federal Tax Service dated March 10, 2020, No. BS-2-21/333@ "On consideration of the appeal"]. Retrieved March 5, 2024, from <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73635662/>
 5. Tekhnicheskii reglament Tamozhennogo soyuza. (2011). Ot 09.12.2011 N 018/2011 "O bezopasnosti kolesnykh transportnykh sredstv" (s izmeneniyami na 21 aprelya 2023 goda) [Technical regulation of the Customs Union dated December 9, 2011, No. 018/2011 "On the safety of wheeled vehicles" (with amendments as of April 21, 2023)]. Retrieved February 15, 2024, from www.consultant.ru
 6. Ognev I.I., Ognev I.G., Pyataev M.V., Zyryanov A.P., Glushakov I.N. (n.d.). "Analiz norm toksichnosti otobratavshikh gazov dizel'nogo dvigatelya avtotransportnykh sredstv." [Analysis of toxicity norms of exhaust gases from diesel engines of motor vehicles]. Retrieved April 24, 2024, from <https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/97708/1/978-5-7996-3233-52021019.pdf>
 7. European Commission. (2016). Commission Regulation (EU) 2016/646 of April 20, 2016 amending Regulation (EC) No 692/2008 as regards emissions from light passenger and commercial vehicles (Euro 6). Retrieved May 22, 2024, from <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/646/oj>
 8. Sorokin N.D. (2024). "Vybrosy avtotransporta i kachestvo atmosfernogo vozdukha v gorodakh." *Ekologiya proizvodstva*, pp. 60-69 [Emissions from transport and air quality in cities]. Retrieved March 18, 2024, from <https://экодиктант.рус/media/pdfeco/Ecology062020Сорокин.pdf>
 9. UAZ. (n.d.). Ofitsial'nyi sait. [Official website of UAZ]. Retrieved April 14, 2024, from https://major-uaz.ru/data/uaz/assets/PricePatriotEuro-5_310124.pdf
 10. Federal'naya sluzhba gosudarstvennoi statistiki po g. Moskve i Moskovskoi oblasti. (n.d.). Ofitsial'nyi sait. [Official website of the Federal State Statistics Service for Moscow and the Moscow region]. Retrieved February 14, 2024, from <https://77.rosstat.gov.ru/folder/70759/document/231495?print=1>
 11. Ministerstvo prirodnnykh resursov i ekologii Rossiiskoi Federatsii. (2022). Prikaz №371 ot 27.05.2022 "Ob utverzhdenii metodik kolichestvennogo opredeleniya ob'yemov vybrosov parnikovyykh gazov i pogloshcheniya parnikovyykh gazov." [Order No. 371 dated May 27, 2022 "On approval of methods for quantitative determination of greenhouse gas emissions and absorption"]. Retrieved April 19, 2024, from <https://base.garant.ru/405077467>