

НАЛОГОВЫЕ ЛЬГОТЫ И ДЕКАРБОНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТА

Аннотация. Цель исследования – выделить отдельные налоговые рычаги, использование которых государством стимулирует декарбонизацию легкового автотранспорта в стране и возможные последствия от введения этих мер.

Y.V. Trofimova

Federal Research Centre of the Russian Academy of Sciences
Ufa, Russia

TAX BENEFITS AND DECARBONIZATION OF TRANSPORT

Abstract. The purpose of the study is to identify individual tax levers, the use of which by the state stimulates the decarbonization of passenger vehicles in the country and the possible consequences by the introduction of these measures.

Декарбонизация экономики страны предусматривает снижение выбросов углекислого газа в отдельных секторах, включая автомобильный транспорт. Для перехода на экологически чистые виды транспорта государство поощряет «зеленых» потребителей и производителей, в том числе используя налоговые льготы. Под льготами по налогам и сборам понимаются преимущества, предоставляемые отдельным категориям плательщиков, в виде возможности не уплачивать налог или сбор либо уплачивать их в меньшем размере. Налоговые льготы могут применяться для поддержки отдельных категорий налогоплательщиков (социальные льготы), уменьшения либо устранения встречных финансовых потоков (финансовые льготы) и поощрения отдельных видов деятельности, включая, экологическое поведение потребителей (стимулирующие льготы).

Какие налоговые льготы использует государство, стимулируя экологическое поведение потребителей и поддерживая декарбонизацию автотранспорта?

Зарубежный опыт

Западные правительства рассматривают декарбонизацию автотранспортных средств во взаимосвязи с налоговыми преобразованиями. Используя налоговые льготы, субсидии,

ускоренную амортизацию и др., правительства стимулируют покупателей к выбору электромобиля. Вопрос об уплате транспортного налога решается путем полного либо частичного освобождения владельцев электротранспорта при одновременном росте ставки налога с остальных видов автотранспорта. Отдельно может взиматься сбор за регистрацию транспортного средства, также учитывающий экологический класс машины, и другие платежи.

В Нидерландах, например, наряду с ежегодным налогом на транспортные средства, с 2008 г. действует налог на регистрацию, который учитывает объем выбросов углекислого газа на км пробега ($\text{CO}_2 / \text{км}$). Так, BMW X4 с объемом выбросов более 200 г $\text{CO}_2 / \text{км}$, облагается налогом в размере около 32 300 евро. В итоге в 2020 г. на автомобили с высоким уровнем выбросов (более 150 г $\text{CO}_2 / \text{км}$) приходилось только около 3% всех новых регистраций автотранспорта, а на электромобили - 23 %. Средний выброс от всех новых зарегистрированных автомобилей в Нидерландах стал минимальным в Европе (88 г $\text{CO}_2 / \text{км}$) [1].

В Великобритании первоначальную стоимость электромобиля можно полностью списать (самортизировать) в течение первого года эксплуатации, а по остальным автомобилям - в зависимости от объема выбросов CO_2 (так, при выбросе 50 г $\text{CO}_2 / \text{км}$ срок амортизации составляет более 16 лет). Во Франции, Австрии, Ирландии правительства предоставляют субсидии (скидки к цене) при покупке электромобилей с учетом их стоимости. В Бельгии в зависимости от региона транспортный налог и регистрационный сбор на электромобили могут взиматься либо нет. В Болгарии, Норвегии, Финляндии, Дании, Италии также действуют налоговые льготы для электромобилей; в Греции и Венгрии не взимается регистрационный сбор.

В ФРГ система налоговых льгот включает: освобождение на десять лет от транспортного налога (Kfz Steuer) владельцев электромобилей, а также предприятий – работодателей, предлагающих зарядную инфраструктуру для электромобилей, остальные уплачивают Kfz Steuer, который увеличивается с ростом выбросов CO_2 ; специальный дорожный сбор LKW-MAUT для владельцев большегрузного транспорта массой более 7,5 тонн, при этом сумма сбора зависит от эмиссионного класса экологичности; транспортный сбор на инфраструктуру Pkw-Maut для легковых автомобилей массой менее 3,5 тонн, использующих общественные дороги, и учитывающий, в том числе класс экологичности и возраст автомобиля [2].

Правительство отмечает необходимость дальнейшего пересмотра налоговых режимов. Это предполагает отмену льгот для служебного легкового транспорта, то есть возможности использования автомобиля в личных целях со списанием затрат в виде операционных расходов компании. Поскольку данная льгота вводилась для поддержки отечественного автопрома, выпускавшего в том числе служебные машины премиум класса с двигателями внутреннего сгорания (ДВС), то ее отмена позволит электромобилям конкурировать с автомобилями с ДВС в части эксплуатационных расходов. Потери бюджета из-за этой льготы составляют от 3,2 до 5,6 млрд евро в год [3]. Кроме того, обсуждается возможность значительно увеличить регистрационный сбор при покупке автомобиля, поставив величину сбора в зависимость от объема выбросов. Введение высокого регистрационного сбора, рост цен на энергоносители, отсутствие электромобилей низкого ценового сегмента, несовершенство системы «Bonus-Malus» (предоставляет бонусы за покупку электромобилей, отличающихся высокой ценой, и соответственно бонусы получают богатые домохозяйства (так, при цене от 40 тыс. евро бонус составляет 9 тыс. евро)) затормозит рост рынка электромобилей.

Российский опыт

С введением Налогового кодекса РФ с начала 2003 г. налоговое многообразие в части транспортных средств как объекта обложения было преодолено в пользу транспортного налога - поимущественного, взимаемого дифференцированно в зависимости от вида транспорта и поступающего в полном объеме в региональный бюджет [4]. Наряду с данным налогом взимаются таможенная пошлина в случае ввоза транспортного средства на территорию России и госпошлины за его регистрацию. Не выдерживая конкуренцию с западным автопромом, производство легковых автомобилей в стране с 2019 г. по 2021 г. снизилось на 12% (рис.1).



Рис. 1 - Производство легкового автотранспорта в России [5]

Чтобы предотвратить дальнейшее падение, указом Президента введены экологические стандарты «Евро-0» - «Евро-5» до 1 февраля 2023 г., что позволит выпускать автомобили с выхлопом, отвечающим нормативам 1988 г. Что касается производства электромобилей, оно хотя и выросло, но в натуральном выражении остается крайне малым (около 400 ед. в 2019 г. и 2254 ед. в 2021 г.). Рост данного рынка связывают с развитием сборочного производства на базе прежде всего китайских моделей. Так, в Липецкой области реализуется проект с полной локализацией через 11 лет и ежегодным выпуском около 22 000 электромобилей, при этом госсубсидия покупателям составит 35% стоимости машины или 925 000 руб.

Декарбонизация в транспортном секторе России скорее всего невозможна без изменения налоговой системы. Федеральное правительство не предполагает отказаться от транспортного налога, учитывая его важную роль в пополнении доходов регионального бюджета и высокую степень собираемости. С 2022 г. для расчета транспортного налога на легковые автомобили стоимостью более 10 млн руб. действует повышающий коэффициент 3, а повышающие коэффициенты 1,1 и 2 отменены для автомобилей от 3 до 5 и от 5 до 10 млн руб. соответственно (Федеральный закон от 26.03.2022 № 67-ФЗ). Это означает, по сути, введение уравнительной системы, в которой не учитывается стоимость и экологический класс автомобиля.

В тоже время ряд субъектов РФ, включая дотационные, использует свое право и предоставляет полное либо частичное освобождение от транспортного налога отдельным категориям налогоплательщиков, увеличивая выпадающие доходы своего бюджета, например, Республика Башкортостан.

В 2022 г. возвращена таможенная пошлина на ввозимые электромобили в размере 15% от таможенной стоимости машины, отмененная в 2020 г., что должно по мнению правительства подстегнуть рост собственного производства.

Какие стимулирующие меры налогового характера следует предпринять государству?

– транспортный налог как важнейшая часть доходов регионального бюджета должен быть сохранен;

– следует временно отменить предоставление региональных льгот по транспортному налогу, кроме электромобилей, что повысит уровень доходов региональных бюджетов, хотя и снизит уровень фискальной автономии территорий. Сохранение льготы по электромобилям, учитывая незначительный объем их производства по

сравнению с выпуском автомобилей с ДВС, не приведет к значительному выпадению доходов в бюджетах регионов.

В долгосрочной перспективе целесообразно вернуть регионам право предоставления налоговых льгот с обязательной оценкой их эффективности. Последнее необходимо учитывать при распределении дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности территорий;

– увеличить размер госпошлины с физических и юридических лиц при регистрации легкового автомобиля, учитывая уровень его экологичности.

Введение этих мер улучшит финансовое состояние регионов за счет их собственных доходов и позволит стимулировать производство электромобилей в РФ. Усиление санкций и ожидаемый рост расходов федерального бюджета на военно-промышленный комплекс приведут к тому, что транспортный налог и отмена налоговых льгот по нему станут важным источником пополнения доходов региональных бюджетов.

Благодарности

Статья подготовлена в рамках выполнения плана НИР УФИЦ РАН по государственному заданию Министерства науки и высшего образования РФ.

Список использованных источников

1. Kissel L. Kommt jetzt die Steuer auf dicke Spritschlucker? Spiegel.de/auto/extra-steuer-fuer-autos-mit-hohem-co2-ausstoss-ein-zweites-preisschild-beim-kauf-a-9de33575-a5af-4b7a-8cad-b7192b6c1f5f
2. Трофимова Я.В. Налоговая поддержка экологических инновации // «Акселерация инноваций – институты и технологии». Сборник статей международной научно-практической конференции. Под ред. А.Н. Дегтярева, А.Р. Кузнецовой. Уфа, 2021 С.149-153.
3. Haitsch A. Geld verbrennen mit Verbrennern <https://www.spiegel.de/auto/dienstwagen-deutschland-laesst-chance-fuer-elektroautos-liegen-a-2ee2d41e-6938-404a-a778-116f3b2f96bc>
4. Трофимова Я.В. Дорожные платежи в системе российских налогов и сборов // Экономика и управление: научно-практический журнал. 2016. № 6. С. 94–101.
5. Федеральная служба госстатистики. Промышленное производство. https://rosstat.gov.ru/enterprise_industrial