

# Как стимулировать сокращение выбросов CO<sub>2</sub> в сфере автотранспорта с помощью фискальных методов?

Обзор европейского опыта и анализ фискальной политики для автотранспорта в Кыргызстане, России и Украине



КИЕВ 2015

**Токмиленко Е., Есенеманова Н. Как стимулировать сокращение выбросов CO<sub>2</sub> в сфере автотранспорта с помощью фискальных методов? Обзор европейского опыта и анализ фискальной политики для автотранспорта в Кыргызстане, России и Украине [Текст]/Под ред. Ставчук И., Фёдоров А. – К.: издательство Myflyer, 2015. – 28 с., табл.**

Согласно с Киотским протоколом об ограничении выбросов парниковых газов в атмосферу и снижении темпов изменения климата, необходимо осуществить значительное сокращение уровня выбросов CO<sub>2</sub> автомобильным транспортом. Анализ опыта Европейского Союза показал, что внедрение системы налогообложения, которая основывается на уровне выбросов вредных веществ транспортными средствами, может существенно повлиять на выбор автомобиля при покупке.

В исследовании рассмотрены действующие системы налогообложения на автомобильный транспорт в странах Европы, Кыргызстане, России и Украине. Для Кыргызстана, России и Украины подаются три сценария реформирования налогообложения на автомобили, дается их характеристика с экономической и экологической точки зрения, рекомендации по внедрению.

Публикация рассчитана на политиков, чиновников, общественных деятелей и ученых.

Макет: Надежда Антонова

Дизайн: Богдан Самойленко

Этот отчет разрешается копировать или перепечатывать полностью или частично с некоммерческой целью без специального разрешения НЕЦУ, но ссылка на источник информации обязательна.

Тираж 200 копий, распространяется бесплатно.

© НЕЦУ



# Как стимулировать сокращение выбросов CO<sub>2</sub> в сфере автотранспорта с помощью фискальных методов?

**Обзор европейского опыта и анализ фискальной политики для автотранспорта в Кыргызстане, России и Украине**

**При активном участии в подготовке отчета общественных организаций:**

Национальный экологический центр Украины,  
Общественный Фонд «Юнисон», Кыргызстан,  
Друзья Балтики, Россия.



Исследование подготовлено и напечатано Национальным экологическим центром Украины при финансовой поддержке Шведского секретариата по охране природы (Swedish Secretariat for Nature Conservation) и Норвежского общества по охране природы (Naturvernforbundet).  
Содержание публикации является предметом ответственности авторов.



Naturskyddsforeningen



Naturvernforbundet



# Оглавление

<b>Резюме</b> .....	<b>4</b>
<b>1. Введение</b> .....	<b>5</b>
<b>2. Механизмы сокращения парниковых газов от автомобильного транспорта</b> .....	<b>7</b>
2.1. Повышение технологий экологичности транспортных средств .....	7
2.2. Автомобильное топливо .....	8
2.3. Стимулирование рынка сбыта экологически чистых автомобилей .....	9
<b>3. Международный опыт регулирования выбросов парниковых газов</b> .....	<b>10</b>
3.1. Единовременный налог на регистрацию транспортного средства .....	11
3.1.1. Франция .....	11
3.1.2. Австрия .....	11
3.1.3. Испания, Хорватия, Финляндия .....	12
3.2. Ежегодный налог на владение транспортным средством .....	12
3.2.1. Германия .....	12
3.2.2. Швеция .....	12
3.3. Системы поощрения снижения негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду .....	13
3.3.1. Франция .....	13
3.3.2. Германия .....	13
3.4. Выводы о тенденциях в странах ЕС .....	13
<b>4. Регулирование выбросов парниковых газов автомобильным транспортом в странах ВЕКЦА</b> .....	<b>14</b>
4.1. Кыргызстан .....	14
4.1.1. Обзор рынка автомобильного транспорта в Кыргызстане .....	14
4.1.2. Действующая система налогов и сборов в Кыргызстане .....	14
4.1.3. Сценарий развития дифференцированных налогов на выбросы CO <sub>2</sub> транспортом в Кыргызстане .....	16
4.2. Россия .....	18
4.2.1. Обзор рынка автомобильного транспорта в России .....	18
4.2.2. Действующая система налогов и сборов в России .....	18
4.2.3. Сценарии развития дифференцированных налогов на выбросы CO <sub>2</sub> транспортом в России .....	18
4.3. Украина .....	22
4.3.1. Обзор рынка автомобильного транспорта в Украине .....	22
4.3.2. Действующая система налогов и сборов в Украине .....	22
4.3.3. Сценарии развития дифференцированных налогов на выбросы CO <sub>2</sub> транспортом в Украине .....	23
<b>Выводы</b> .....	<b>27</b>

Согласно Киотскому протоколу об ограничении выбросов парниковых газов в атмосферу и снижении темпов изменения климата, необходимо осуществить значительное сокращение уровня выбросов CO<sub>2</sub> автомобильным транспортом. Именно поэтому во всем мире инициируют, разрабатывают и внедряют соответствующие инициативы на международном, национальном и локальном уровнях. Анализ опыта европейского союза показал, что внедрение системы налогообложения, которая основывается на уровне выбросов вредных веществ транспортным средством, может существенно повлиять на выбор автомобиля.

Несмотря на то, что уровень автомобилизации в странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА) значительно ниже, чем в Европе, загрязнение окружающей среды транспортными средствами является довольно острой проблемой. Например, в Кыргызстане 36 % автомобилей зарегистрировано в г. Бишкек, при этом за последние десять лет уровень автомобилизации увеличился в 1,75 раз. Более того большинство автомобилей импортированы из-за рубежа со сроком эксплуатации от 10 лет. Уровень автомобилизации в Украине ниже, чем в Кыргызстане, при этом 60 % зарегистрированных автомобилей, имеют срок эксплуатации более 10 лет, а 27 % автомобилей – более 15 лет. Уровень автомобилизации в России вдвое превышает украинский, при этом почти половина автомобилей в России старше 10 лет.

На данный момент в странах ВЕКЦА не существует ни одного фискального инструмента, который бы действовал по принципу «загрязнитель платит», т. е. предусматривал бы налогообложение владельцев автомобилей в соответствии с объемами выбросов вредных веществ в атмосферу.

В докладе проанализирован опыт налогообложения владельцев автомобилей в зависимости от объемов выбросов вредных веществ транспортными средствами в странах Евросоюза: Германии, Франции, Австрии, Испании, Хорватии, Финляндии, Швеции. В Германии ставка налога учитывает, как объем двигателя автомобиля, так и уровень выбросов CO<sub>2</sub>, в Испании – процент от стоимости автомобиля по дифференцированной шкале выбросов CO<sub>2</sub>, а во Франции – только уровень выбросов CO<sub>2</sub>.

В рассмотренных странах ВЕКЦА ставки налогов основаны на данных об объеме двигателя (Украина, Кыргызстан) или мощности автомобиля (Россия), в то время как ни один ни другой показатель не отображают объемы выбросов CO<sub>2</sub> автомобильным транспортом. На данный момент все три государства имеют налоги на приобретение (сбор

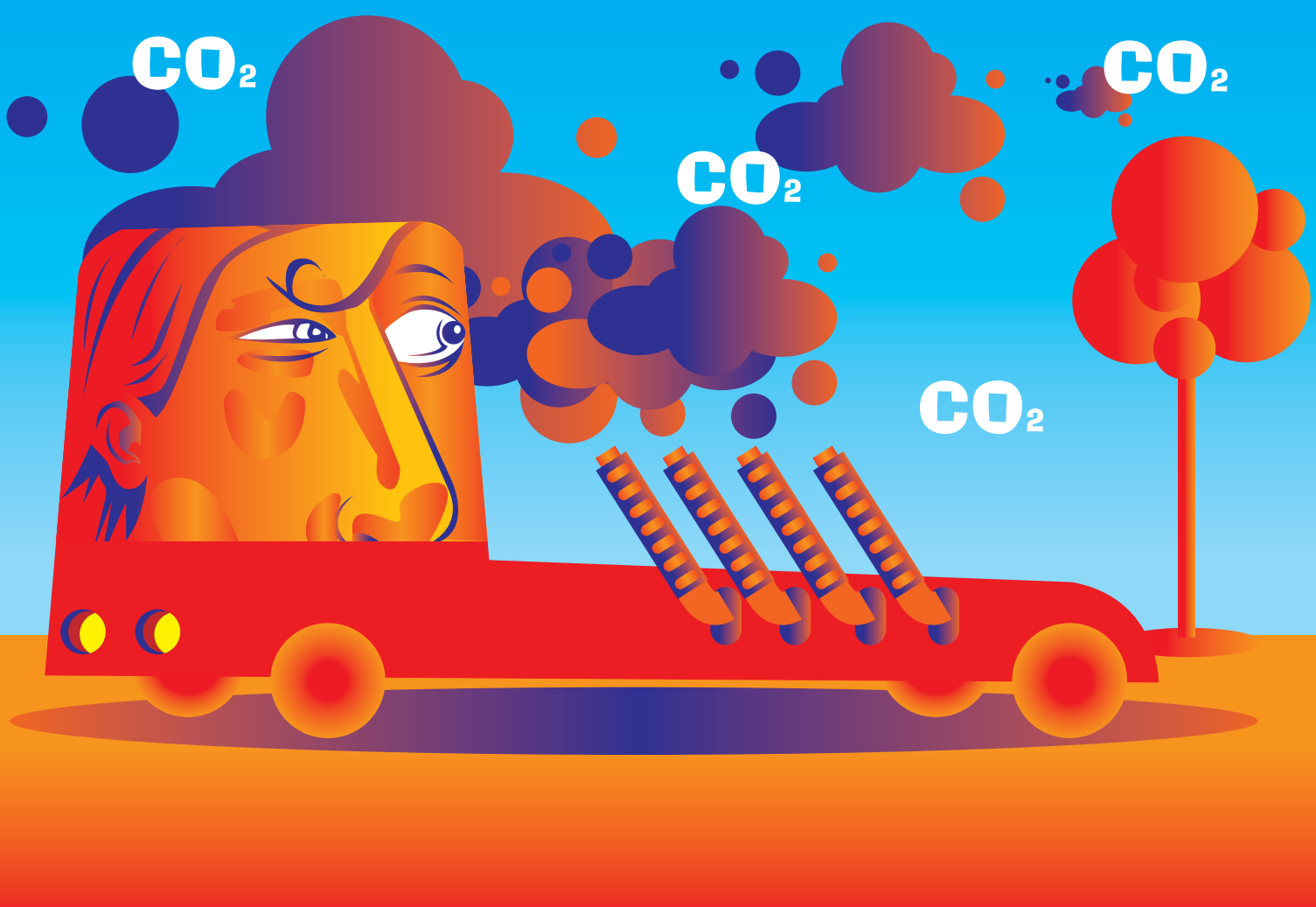
за регистрацию, НДС, акцизный сбор, пошлины и др.), владение (налоги на имущество, транспортные налоги) и использование (акцизы и налоги на топливо) транспортных средств.

Сборы при регистрации являются одним из наиболее эффективных способов влияния на выбор транспортного средства, тем самым влияя на общий автомобильный парк страны. На данный момент только в Кыргызстане действует сбор за первую регистрацию, который составляет 5 % стоимости автомобиля. При этом стоимость автомобиля определяется на основе данных о стране производителя, годе выпуска и объеме двигателя транспортного средства. Несмотря на то, что подход к определению величины сбора на основе стоимости автомобиля является очень привлекательным, определение реальной стоимости транспортного средства в условиях доминирующего рынка б/у автомобилей практически невозможно. В отчете предложена реформа сбора за регистрацию транспортного средства на основе выбросов CO<sub>2</sub> для Кыргызстана, а также для России и Украины, где на данный момент отсутствует сбор за регистрацию транспортного средства.

Все рассмотренные страны ВЕКЦА имеют налоги на владение автомобилем, при этом данные налоги скорее выполняют экономическую, а не экологическую функцию. В отчете представлены предложения по внесению изменений в существующие налоги на владение, которые позволят реализовать принцип «загрязнитель платит» без ущерба экономической функции налога.

Сборы и налоги заложенные в стоимость топлива, так называемые налоги на пользование транспортными средствами, также существуют во всех трех странах ВЕКЦА. При этом наибольший удельный вес всех налогов в розничной стоимости топлива заложен в России (около 56 % от розничной стоимости); стоимость топлива в Украине более чем в два раза превышает аналогичное топливо в России и Кыргызстане. Варианты реформирования системы налогообложения автомобильного топлива не рассматривались в данном отчете, так как только увеличение стоимости топлива не играет ключевой роли в решениях о приобретении автомобиля с высокими стандартами экологичности.

Помимо предложенных сценариев реформирования систем налогообложения в странах ВЕКЦА важной задачей является повышение уровня экологичности транспортных средств произведенных в России, так как они составляют около 50% автомобильного парка России и существенную долю автомобильного парка других стран.



## 1. Введение

Развитие транспорта обеспечивает мобильность населения, увеличивает комфортность путешествий и позволяет экономить время. Вместе с тем, использование транспортных средств имеет негативные побочные экологические и социально-экономические эффекты. Согласно статистике международного агентства энергетики, автомобильный, авиационный, железнодорожный и водный транспорт совокупно производит около 28 % выбросов CO<sub>2</sub> в атмосферу. При этом выбросы автомобильного транспорта превышают выбросы других транспортных средств, и по состоянию на 2005 год составляли 73 % выбросов CO<sub>2</sub>.<sup>1</sup> По данным Национального кадастра антропогенных выбросов Украины в 2012 году в категории «Энергетика» выбросы CO<sub>2</sub>, образовавшиеся в результате сжигания топлива транспортом составляли 13,2 % всех выбросов двуоксида углерода (углекислого газа).<sup>2</sup> В России автомобильный транспорт потребляет 48% энергоресурсов среди всей транспортной отрасли.

В Европе члены Ассоциации европейских автопроизводителей (ACEA) согласно первому этапу обязательств добровольно согласились снизить среднее количество выбросов CO<sub>2</sub> в 2008 г. до 140 г/км (промежуточная цель), к 2012 г. –

до 120 г/км, а к 2020 – до 95 г/км в расчете на единицу выпуска автомобилей.<sup>3</sup> Другим примером международных программ в сфере снижения выбросов CO<sub>2</sub> является глобальная инициатива повышения топливной экономичности транспортных средств «50×50» (Global Fuel Economy Initiative – GFEI), разработанная четырьмя международными организациями: Международная автомобильная федерация (FIA), Международное энергетическое агентство (IEA), Международный транспортный форум (ITF) и Программа ООН по окружающей среде (UNEP). Эта инициатива имеет целью к 2050 году снизить расходы автомобильного топлива на 50 %. Но следует учесть, что при ожидаемом удвоении мирового парка автотранспортных средств потребление углеводородного топлива (а значит и выбросы CO<sub>2</sub>) останется на нынешнем уровне.

В то же время в странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА) существенную долю автомобильного рынка все еще составляют автомобили не европейского происхождения, а поэтому необходимо использовать другие средства регулирования выбросов парниковых газов в атмосферу, например, экономические

<sup>1</sup> <http://www.aae-press.ru/f0056/art012.htm>

<sup>2</sup> <http://www.carbonunitsregistry.gov.ua>

<sup>3</sup> Фактический уровень CO<sub>2</sub> на единицу выпуска автомобилей на 2012 год составил 136,6 г/км. <http://www.acea.be/industry-topics/tag/category/co2-from-cars-and-vans>

инструменты, к которым относится экологическое налогообложение или поощрения. Эти инструменты не только способны обеспечить поступления в бюджет, но и вызывают изменения в поведении производителей и потребителей. Для обеспечения более эффективного решения проблемы уменьшения выбросов необходимо создать условия, когда потребитель, поведение которого приводит к большим негативным воздействиям на окружающую среду, платит больше. Так называемый принцип «загрязнитель платит» – это инструмент экологической политики, который обязывает возмещать экологический ущерб тем, кто его вызывает. В большинстве случаев принцип «загрязнитель платит» приобретает форму налога, взимаемого правительством за единицу загрязнения, которая попала в воздух или воду. В качестве политического инструмента контроля загрязнения окружающей среды, налог на выбросы теоретически уменьшает загрязнение, поскольку юридические или физические лица будут стремиться сокращать выбросы, чтобы избежать уплаты налога. Экономисты предполагают, что налог на загрязнение, как правило, является более экономически эффективным средством снижения загрязнения, чем нормативные по-

ложения, поскольку общая стоимость снижения выбросов до желаемого уровня будет ниже при использовании налога на загрязнение, чем при командно-контрольном подходе, направленном на тот же уровень снижения загрязнения.

В этом докладе рассматривается состояние и тенденции автомобильного рынка и законодательной базы приобретения и использования транспортных средств в трех странах ВЕКЦА (Кыргызстан, Россия и Украина), а также исследуется опыт европейских стран по налогообложению легковых некоммерческих транспортных средств на основе уровня выбросов CO<sub>2</sub>. Выбор именно стран Кыргызстан, Россия и Украина обусловлен заинтересованностью общественных организаций именно из этих стран работать по этой теме. Отчет содержит выводы, рекомендации, а также сценарии модификации системы налогообложения для каждой страны. Сценарии, предложенные в отчете, отображают концептуальный подход для внесения изменений в действующую налоговую систему. Ставки налогов рассчитаны приблизительно для иллюстрации реализации сценариев и могут быть изменены.





## 2. Механизмы сокращения парниковых газов от автомобильного транспорта

Объем выбросов вредных веществ транспортными средствами зависит от следующих показателей: технологичность транспортного средства, вид и качество топлива и объемы потребления топлива.

Для достижения цели по снижению выбросов вредных веществ в атмосферу автомобильным транспортом преимущественно используются три основных подхода регулирования перечисленных показателей.

### 2.1. Повышение технологий экологичности транспортных средств

В последнее время все больше и больше стран ужесточают требования к производителям автомобилей и регулируют ввоз и производство автомобилей по степени экологичности.

Россия является одним из ведущих производителей автомобилей, которые эксплуатируются в странах ВЕКЦА, а потому повышение технологичности производства автомобилей в России будет играть существенную роль и в других государствах. Учитывая, что около 50 % всех автомобилей, которые эксплуатируются в России являют-

ся отечественного производства, помимо рекомендаций, предложенных в 4 разделе этого отчета, России необходимо изучить и разработать государственную политику повышения экологических стандартов автомобилей на примере Европейского союза.

Для стран, которые существенно зависят от импорта автомобилей, к методам регулирования экологичности автомобилей относятся экологические стандарты Евро, которые регламентируют допустимые пределы вредных веществ в выхлопных газах транспортных средств (Таблица 2.1). Соблюдение этих норм является обязательным и распространяется только на ввоз автомобилей с последующей их реализацией, а потому имеет незначительное влияние на владельцев транспортных средств.

Начиная с 2014 года в Европейском союзе действуют нормы Евро-6. С 1 января 2014 года для автомобилей ввозимых на территорию Украины действует стандарт Евро-4, а на территорию России действует стандарт Евро-5. Согласно данным министерства транспорта и коммуникаций Кыргызстана на данный момент в стране не действуют никакие стандарты, регулирующие содержание выбросов вредных веществ в выхлопных газах.

Таблица 2.1. Европейские стандарты выброса вредных веществ

Экологический стандарт	Моноксид углерода (CO)	Углеводороды	Летучие органические вещества	Оксид азота (NOx)	HC+NOx	Взвешенные частицы (PM)
<b>Для дизельного двигателя</b>						
Евро-1	2,720 (3,16)	–	–	–	0,970 (1,130)	0,140 (0,180)
Евро-2	1,000	–	–	–	0,700	0,080
Евро-3	0,640	–	–	0,500	0,560	0,050
Евро-4	0,500	–	–	0,250	0,300	0,025
Евро-5	0,500	–	–	0,180	0,230	0,005
Евро-6	0,500	–	–	0,080	0,170	0,005
<b>Для бензинового двигателя</b>						
Евро-1	2,720 (3,160)	–	–	–	0,970 (1,130)	–
Евро-2	2,200	–	–	–	0,500	–
Евро-3	2,300	0,20	–	0,150	–	–
Евро-4	1,000	0,10	–	0,080	–	–
Евро-5	1,000	0,100	0,068	0,060	–	0,005**
Евро-6	1,000	0,100	0,068	0,060	–	0,005**

## 2.2. Автомобильное топливо

Вторым немаловажным аспектом является снижение выбросов за счет использования более качественного топлива и уменьшения расхода топлива. Стоимость и наличие парковки также влияет на решение о частоте использования автомобиля, в то же время, часто не рассматривается как инструмент регулирования экологической политики.

К налогам на бензин относятся общий налог на продажу (в Украине и России – налог на добавленную стоимость – НДС) и акциз на топливо. При этом не стоит считать, что наличие налогов на топливо обязательно несет экологическую функцию. Например, НДС облагаются практически все товары, а акциз необязательно регулирует качество топлива. В некоторых странах используют специальные налоги, которые направлены стимулировать использование более чистых видов топлива, в таком случае существует дифференцированная шкала налога в зависимости от качества топлива.

Эффективность применения налога на топливо существенно зависит от условий, в которых он используется. Например, в странах с существенным экономическим неравенством между бедными и богатыми слоями населения, повышение

налога приведет к еще большей дискриминации населения с низким и средним заработком, в то же время не особо повлияет на население с высоким заработком.

В Таблице 2.2 приведены ставки налогов, выраженные в процентах от розничной стоимости бензина для 15 стран Европейского союза, Украины, России и Кыргызстана.

В Украине сумма налогов, которыми облагается топливо составляет около 44 % от розничной стоимости бензина, в которой налог на выбросы загрязняющих веществ передвижными источниками загрязнения в атмосферный воздух составляет только от 0,1 % до 9,0 % от стоимости топлива. В Кыргызстане вообще отсутствуют экологические налоги, а ставка акциза существенно ниже чем в России из-за чего стоимость бензина ниже российской при том, что большая часть топлива импортируется в Кыргызстан из России.

В то время как налог на топливо считается самым простым инструментом реализации принципа «загрязнитель платит», он не существенно влияет на выбор транспортного средства. Более того, исследования показали, что эффект от подорожания автомобильного топлива является недолгосрочным и объемы потребления возвращаются до практически того же уровня спустя несколько месяцев.

Таблица 2.2. Налоги и розничная стоимость 1 литра неэтилированного бензина включая все налоги (в том числе НДС)

Страна	Нидерланды	Дания	Бельгия	Германия	Португалия	Франция	Италия	Швеция	Великобритания	Финляндия	Австрия	Люксембург	Ирландия	Испания	Греция	Украина	Россия	Кыргызстан
Розничная цена, (евро)	1,63	1,58	1,55	1,47	1,46	1,45	1,45	1,45	1,36	1,33	1,27	1,27	1,23	1,23	1,20	0,98	0,46	0,42
Удельный вес налогов, %	64	62	61	65	60	64	61	63	67	64	56	54	57	53	47	44	56	14

### Источники:

Европейский Союз – Reducing Carbon Emissions Through Transport Taxation, Briefing Paper Six, March 2010;

Украина – собственный расчет на основе Налогового кодекса Украины;

Россия – по материалам журнала forbes.ru (<http://m.forbes.ru/article.php?id=246553>);

Кыргызстан – собственный расчет по материалам издания [www.tazabek.kg](http://www.tazabek.kg).

### 2.3. Стимулирование рынка сбыта экологически чистых автомобилей

Несмотря на то, что считается, что объем выбросов вредных веществ безусловно зависит от количества потребленного топлива, а значит и от объема двигателя, все-таки это не совсем так. Как видно из рисунка 2.1 прямой зависимости между объемом двигателя, мощностью автомобиля и объемом выбросов CO<sub>2</sub> для десяти марок автомобилей нет.

Современные ведущие производители достигли существенных результатов в повышении экологичности автомобилей. Более того, покупатель имеет возможность повысить экологичность автомобиля за счет дополнительных настроек компьютера автомобиля за дополнительную стоимость. В то время как данная функция получила широкое распространение среди европейских покупателей, в странах ВЕКЦА она не пользуется особой популярно-

стью. Это связано с тем, что ряд европейских государств реформировал систему налогообложения транспортных средств с учетом уровня экологичности, а точнее уровня выбросов CO<sub>2</sub> (в Австрии так же учитывается уровень NO<sub>x</sub>). Таким образом европейский автомобилист заинтересован в приобретении автомобиля с более низкими показателями CO<sub>2</sub> даже при более высокой цене, так как это приведет к снижению или полному освобождению от уплаты налога на транспорт. Некоторые страны используют также дополнительные стимулы и бонусы для владельцев более экологичных авто, многодетных семей с одним автомобилем и другие методы.

Данный отчет посвящен анализу фискальных инструментов, которые позволяют изменить отношение к выбору автомобиля и стимулируют выбирать более экологичные варианты транспортных средств. В следующем разделе приведен детальный анализ фискальной политики некоторых стран Евросоюза.

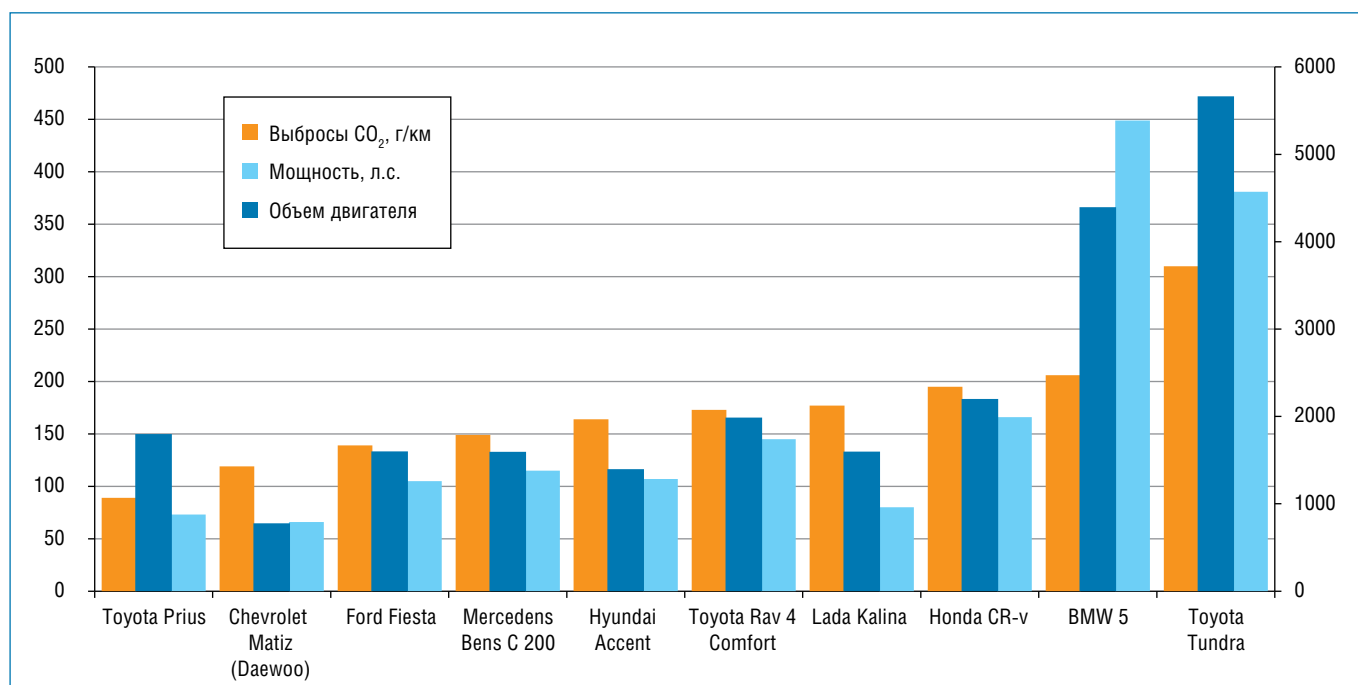


Рисунок 2.1. Зависимость между выбросами CO<sub>2</sub>, объемом и мощностью двигателя



### 3. Международный опыт регулирования выбросов парниковых газов

Налогообложение транспортных средств и топлива не является новым для Европейского Союза. Например, в Норвегии применяют акциз на топливо начиная с 1931 г., а в Дании налоги на бензин действуют с 1917 г. Однако наибольшее распространение экологические налоги получили в начале 1990-х, когда вопросы экологической безопасности стали очень острыми и была принята Рамочная Конвенция ООН по изменению климата (1992 г.). Такие экономические инструменты, как экологические налоги и льготы не только генерируют доходы в государственный бюджет, но и способствуют изменению поведения производителей и пользователей. Многие европейские страны начали использовать системы налогообложения или поощрения на основе показателей, связанных с уровнем выбросов CO<sub>2</sub> в атмосферу, например, объем двигателя автомобиля. Однако, начиная с 2000-х годов европейские страны начали реформировать свои налоговые системы, чтобы привязать налоги непосредственно к выбросам двуокси углерода или других загрязняющих элементов.

Существует много экономических инструментов сокращения выбросов CO<sub>2</sub> в транспортном секторе: сборы на пользование инфраструктурой (например, платные магистрали); транспортный налог (включая налог, который уплачивается при приобретении или регистрации транспортного средства);

ежегодный налог на использование транспортного средства, налоги на топливо, льготы на утилизацию старых транспортных средств и т. д.

По состоянию на 2011 г. 18 стран Европейского Союза ввели дифференцированные налоги на выбросы CO<sub>2</sub>. Среди них 4 страны (Германия, Греция, Швеция и Великобритания) облагают ежегодным налогом на использование транспортного средства в соответствии с уровнем выбросов CO<sub>2</sub> или номинальным расходом топлива; 6 стран (Австрия, Бельгия, Франция, Румыния, Словения и Испания) используют систему разовых выплат и субсидий, а еще 9 стран (Дания, Ирландия, Кипр, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Португалия и Финляндия) облагают выбросы CO<sub>2</sub> путем комбинации налога за регистрацию и использование транспортных средств.<sup>4</sup> Стоит отметить, что, кроме непосредственного налогообложения уровня выбросов CO<sub>2</sub>, некоторые страны ЕС используют различные схемы, учитывающие объем двигателя, мощность (в лошадиных силах) и другие. Во всех странах ЕС независимо от формы экологического налога действует налог или акциз на топливо.

<sup>4</sup> [http://www.scp-knowledge.eu/sites/default/files/Mityom and Rubik 2011 CO2 based motor vehicle tax.pdf](http://www.scp-knowledge.eu/sites/default/files/Mityom%20and%20Rubik%202011%20CO2%20based%20motor%20vehicle%20tax.pdf)

## 3.1. Единовременный налог на регистрацию транспортного средства

### 3.1.1. Франция

Во Франции транспортный налог уплачивается в момент регистрации автомобиля. В регистрационный налог, кроме административных расходов входят региональный налог и налог на выбросы CO<sub>2</sub>. Региональный налог определяется по месту жительства владельца транспортного средства и колеблется в зависимости от региона, мощности автомобиля (в лошадиных силах), а также от возраста транспортного средства. Налог рассчитывается по формуле: коэффициент стоимости 1 лошадиной силы, колеблется в зависимости от региона, помноженный на мощность автомобиля (в лошадиных силах). Если возраст транспортного средства превышает 10 лет, то рассчитанный региональный налог уменьшается вдвое.

Для транспортных средств, которые были впервые введены в эксплуатацию начиная с 1 июня 2004 рассчитывается налог на CO<sub>2</sub>, исходя из норм, представленных в Таблицах 3.1 и 3.2.

**Таблица 3.1. Расчет налога на CO<sub>2</sub> для транспортных средств, которые были впервые введены в эксплуатацию с 1 июня 2004 г. до 1 января 2008**

Уровень CO <sub>2</sub> (г/км)	Ставка налога на грамм (евро)
Уровень ≤ 200	0
200 < уровень ≤ 250	2
250 ≤ уровень	4

#### Пример расчетов:

Для транспортного средства, сертифицированного во Франции, выбросы которого составляют 221 г CO<sub>2</sub>/км, сумма налога на CO<sub>2</sub> составит:

$$(200 \times 0 \text{ евро}) + (21 \times 2 \text{ евро}) = 42 \text{ евро.}$$

Для транспортного средства, сертифицированного во Франции, вредные выбросы которого составляют 273 г CO<sub>2</sub>/км, сумма налога на CO<sub>2</sub> составит:

$$(200 \times 0 \text{ евро}) + (50 \text{ евро} \times 2) + (23 \times 4 \text{ евро}) = 192 \text{ евро.}$$

Для других транспортных средств (не сертифицированных Национальным центром регистрации транспортных средств) налог рассчитывается в соответствии с мощностью двигателя (в лошадиных силах). Для транспортных средств, специально оснащенных оборудованием для работы на топливе E85, сумма налога сокращается на 50 %.

Для транспортных средств, которые впервые были приобретены и зарегистрированы во Франции или за рубежом, начиная с 1 января 2008 г., используется экологический налог. На транспортные средства, которые были ввезены в Францию после регистрации в другой стране, налог снижен на одну десятую от суммы налога в год регистрации.<sup>5</sup>

**Таблица 3.2. Расчет экологического налога для транспортных средств, которые были впервые введены в эксплуатацию после 1 января 2008**

Уровень выбросов CO <sub>2</sub> (г/км)	Ставка налога (евро)
уровень ≤ 135	0
135 ≤ уровень ≤ 140	100
141 ≤ уровень ≤ 145	300
146 ≤ уровень ≤ 150	400
151 ≤ уровень ≤ 155	1000
156 ≤ уровень ≤ 175	1500
176 ≤ уровень ≤ 180	2000
181 ≤ уровень ≤ 185	2600
186 ≤ уровень ≤ 190	3000
191 ≤ уровень ≤ 200	5000
201 ≤ уровень	6000

Также во Франции действует система поощрения или бонусная система при покупке автомобилей с очень низким уровнем выбросов (см. раздел 3.3).

### 3.1.2. Австрия

В Австрии действует налог на норму расхода топлива и загрязнения окружающей среды – NoVA, который рассчитывается в процентах от цены реализации или лизингового платежа следующим образом:

- Пассажирские автомобили (включая микроавтобусы и фургоны) облагаются 2 % от потребления топлива в литрах минус 3 (коэффициент для бензиновых) или минус 2 (для дизельных). Общий налог не должен превышать 16 % стоимости автомобиля.
- Электрические или электрогидравлические автомобили, учебные автомобили в школах вождения, такси, транспортные средства службы скорой помощи, автомобили, используемые в дипломатических целях, а также транспортные средства, предназначенные для перевозки инвалидов, не облагаются.

С 1 июля 2008 г. в Австрии действует система поощрения при покупке автомобиля в зависимости от уровня выброса CO<sub>2</sub> и NO<sub>x</sub>. Автомобили, уровень выброса CO<sub>2</sub> которых не превышает 120 г/км, получают снижение налога NoVA, но не более 300 евро. Одновременно за автомобили с выбросами более 150 г/км следует уплатить 25 евро за каждый грамм выбросов более 150 г/км, дополнительно 25 евро – за каждый грамм выбросов более 170 г/км и еще 25 евро – за каждый грамм выбросов более 210 г/км. Эти штрафные платежи суммируются. Альтернативные транспортные средства (гибриды, топливо E-85, сжиженный газ, биогаз, водород) получают бонус до 500 евро. Дизельные автомобили, выбрасывающие более 5 мг твердых частиц на км, должны уплатить штраф в 300 евро, а дизельные авто выбрасывающее менее 5 мг твердых частиц на км и меньше, чем 80 г NO<sub>x</sub> на км, могут получить бонус до 200 евро. Такой подход применяется и к бензиновым автомобилям, выбросы которых составляют менее 60 г NO<sub>x</sub> на км. Суммарный бонус не может превышать 500 евро, а штрафные санкции суммируются и добавляются к начисленному налогу NoVA.

<sup>5</sup> <http://www.ants.interieur.gouv.fr>



Выразительнее тенденция к усилению контроля за выбросами CO<sub>2</sub>: с 2010 г. штраф накладывался только на автомобили с выбросами более 160 г/км, с марта 2011 г. автомобили с выбросами более 180 г/км и 220 г/км начали дополнительно облагаться в размере 25 евро за каждый грамм выбросов, а с 2013 г. значения штрафных выбросов были снижены на 10 г (150, 170 и 210 соответственно).

В Австрии автомобили также облагаются налогом на собственность, который рассчитывается в соответствии с массой автомобиля. Система налогообложения в Австрии считается одной из самых сложных в ЕС.

### 3.1.3. Испания, Хорватия, Финляндия

В Испании, Хорватии и Финляндии налог на транспортные средства рассчитывают в зависимости от цены реализации автомобиля и уровня выброса CO<sub>2</sub>. Однако методология расчета в каждой из стран имеет свои отличия.

Например, в Испании транспортные средства облагаются в зависимости от уровня выбросов CO<sub>2</sub> и процента от стоимости автомобиля. Стоимость нового автомобиля определяется на основе стоимости которая используется для расчета налога на добавленную стоимость или подобного налога, а для автомобилей бывших в употреблении учитывается рыночная стоимость автомобиля на момент расчета налога. Налог уплачивается одновременно при регистрации автомобиля.

Таблица 3.3. Расчет экологического налога в Испании

Уровень выброса CO <sub>2</sub> (г/км)	Размер налога в процентах от стоимости ТС (%)
< 120 (кроме мотоциклов)	0
ТС имеющих один двигатель, не являющийся ДВС	0
120 < выброс CO <sub>2</sub> < 160	4,75 (3,75 для Канарских островов)
160 < выброс CO <sub>2</sub> < 200	9,75 (8,75 для Канарских островов)
200 ≤ выброс CO <sub>2</sub>	14,75 (13,75 для Канарских островов)

## 3.2. Ежегодный налог на владение транспортным средством

### 3.2.1. Германия

В Германии действует налог на владение транспортным средством (circulation tax). Налог уплачивается владельцем автомобиля ежегодно начиная с момента регистрации. Для автомобилей, зарегистрированных после 1 июля 2009 налог начисляется как сумма платежей за объем двигателя и уровня выбросов CO<sub>2</sub>. На каждые 100 кубических сантиметров объема двигателя владельцам бензиновых и дизельных авто следует уплатить соответственно 2,00 и 9,50 евро. А также платят по 2,00 евро (как для бензиновых, так и для дизельных авто) за каждый грамм выбросов

CO<sub>2</sub>, превышающий установленную норму. Соответственно, для автомобилей, зарегистрированных до 31 декабря 2011 г. – гранью превышения считается 120 г, до 31 декабря 2013 г. – 110 г, а с 1 января 2014 г. – 90 г. Возможна выплата налога в рассрочку. Если сумма налога превышает 500 евро, то платеж может быть осуществлен по полугодиям с дополнительным платежом, который составляет 3 % от общей суммы налога. Если годовой налог превышает 1000 евро, то возможна оплата по кварталам с дополнительным платежом в размере 6 %.<sup>6</sup>

Германия также ввела платные магистрали для грузовых автомобилей общим весом более 12 тонн. Сумма платежа рассчитывается согласно количеству выбросов вредных веществ, количеством мостов у автомобиля и длиной пути.<sup>7</sup>

### 3.2.2. Швеция

В 2006 в Швеции вступил в силу новый налог на транспортные средства и в настоящее время в стране параллельно действуют две системы налогообложения. Новая система налогообложения распространяется на пассажирские автомобили, зарегистрированные начиная с 2006 г. и зависит от специальных экологических классификаций. В этой системе налог зависит от типа транспортного средства, топлива и выбросов двуокси углерода. Налогообложение остальных автомобилей подчиняется старой системе, базирующейся на типе транспортного средства, виде топлива и весе автомобиля.

Таблица 3.4. Система налогообложения транспортных средств в Швеции

Тип транспортного средства	Базовый налог (SEK)	Налог на каждый грамм CO <sub>2</sub> , который превышает 117 г (SEK)	Дополнительный налог на 100 кг свыше 900 кг (SEK)
A. Мотоциклы	180		
B. Пассажирские автомобили:			
<b>Новая система (с 2006 г.)</b>			
1. Налогообложение CO <sub>2</sub>			
a) авто на альтернативном топливе	360	10	
b) не дизельные автомобили	360	20	
c) дизельные автомобили	1088,8	46,6	
<b>Старая система</b>			
2. Не дизельные автомобили	801		188
3. Дизельные автомобили	2068		508

Новые, экологически безопасные автомобили в течение первых пяти лет налогом на транспорт не облагаются.

<sup>6</sup> База данных европейских налогов [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/tedb/taxSearch.html](http://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxSearch.html)

<sup>7</sup> Confederation Fiscale Europeenne: <http://www.cfe-eutax.org/taxation/road-tax/germany>

### 3.3. Системы поощрения снижения негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду

#### 3.3.1. Франция

В 2007 году Франция ввела бонусную систему, согласно которой можно получить компенсацию, покупая автомобиль, который соответствует стандартам качества. Транспортное средство обязательно должно быть новым, а система начисления бонусов и размер компенсаций могут меняться каждый год. Например, с 1 января по 31 октября 2013 максимальный уровень выбросов CO<sub>2</sub> не должен был превышать 105 г/км, а с 1 ноября 2013 г. – снизился до 90 г/км. Одновременно с увеличением требований к экологичности автомобилей на которые распространяется действие бонуса, размер самого бонуса уменьшается. В Таблице 3.5 приведены размеры бонусов на 2013 и 2014 гг.<sup>8</sup>

**Таблица 3.5. Размер бонуса при покупке пассажирского автомобиля**

Уровень CO <sub>2</sub> (г/км)	Размер бонуса с 01.08.2012 по 31.10. 2013 (евро)	Размер бонуса начиная с 01.11.2013 (евро)
уровень ≤ 20	7000	6300
21 ≤ уровень ≤ 50	5000	4000
51 ≤ уровень ≤ 60	4500	4000
61 ≤ уровень ≤ 90	550	150
91 ≤ уровень ≤ 105	200	0
105 ≤ уровень	0	0

Таким образом, за три года существования программы (2007–2010 гг) средний уровень выбросов CO<sub>2</sub> во Франции снизился с 149,9 до 130,5 г CO<sub>2</sub>/км, что ниже среднего показателя CO<sub>2</sub> для 27 стран Евросоюза (140,3 г CO<sub>2</sub>/км).

С 1 января 2009 г. действует «скидка для большой семьи»: если в семье более двух детей и только один автомобиль с пятью сиденьями, то расчеты выбросов CO<sub>2</sub> уменьшаются из расчета 20 г/км на каждого ребенка начиная с третьего.

Для того, чтобы поощрять население обновлять устаревший подвижной состав, французское правительство ввело дополнительный «супер-бонус». Если владелец автомобиля, которому более 15 лет, решит приобрести новый экологически чистый автомобиль, то он начиная с 2013 г. получает средства на утилизацию старого авто в размере 200 евро.

#### 3.3.2. Германия

Германия направила свою бонусную систему на обновление подвижного состава. При замене автомобиля, возраст которого превышает семь лет, на новый, покупатель получает компенсацию в 2000 евро. Таким образом, Германия достигла две цели одновременно: снижение выбросов CO<sub>2</sub> за счет уменьшения потребления топлива и повышения безопасности, с одной стороны, и стимулирование продаж новых автомобилей, а следовательно поддержки развития автомобильной промышленности – с другой.<sup>9</sup>

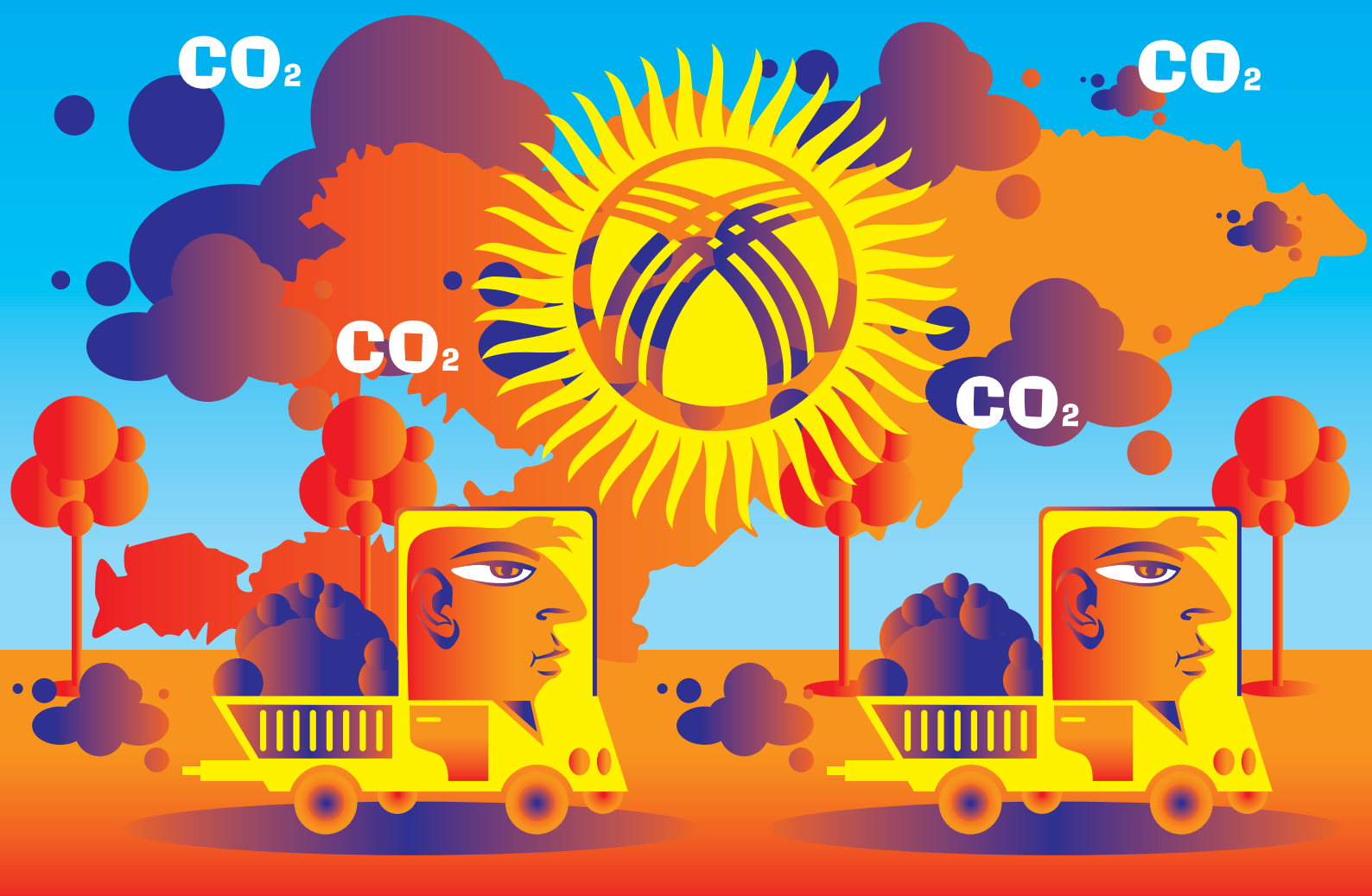
### 3.4. Выводы о тенденциях в странах ЕС

Можно отметить следующие тенденции, которые наблюдаются в странах ЕС:

- Переход на систему налогообложения, основанную скорее на учете объемов выбросов вредных веществ (преимущественно CO<sub>2</sub>, реже NO<sub>2</sub>), чем на определении размера налога по показателям, связанным с уровнем экологичности (объем двигателя, вес автомобиля, мощность и т. д.);
- «Затягивание ремня» допустимого уровня выбросов CO<sub>2</sub>, то есть уменьшение суммы бонуса (Франция) или снижения налогооблагаемого уровня выбросов для той же суммы компенсации (Австрия);
- Налогообложение по двум системам:
  - 1) налог зависящий от уровня выброса CO<sub>2</sub>, рассчитываемый только для автомобилей, зарегистрированных после принятия закона (Швеция);
  - 2) порог облагаемых выбросов для авто, зарегистрированных до и после принятия налога (Германия);
- Более строгое налогообложение дизельных автомобилей по сравнению с бензиновыми, так как первые попытки контролировать спрос на транспортные средства и их воздействие на окружающую среду осуществлялись путем налогообложения топлива. Это привело к увеличению стоимости бензина и, соответственно, к росту спроса на дизельный транспорт (Австрия);
- Стимулирование обновления подвижного состава путем предоставления бонусов на утилизацию старых автомобилей (через 15 лет эксплуатации транспортного средства во Франции, через 7 лет – в Германии) для приобретения новых экологических автомобилей;
- Применение в большинстве европейских стран системы финансового поощрения: отсрочка взимания налога в течение первых пяти лет (Швеция) или вообще освобождение от налога (Испания); предоставления денежной компенсации за утилизацию старого автомобиля при покупке нового (Германия); предоставления бонуса на покупку автомобиля с низким уровнем выбросов CO<sub>2</sub> (Франция).

<sup>8</sup> <http://vosdroits.service-public.fr/particuliers/F18132.xhtml#N1008A>

<sup>9</sup> <http://www.aae-press.ru/j0056/art012.htm>



## 4. Регулирование выбросов парниковых газов автомобильным транспортом в странах ВЕКЦА

### 4.1. Кыргызстан

#### 4.1.1. Обзор рынка автомобильного транспорта в Кыргызстане

По данным 2011 года уровень автомобилизации в Кыргызстане составил 211 автомобилей на 1000 жителей.<sup>10</sup>

За последнее десятилетие общий парк автотранспортных средств республики увеличился в 1,75 раза, а парк легковых автомобилей почти в два раза (Рисунок 4.1). Особенно быстрый рост парка автомобилей начался с 2007 года. Средний ежегодный прирост всех типов автомобилей составил 37 210 ед., а легковых автомобилей 35158 единиц. С 2003 г. и до 2007 г. эти показатели были значительно ниже, и равнялись соответственно 10 442 и 10 056 единицам.<sup>11</sup>

Структура парка автомобилей Кыргызстана также несет значительные изменения. Отмечается старение парка

автомобилей за счет того, что в Кыргызстан импортируются автомобили уже бывшие в употреблении. Так, например, в 2012 году отметился рост импорта транспортных средств и их частей на 53,4 % (в том числе б/у легковые автомобили на 30,5 %).<sup>12</sup> По словам министерства экономики ежегодно в Кыргызстан ввозится более 60 тысяч машин, возраст которых 10–12 лет. Автомобили того времени не соответствовали высоким экологическим стандартам и соответственно приносят существенно больший ущерб экологии страны.

#### 4.1.2. Действующая система налогов и сборов в Кыргызстане

В Кыргызстане присутствуют все типы налогов и сборов на транспортные средства, а именно налоги на приобретение, владение и пользование (таблица 4.1). При этом налог на приобретение, реализуемый через сбор на первую регистрацию, основан на взимании процента от стоимости автомобиля, что является хорошей практикой объединения экологической и социальной функции налогообложения.

<sup>10</sup> <http://www.kyrtag.kg/news/detail.php?ID=274923>

<sup>11</sup> Т.Ы. Маткеримов, А.И. Борисов, О.М. Шарова «Анализ состояния и оценка уровня автомобилизации в Кыргызской Республике» (Вестник КРСУ. 2012. Том 12. № 10, с 83-86, <http://www.krsu.edu.kg/vestnik/2012/v10/a23.pdf>).

<sup>12</sup> [http://mineconom.gov.kg/index.php?option=com\\_content&view=article&id=102&Itemid=172&lang=ru](http://mineconom.gov.kg/index.php?option=com_content&view=article&id=102&Itemid=172&lang=ru)



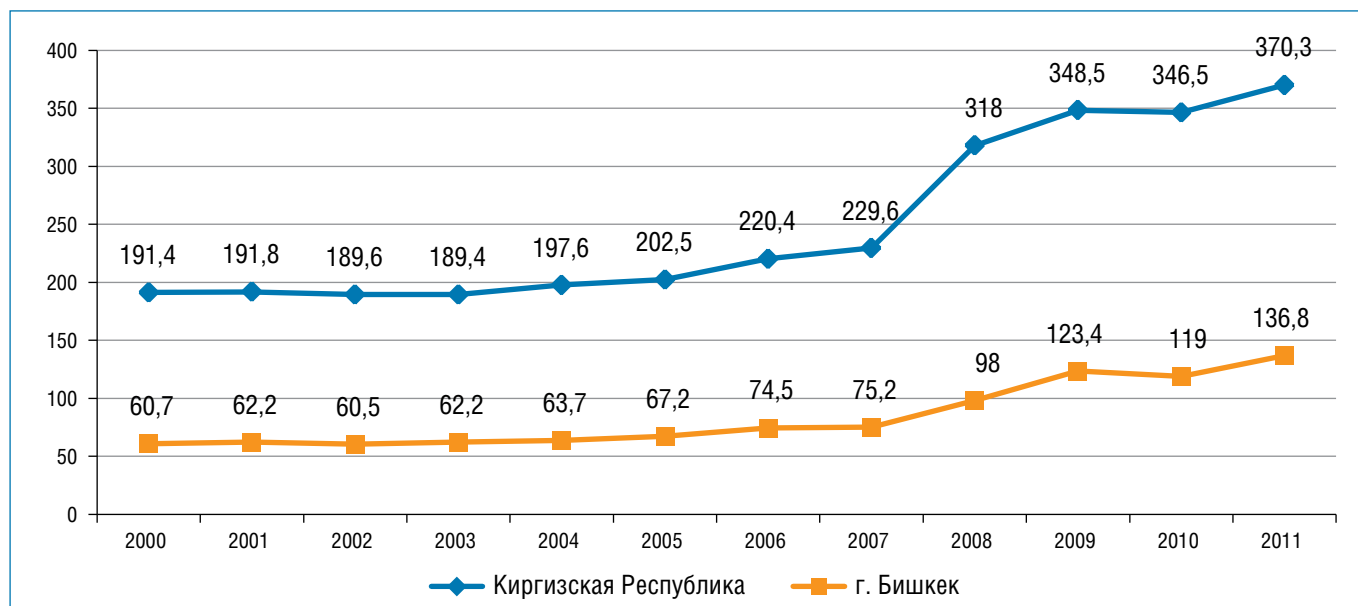


Рисунок 4.1. Динамика автомобилизации Кыргызстана и г. Бишкек за 2000-2011

В то же время в Кыргызстане существует проблема учета реальной стоимости автомобиля, так как большая доля транспортных средств реализуется на вторичном рынке. Поэтому с целью установления стоимости транспортных средств была разработана тарифная сетка (таблица 4.2), где стоимость автомобиля зависит от страны производителя (1 категория – страны СНГ, 2 категория – страны Азии (Корея, Китай), 3 категория – страны Европы, США, Японии). Несмотря на то, что транспортные налоги, основанные на взимании процента от стоимости автомобиля, являются эффективным методом объединения экологического налога и налога на роскошь, методика учета стоимости транспортного средства на основе тарифной сетки не является объективной и не выполняет функцию налога на роскошь. Например, автомобили Ford Focus и

Mercedes В класса имея страну производителя Германия и объем двигателя от 1000 до 2000 мм<sup>3</sup> согласно тарифной сетке попадают в одну и ту же категорию и облагаются одинаковым сбором, в то время как даже в базовой комплектации их стоимость отличается в два раза. Таким образом, система расчета сбора за регистрацию на основе тарифной сетки не несет функцию налога на богатство и не целесообразна в использовании. На данном этапе, когда государство не способно объективно оценить стоимость автомобиля, целесообразно использовать налоги, которые основываются на объективных показателях.

На данный момент в Кыргызстане не действуют международные экологические стандарты на выбросы вредных веществ транспортными средствами (система Евро-1 – Евро-6).

Таблица 4.1. Действующие виды и ставки налогов и сборов на транспортные средства в Кыргызстане

Тип налога или сбора	Название	Ставка, база налогообложения	Законодательство
Налоги на приобретение	Сбор за регистрацию и перерегистрацию транспортных средств	Сборы, взимаемые за выдачу и замену специальной продукции, прием экзаменов и проведение технических осмотров автотранспорт (ответственный орган Государственная регистрационная служба ГРС) Тарифная сетка на основе страны производителя, года выпуска и объема двигателя.	Статья 3, Закон «О неналоговых платежах» Постановление Правительства Кыргызстана от 15 февраля 2003 года № 65 «Об утверждении Правил регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним в Государственной регистрационной службе при Правительстве Кыргызской Республики»
Налоги на владение	Налог на движимое имущество	Прогрессивная шкала в зависимости от объема двигателя и срока эксплуатации.	Налоговый кодекс, Раздел XIII, ст. 323–328.
Налоги на использование	Акцизный налог на автомобильное топливо	3000 сом/тонна – легкие и средние дистилляты и прочие бензины 800 сом/тонна – дизтопливо	Статья 287, Налоговый кодекс Постановление Правительства КР от 30 декабря 2008 года N 735
	Сбор за проезд транспортных средств по платным дорогами и по искусственным сооружениям на автомобильных дорогах общего пользования	Сборы за взвешивание и измерение максимальных размеров и других линейных параметров транспортных средств и сборы за пропуск транспортных средств со специальным и неделимым грузом по автомобильным дорогам общего пользования	Статья 12-4, Закон «О Неналоговых платежах»

Таблица 4.2. Выдержка из тарифной сетки оценки автотранспортных средств, произведенных в странах СНГ.

год выпуска	2014		2013-2012		2011-2010		2009-2008	
	Стоимость, сомм	5 %, сомм	Стоимость, сомм	5 %, сомм	Стоимость, сомм	5 %, сомм	Стоимость, сомм	5 %, сомм
до 1000	160 000	8000	140 000	7000	120 000	6000	100 000	5000
с 1001 до 1500	190 000	9500	180 000	9000	160 000	8000	150 000	7500
с 1501 до 1700	240 000	12 000	220 000	11 000	200 000	10 000	155 000	7750
с 1701 до 2000	280 000	14 000	260 000	13 000	240 000	12 000	160 000	8000
с 2001 до 2500	320 000	16 000	300 000	15 000	260 000	13 000	170 000	8500
с 2501 и выше	370 000	18 500	340 000	17 000	280 000	14 000	180 000	9000

### 4.1.3. Сценарий развития дифференцированных налогов на выбросы CO<sub>2</sub> транспортом в Кыргызстане

Уровень выбросов CO<sub>2</sub> является наиболее объективным показателем. При этом, учитывая то, что из-за финансового положения населения в Киргизии большой спрос на б/у автомобили, которые были произведены при более низких экологических стандартах, резкое введение повышенных налогов наложит дополнительную нагрузку на население. Таким образом, возникает конфликт интересов между экологической и социальной целью. Понимая это, мы предлагаем реформировать сбор за регистрацию транспортных средств и налог на движимое имущество с учетом выбросов CO<sub>2</sub> и снижения ставки налога в зависимости от срока эксплуатации транспортного средства. При чем, снижение ставки рекомендуется использовать только для налога на имущество с целью обеспечить социальную льготу населению, которое не может заменить автомобиль на более новый. В то же время единая система расчета сбора за регистрацию позволит стимулировать население выбирать более экологически чистые автомобили при покупке.

#### Шаг 1. Реформирование сбора за регистрацию и перерегистрацию транспортных средств с учетом выбросов CO<sub>2</sub>

**Налогоплательщики:** юридические или физические лица, регистрирующие транспортные средства.

**База налогообложения:** уровень выбросов CO<sub>2</sub> и срок эксплуатации транспортного средства.

**Ставка сбора:**

Таблица 4.3. Ставка сбора за регистрацию и перерегистрацию транспортного средства.

Уровень выбросов CO <sub>2</sub> (г/км)	Ставка сбора за превышение нормы (сом/1 г/км)
До 100 включительно	0
От 100 до 180	300
Свыше 180	1000

**Периодичность:** при регистрации или перерегистрации транспортного средства.

**Преимущества:**

- оценка размера сбора основана только на объективных критериях;
- привлечение внимания покупателей автомобилей к значению уровня выбросов CO<sub>2</sub>;
- защита уязвимых групп населения.

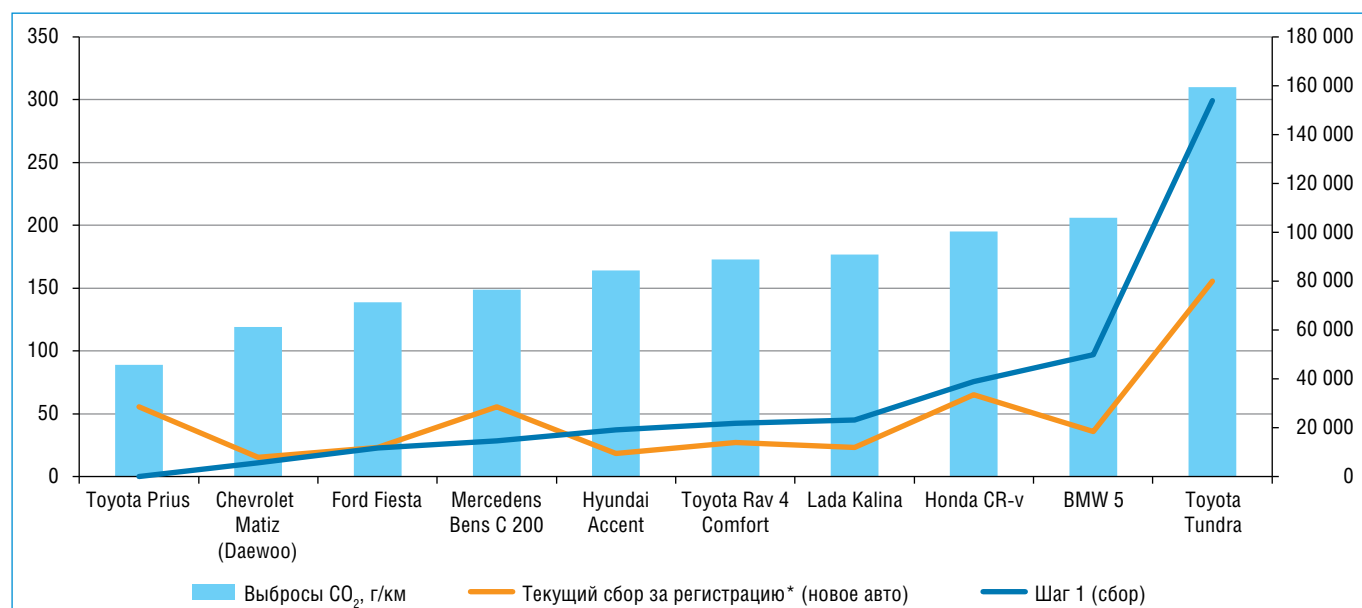


Рисунок 4.2. Сравнение величины сбора за регистрацию транспортного средства до и после внедрения сценария.

## Шаг 2. Реформирование налога на движимое имущество с учетом уровня выбросов CO<sub>2</sub>

**Налогоплательщики:** юридические или физические лица, владеющие транспортными средствами.

**База налогообложения:** уровень выбросов CO<sub>2</sub> и срок эксплуатации транспортного средства.

**Ставка сбора:**

Таблица 4.4. Ставка налога на движимое имущество.

Уровень выбросов CO <sub>2</sub> (г/км)	Ставка сбора за превышение нормы (сом/1 г/км)
До 100 включительно	0
От 100 до 180	20
Свыше 180	50

Таблица 4.5. Коэффициент снижения ставки налога в зависимости от срока эксплуатации транспортного средства.

Сроки эксплуатации, включая год выпуска заводом-изготовителем	Коэффициент снижения ставки налога
До 5 лет	1,0
от 5 до 10 лет	0,9
от 10 до 15 лет	0,8
свыше 15 лет	0,6

**Периодичность:** ежегодный платеж.

**Преимущества:**

- привлекает внимание к уровню экологичности автомобиля;
- защищает уязвимые группы населения, которые не способны приобрести новый автомобиль;
- накладывает дополнительную нагрузку на автомобили с очень высоким уровнем выбросов CO<sub>2</sub>.

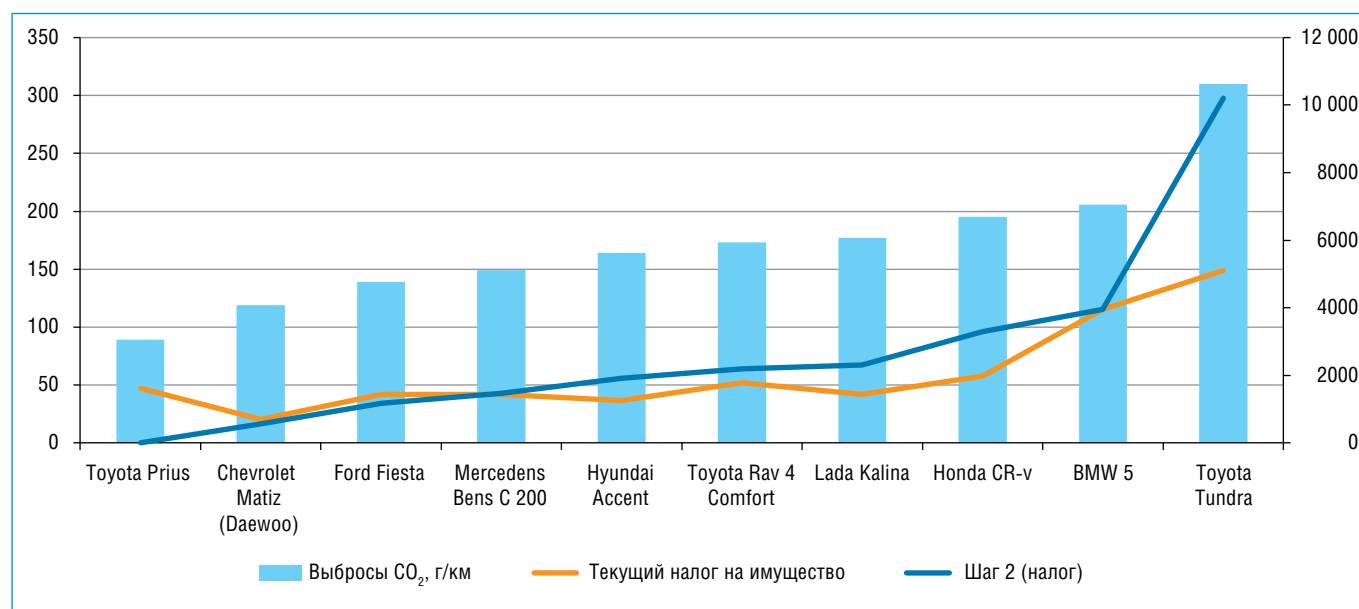


Рисунок 4.3. Сравнение размера налога на движимое имущество до и после внедрения сценария



## 4.2. Россия

Транспорт занимает пятое место в России среди секторов энергопотребления после производства тепла и электроэнергии, обрабатывающей промышленности и жилых зданий.<sup>13</sup> На долю автомобильного транспорта приходится наибольшее энергопотребление в транспортной отрасли (48 %) <sup>14</sup> в России. В период с 1995 г. по 2009 г. число личных автомобилей выросло на 133 %.

### 4.2.1. Обзор рынка автомобильного транспорта в России

По данным 2010 г. В России насчитывалось 293 автомобиля на 1000 жителей (это наибольший уровень автомобилизации среди стран ВЕКЦА), а согласно данным «Автостат» по состоянию на середину 2014 года приходилось уже 340 транспортных средств.<sup>15</sup>

По состоянию на 1 января 2013 года парк легковых автомобилей на территории России составил 36,9 млн. единиц. При этом сам парк имеет довольно высокий средний возраст. Так, на долю машин старше 10 лет приходилась почти половина (49,9 %), что соответствовало 18,42 млн. единиц. В то же время новых автомобилей, возраст которых не превышает 3-х лет, числилось 6,28 млн. экземпляров (17 %).

Свыше половины парка легковых автомобилей в стране произведено в России, в основном производства АвтоВАЗ – в настоящее время его доля равна 37 % российского парка или 13,67 млн. автомобилей. На долю других российских марок приходится более 13 %, что эквивалентно 4,9 млн. автомобилей. Оставшуюся часть, т.е. около половины парка, составляют иномарки в количестве 18,19 млн. единиц. Таким образом, для обеспечения контроля за экологической ситуацией в России целесообразно разработать программу повышения экологичности транспортных средств отечественного производства.

### 4.2.2. Действующая система налогов и сборов в России

До 2003 года в России существовал дорожный налог, который впоследствии заменили на транспортный налог, которым ежегодно облагаются все зарегистрированные автомобили и который не является целевым, т.е. собранные средства поступают в общий бюджет. В Таблице 4.6 представлены действующие налоги и сборы в России.

### 4.2.3. Сценарии развития дифференцированных налогов на выбросы CO<sub>2</sub> транспортом в России

<sup>13</sup> [http://www.ifc.org/wps/wcm/connect/41b3eb004b5f68338a00bb6eac26e1c2/FINAL\\_EE\\_report\\_rus.pdf?MOD=AJPERES](http://www.ifc.org/wps/wcm/connect/41b3eb004b5f68338a00bb6eac26e1c2/FINAL_EE_report_rus.pdf?MOD=AJPERES)

<sup>14</sup> <http://www.proecotrans.ru/upload/iblock/046/0460b674b034e785c93ce2c618e40e4f.pdf>

<sup>15</sup> <http://www.autostat.ru/news/view/18017/>

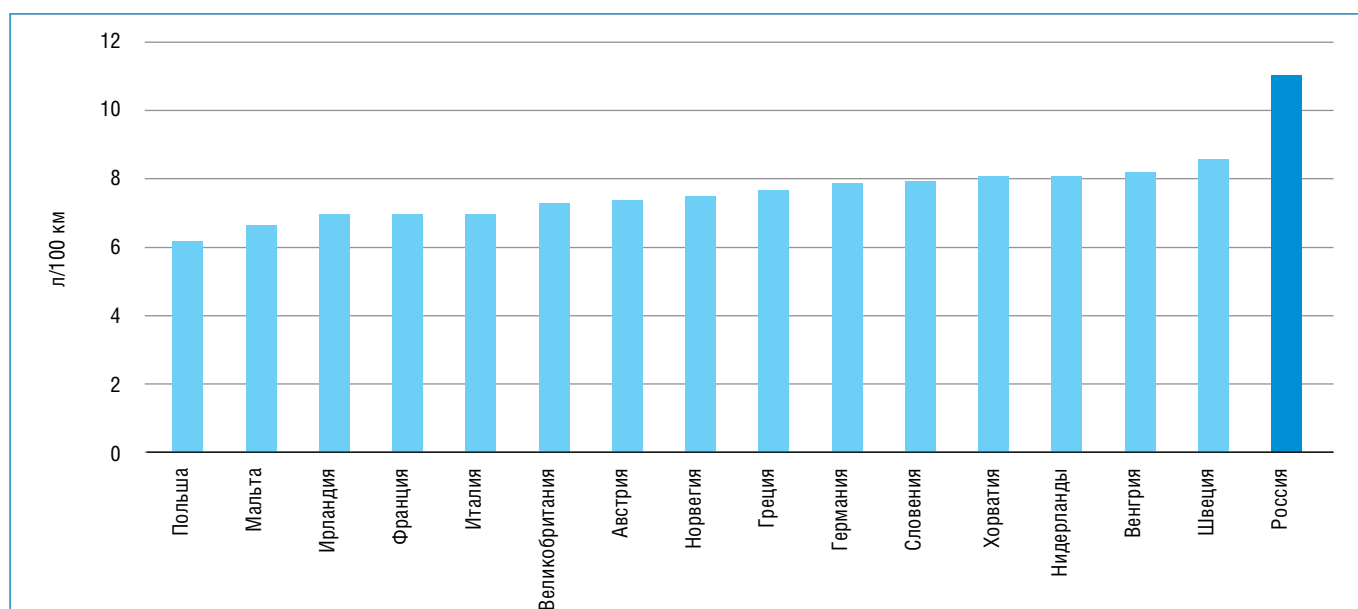


Рисунок 4.4. Сравнение показателей энергоёмкости пассажирских автомобилей в 2004 г.

Таблица 4.6. Действующие виды и ставки налогов и сборов на транспортные средства в России

Тип налога	Название	Ставка, база налогообложения	Законодательство
Налоги на приобретение	Акциз на легковые автомобили	Дифференцированная шкала, основанная на мощности двигателя легковых автомобилей.	Глава 22 Налогового кодекса Российской Федерации
	Налог на добавочную стоимость (НДС)	18 %	Глава 21 Налогового кодекса Российской Федерации
	Утилизационный сбор	Базовая ставка для легковых автомобилей составляет 20 тысяч рублей	Постановление от 26 декабря 2013 г. N 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств и шасси и о внесении изменений в некоторые акты правительства Российской Федерации»
Налоги на владение	Транспортный налог (региональный)	Дифференцированная шкала, основанная на мощности двигателя транспортного средства в лошадиных силах. Допускается установление дифференцированных налоговых ставок в отношении каждой категории транспортных средств, а также с учетом количества лет, прошедших с года выпуска транспортных средств, и (или) их экологического класса.	Глава 28 Налогового кодекса Российской Федерации
Налоги на использование	Акциз на бензин	Дифференцированная шкала, в зависимости от класса автомобиля.	Глава 22 Налогового кодекса Российской Федерации
	Налог на добавочную стоимость (НДС) на топливо	18 %	Глава 21 Налогового кодекса Российской Федерации

## Сценарий 1. Введение экологического сбора при регистрации легковых автомобилей (с учетом стоимости автомобиля)

Сбор базируется на прогрессивной шкале в зависимости от уровня выбросов CO<sub>2</sub> и применяется к легковым автомобилям при каждой регистрации.

**Налогоплательщики:** юридические и физические лица, регистрирующие транспортные средства в РФ.

**База налогообложения:** дифференцированная таблица процента от стоимости автомобиля в зависимости от уровня выбросов CO<sub>2</sub>. Стоимость нового автомобиля определяется на основе стоимости, к которой применяется НДС или подобный налог, а для автомобилей бывших в употреблении стоимость базируется на рыночной цене автомобиля.

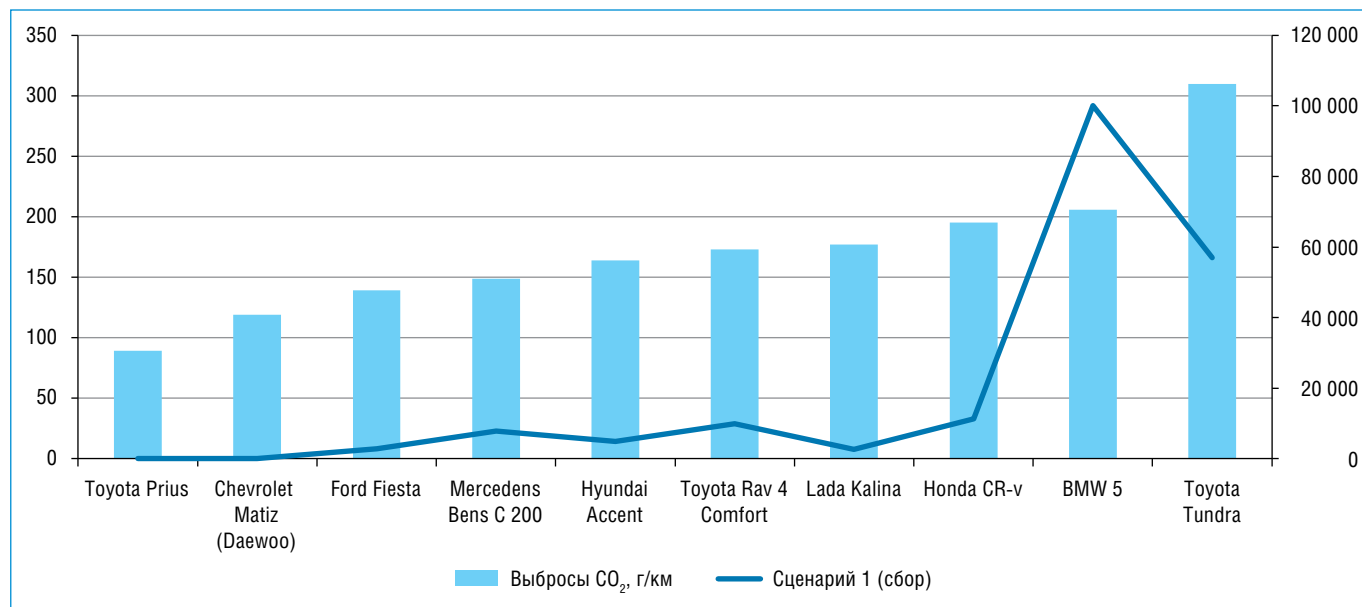
**Ставка:** согласно таблице 4.7.

**Таблица 4.7. Дифференцированная таблица сбора за регистрацию в зависимости от выбросов CO<sub>2</sub> и стоимости автомобиля.**

Уровень выбросов CO <sub>2</sub> (г/км)	Размер налога в процентах от стоимости транспортного средства (%)
< 120 г/км (кроме мотоциклов)	0,0
ТС имеющие один двигатель, не являющийся ДВС	0,0
120 г/км < выброс CO <sub>2</sub> < 160 г/км	0,5
160 г/км < выброс CO <sub>2</sub> < 200 г/км	1,0
200 г/км ≤ выброс CO <sub>2</sub>	3,0

**Преимущества:**

- Привлечение внимания пользователей автомобилей к значению уровня выбросов CO<sub>2</sub>.
- Увеличение поступлений в бюджет за счет того, что сбор осуществляется при каждой регистрации.
- Налог одновременно выполняет роль налога «на богатство».



**Рисунок 4.5. Зависимость экологического сбора при регистрации легковых автомобилей от уровня выбросов CO<sub>2</sub> после внедрения сценария 1**

## Сценарий 2. Региональный транспортный налог в зависимости от уровня выброса CO<sub>2</sub>

Сценарий основан на приведении базы налогообложения регионального транспортного налога к уровню CO<sub>2</sub>.

**Налогоплательщики:** юридические и физические лица, на которых зарегистрированы транспортные средства.

**База налогообложения:** уровень выбросов CO<sub>2</sub>; а для автомобилей, для которых данные об уровне выбросов CO<sub>2</sub> недоступны, за базу принимается мощность автомобиля (согласно действующим ставкам налога).

**Периодичность:** ежегодный платеж.

**Ставка:** согласно таблице 4.8.

Таблица 4.8. Возможные ставки транспортного налога на основе выбросов CO<sub>2</sub>.

Уровень выбросов CO <sub>2</sub> (г/км)	Ставка сбора в рублях за 1 г/км
До 100 включительно	0
От 100 до 150 включительно	30
От 150 до 200 включительно	60
Свыше 200	100

**Преимущества:**

- Не накладывает существенного дополнительного бремени при покупке автомобиля.
- Привлекает внимание к уровню экологичности автомобиля постоянно, а не только при покупке.

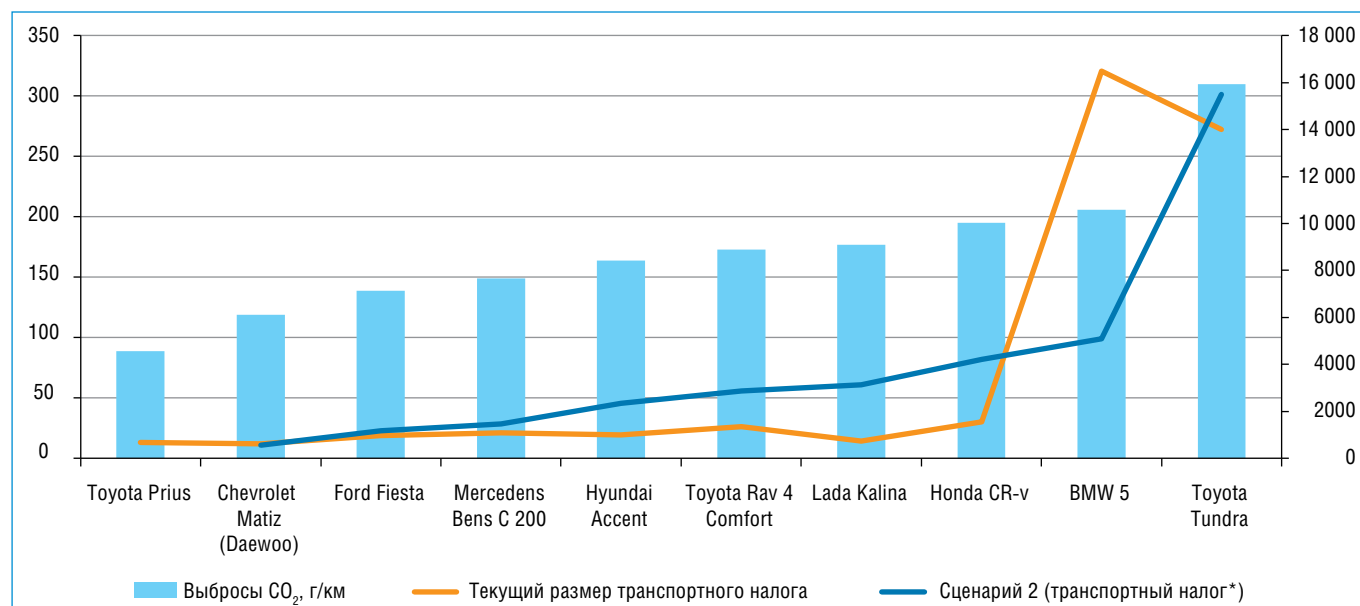


Рисунок 4.6. Сравнение величины регионального транспортного налога до и после внедрения сценария 2





## 4.3. Украина

### 4.3.1. Обзор рынка автомобильного транспорта в Украине

На 01.01.2011 г. согласно данным AUTO-Consulting в Украине зарегистрировано 158 автомобилей на 1000 жителей (179 с учетом коммерческих автомобилей для частного использования).<sup>16</sup>

С 2006 по 2008 год в Украине наблюдался стремительный рост покупки автомобилей в условиях действия благоприятной системы кредитования. Однако экономический кризис 2008 привел к значительному падению объемов розничной продажи автомобилей в Украине. С 2012 года наблюдается восстановление рынка розничной продажи автомобилей.

Структура автомобильного парка существенно изменилась по сравнению с докризисным периодом. Согласно данным AUTO-Consulting за 2004-2011 гг. ощутимо увеличилось количество крупногабаритных автомобилей. С 2004 г. доля автомобилей SUV-класса выросла втрое к 2012 г.: с 7,8 % до 23,7 %. Одновременно доля небольших автомобилей класса В уменьшилась с 23,1 % до 11,1 %.<sup>17</sup> Таким образом, небольшие и более экологически приемлемые автомобили были вытеснены с рынка крупногабаритными авто, которые, как правило, производят значительно больший выброс вредных веществ в атмосферу.

Снижение доли новых авто приводит к старению подвижного состава. На начало 2012 г. 60 % зарегистрированных в Украине автомобилей эксплуатировались более 10 лет и 27 % – свыше 15 лет. А поскольку эти автомобили были произведены в то время, когда экологические стандарты были значительно ниже нынешних, то они существенно влияют на экологические характеристики украинского парка транспортных средств. С 1 января 2014 г. в Украине действует стандарт Евро-4, однако он распространяется только на новые автомобили, ввозимые на территорию Украины.

В настоящее время в Украине действует стандарт топлива Евро-3 и, наряду с попыткой перейти на стандарт Евро-4 уже с января 2014 г., правительство отложило введения запрета на топливо стандарта Евро-3 до 2016 г. Топливо стандарта Евро-4 содержит меньше серы и ароматических соединений.

### 4.3.2. Действующая система налогов и сборов в Украине

В 2015 году в Украине произошли существенные изменения в налоговом законодательстве, которые также коснулись налогообложения транспортных средств. Среди позитивных изменений можно отметить увеличение ставок акциза на транспортные средства со сроком эксплуатации более 5 лет и с большим объемом двигателя. А также введен налог на владение транспортным средством со сроком эксплуатации до 5 лет и объемом двигателя свыше 3000 куб.см (для бензиновых) и 2500 куб.см (для дизельных). Владельцы таких автомобилей обязаны ежегодно платить 25 000 грн. (около 1000 евро) и таким образом данный налог одновременно выполняет роль налога на богатство. Однако такой подход был критически воспринят обществом, так как некоторые

<sup>16</sup> <http://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=1976>

<sup>17</sup> <http://www.epravda.com.ua/publications/2012/02/21/316548/>



очень дорогие автомобили с объемом двигателя меньше 3000 куб. см не попали под действие этого налога.

Несмотря на то, что введение налога на владение автомобиля является позитивным шагом, использование дифференцированной шкалы вычисления налога в зависимости от стоимости транспортного средства и уровня выбросов CO<sub>2</sub> (см. сценарий 2) является наиболее эффективным методом влияния на выбор транспортного средства и реализации налога на богатство.

К негативным изменениям в системе налогообложения можно отнести отмену сбора за первую регистрацию транспортного средства. Варианты определения, а также преимущества использования сбора за первую регистрацию представлены в сценариях 1 и 2.

Относительно изменений в системе налогов на использование транспортных средств, то в 2011 году был введен налог на выбросы в атмосферный воздух загрязняющих веществ передвижными источниками загрязнения, величина которо-

го определялась к тонне топлива и дифференцировалась от качества. При этом величина налога была настолько незначительная, что не оказывала должного влияния. Начиная с 2015 года, налог был отменен, и величина сбора была включена в ставку акциза на топливо, что незначительно увеличило стоимость топлива, а именно приблизительно на 4 евро на тонну. При этом ставка акциза не зависит от качества топлива, а потому не соответствует принципу «загрязнитель платит».

Информация об актуальных налогах и сборах на приобретение, владение и использование транспортных средств в Украине представлена в таблице 4.9.

### 4.3.3. Сценарии развития дифференцированных налогов на выбросы CO<sub>2</sub> транспортом в Украине

Предложенные сценарии описывают различные концепции реформирования действующей системы налогообложения, при этом ставки сборов и налогов могут быть повышены при политической воле правительства.

Таблица 4.9. Действующие виды и ставки налогов и сборов на транспортные средства в Украине.

Тип налога или сбора	Название	Ставка, база налогообложения	Законодательство
Налоги на приобретение	НДС	20 %	Налоговый кодекс, раздел 6, статья 193 <sup>18</sup>
	Акцизный сбор	Объем цилиндров двигателя и возраст автомобиля	Статья 215.3.5. Налогового кодекса, раздел 7 <sup>19</sup>
	Сбор на обязательное государственное пенсионное страхование с операций по отчуждению легковых автомобилей	3 % – если стоимость легкового автомобиля не превышает 165 размеров прожиточного минимума на 1 января отчетного года;	Согласно Постановлению КМУ от 3 ноября 1998 г. № 1740
		4 % – если стоимость легкового автомобиля составляет от 165 до 290 размеров прожиточного минимума на 1 января отчетного года;	
		5 % – если стоимость легкового автомобиля превышает 290 размеров прожиточного минимума на 1 января отчетного года.	
Специальная пошлина на легковые автомобили и автомобили с максимальным количеством пассажирских мест не превышающих 8	Специальные меры применяются сроком на три года путем введение специальной пошлины в отношении импорта в Украину вышеупомянутой продукции в зависимости от рабочего объема цилиндров двигателя. Согласно с Решением Комиссии от 12.02.2015 г. № СП-328/2015/4442-06 специальная пошлина на гибридные автомобили была отменена.	Срок действия 28.05.2012 г. – 27.05.2015 г. Основание: Решение Межведомственной комиссии по международной торговле от 28.04.2012 г. № СП-275/2012/4423-08 <sup>20</sup>	
Импортный сбор	10 % ввозная пошлина на легковые автомобили +5 % на протяжении года на ввоз автомобилей и комплектующих (сроком на 12 месяцев)	Статья 374 Таможенного Кодекса. Проект Закона № 1562 «Про мероприятия относительно стабилизации платёжного баланса Украины согласно со статей XII Генерального соглашения про тарифы и торговлю 1994 г.»	
Налоги на владение		Владельцы автомобилей со сроком эксплуатации до 5 лет и объемом двигателя свыше 3000 куб.см (для бензиновых) и 2500 куб.см (для дизельных) обязаны ежегодно платить 25 000 грн.	Статья 267 Налогового кодекса от 28.12.14
Налоги на использование	Акциз на топливо	Топливо, 202 евро за тонну моторного бензина (не дифференцируется по содержанию свинца), 44 – сжиженный газ, 102 – биодизель и его смеси, 99 – топливо моторное альтернативное	Статья 215.3.4 Налогового кодекса <sup>21</sup>
	НДС	20 %	Раздел 6 Налогового кодекса <sup>22</sup>

18 <http://minrd.gov.ua/nk/rozdil-v--podatok-na-dodanu-vartist/>

19 <http://minrd.gov.ua/nk/rozdil-vi--aktsizniy-podatok-/>

20 <http://www.ukurier.gov.ua/uk/articles/povidomlennya-pro-zastosuvannya-specialnih-zahodiv/p/>

21 <http://minrd.gov.ua/nk/rozdil-vi--aktsizniy-podatok-/>

22 <http://minrd.gov.ua/nk/rozdil-v--podatok-na-dodanu-vartist/>

## Сценарий 1. Внедрение сбора при регистрации транспортного средства

Налог базируется на прогрессивной шкале ставки налога в зависимости от уровня выбросов CO<sub>2</sub> и применяется к легковым автомобилям при каждой регистрации.

**Плательщики сбора:** юридические и физические лица, регистрирующие транспортные средства в Украине.

**База налогообложения:** уровень выбросов CO<sub>2</sub>; а для автомобилей, для которых данные об уровне выбросов CO<sub>2</sub> недоступны, за базу берется объем двигателя.

**Ставки сбора:**

**Таблица 4.10. Дифференцированная таблица с фиксированным размером ставки сбора**

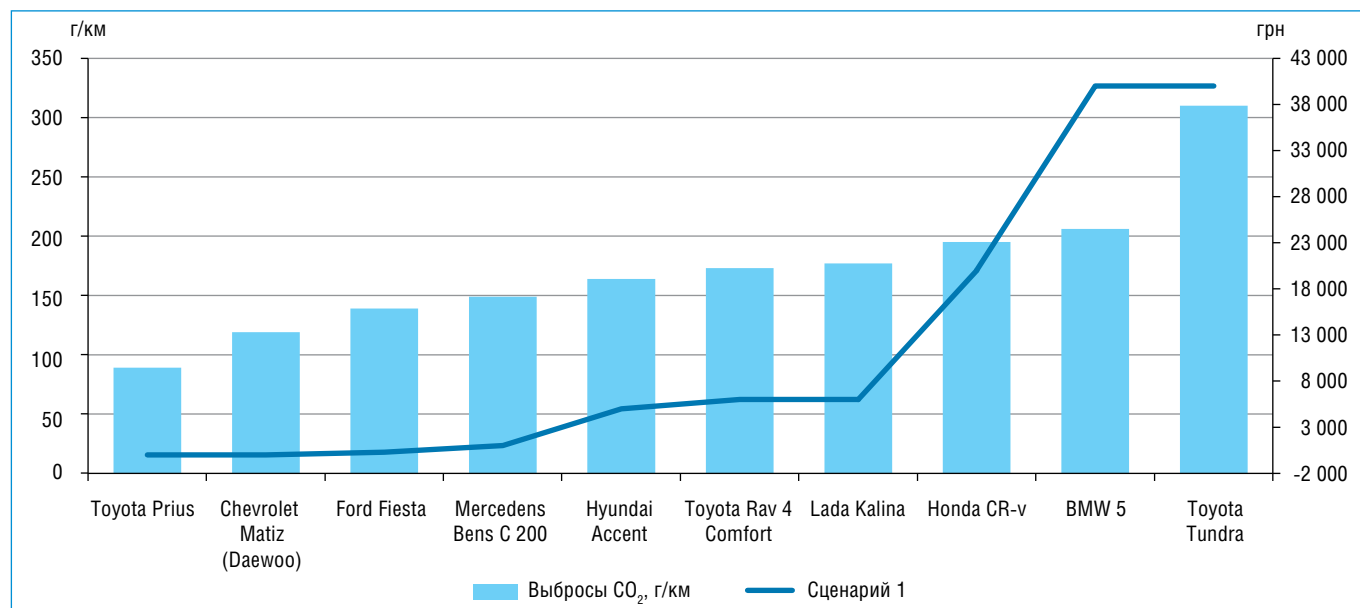
Уровень выбросов CO <sub>2</sub> (г/км)	Величина налога (грн.)
уровень ≤ 120	0
121 ≤ уровень ≤ 130	150
131 ≤ уровень ≤ 140	300
141 ≤ уровень ≤ 150	1000
151 ≤ уровень ≤ 160	3000
161 ≤ уровень ≤ 170	5000
171 ≤ уровень ≤ 180	6000
181 ≤ уровень ≤ 190	10 000
191 ≤ уровень ≤ 200	20 000
201 ≤ уровень	40 000

**Периодичность:** Сбор уплачивается физическими и юридическими лицами перед проведением каждой регистрации транспортных средств в Украине.

На Рисунке 4.7 представлено размер сбора за регистрацию транспортного средства в отношении выбросов CO<sub>2</sub> для девяти марок автомобилей по предлагаемой ставке. Поскольку базой налогообложения являются выбросы CO<sub>2</sub>, то размер налога пропорционален уровню выбросов.

**Преимущества:**

- Привлечение внимания пользователей автомобилей к значению уровня выбросов CO<sub>2</sub>.
- Снижение привлекательности автомобилей, бывших в употреблении.
- Увеличение поступлений в бюджет за счет того, что сбор осуществляется при каждой регистрации.



**Рисунок 4.7. Зависимость сбора за первую регистрацию от уровня выбросов CO<sub>2</sub> после внедрения сценария 1**

## Сценарий 2. Введение сбора при регистрации транспортного средства в зависимости от стоимости транспортного средства и уровня выбросов CO<sub>2</sub>

**Размер сбора:** определяется в зависимости от уровня выбросов CO<sub>2</sub> и стоимости автомобиля. Налог уплачивается единовременно при регистрации транспортного средства.

**Плательщики сбора:** юридические и физические лица, регистрирующие транспортные средства в Украине.

**База налогообложения:** дифференцированная таблица процента от стоимости автомобиля в зависимости от уровня выбросов CO<sub>2</sub>. Стоимость нового автомобиля определяется на основе стоимости, к которой применяется НДС или подобный налог, а для автомобилей бывших в употреблении стоимость базируется на рыночной цене автомобиля.

**Ставки сбора:**

Таблица 4.11. Дифференцированная таблица ставки сбора в зависимости от стоимости транспортного средства

Уровень выбросов CO <sub>2</sub> (г/км)	Размер налога в процентах от стоимости транспортного средства (%)
< 120 г/км (кроме мотоциклов)	0,0
ТС имеющие один двигатель, не являющийся ДВС	0,0
120 г/км < выброс CO <sub>2</sub> < 160 г/км	0,5
160 г/км < выброс CO <sub>2</sub> < 200 г/км	3,0
200 г/км ≤ выброс CO <sub>2</sub>	10,0

**Периодичность:** Сбор уплачивается физическими и юридическими лицами перед проведением каждой регистрации транспортных средств в Украине.

**Преимущества:**

- Налог одновременно выполняет роль налога «на богатство».
- Четко отражен принцип «загрязнитель платит» поскольку ставка сбора существенно увеличивается для автомобилей с слишком большим уровнем выбросов.
- Защита уязвимых слоев населения, поскольку владелец бюджетного (или старого) авто платит меньше, чем собственник дорогого авто при одинаковом уровне выбросов CO<sub>2</sub>.

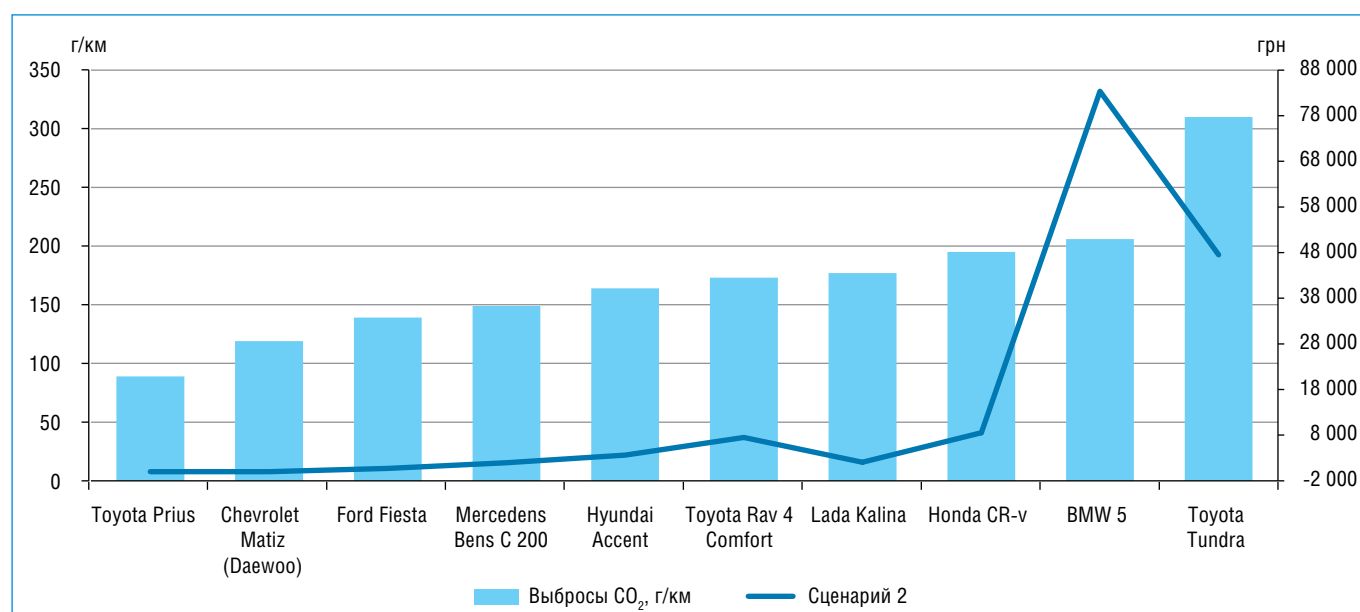


Рисунок 4.8. Зависимость сбора за первую регистрацию от уровня выбросов CO<sub>2</sub> после внедрения сценария 2

### Сценарий 3. Реформирование ежегодного налога на владение автомобилем в зависимости от уровня выброса CO<sub>2</sub> и объема двигателя

**Плательщики сбора:** юридические и физические лица, которые являются владельцами автомобилей, или, в случае оформления доверенности те, на кого эта доверенность оформлена.

**База налогообложения:** налог начисляется по объему двигателя и дополнительно к ставке сбора, основанной на объеме двигателя, рассчитывается размер налога в соответствии с уровнем выбросов CO<sub>2</sub>.

**Ставки сбора:** Ставка рассчитывается как сумма размера сбора согласно Таблице 4.12, а также за каждый грамм выброса CO<sub>2</sub>, превышающей установленную норму 150 г/км – 40 грн. за каждый грамм CO<sub>2</sub>, с последующим понижением нормы до 120, 100 и 90 г/км в течении следующих 5–7 лет.

Таблица 4.12. Дифференцированная таблица ставки сбора с учетом объема цилиндров двигателя

Группа	Объем цилиндров двигателя (см <sup>3</sup> )		Ставка сбора, за 100 см <sup>3</sup> объема цилиндра двигателя (грн)
	От	До (включительно)	
1	до 1000		3,53
2	1001	1500	5,88
3	1501	1800	8,22
4	1801	2500	11,75
5	2501	3500	29,38
6	3501	4500	47,00
7	4501	5500	52,88
8	5501	6500	64,63
9	свыше 6500		70,50

**Периодичность:** Сбор уплачивается ежегодно, начиная с момента регистрации.

**Преимущества:**

- Существенное увеличение поступлений в бюджет за счет того, что сбор начисляется ежегодно.
- Не накладывает существенного дополнительного бремени при покупке автомобиля.
- Привлекает внимание к уровню экологичности автомобиля постоянно, а не только при покупке.

На данный момент автомобили с объемом двигателя свыше 3000 см<sup>3</sup> (2500 см<sup>3</sup> для дизельных) и сроком эксплуатации до 5 лет облагаются налогом в 25 000 грн. При внедрении сценария 3 произойдет снижение ставки налога для автомобилей данной категории, в то же время в сценарии 2 описана система сбора за регистрацию транспортного средства, которая позволяет реализовать налог на богатство и налог по принципу «загрязнитель платит». Мы рекомендуем использовать оба механизма для обеспечения полноценной системы налогообложения.

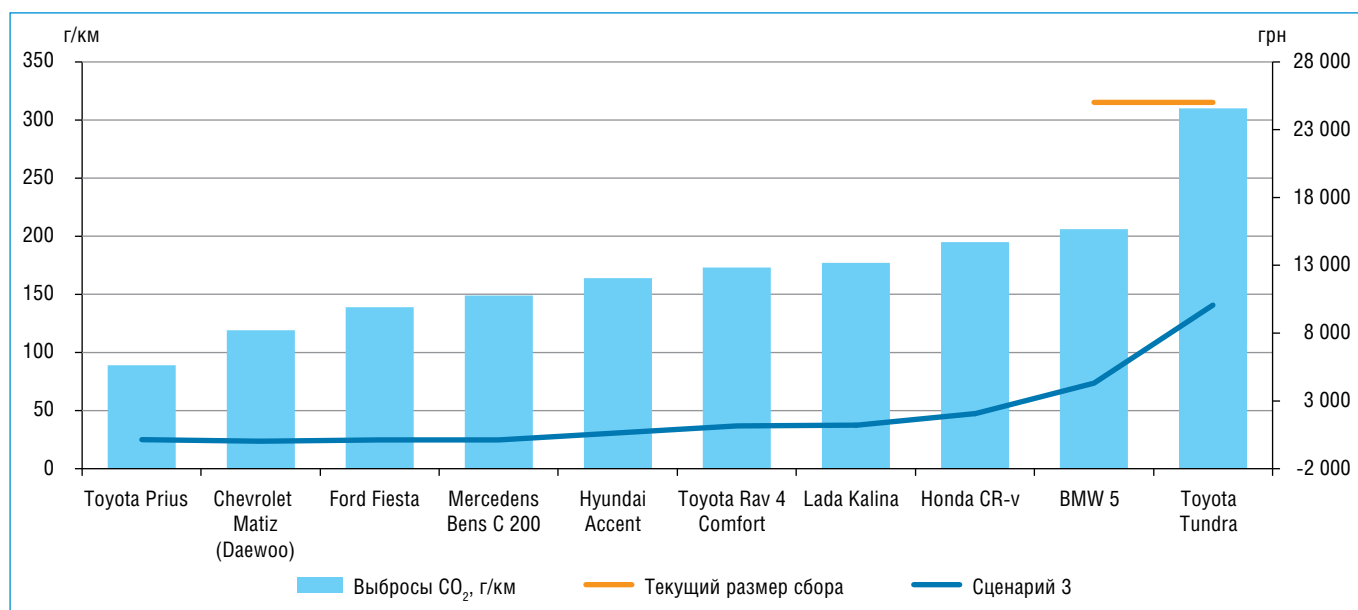


Рисунок 4.9. Сравнение величины налога до и после внедрения сценария 3



## Выводы

Транспортный сектор занимает существенную роль в энергоэффективности любой страны, а также ответственен за значительную долю выбросов газов CO<sub>2</sub>. Обзор опыта европейских стран показал, что реформирование налоговой политики, разработка налогов и сборов, которые основываются на показателях выбросов CO<sub>2</sub> автомобильным транспортом может привести к существенному снижению суммарных выбросов. При этом возможно постепенное увеличение ставки налога на автомобили с высоким уровнем выбросов.

К сожалению, ни одна страна ВЕКЦА не использует уровень выбросов CO<sub>2</sub> как базу налогообложения автомобильного транспорта. В рассмотренных странах ставки налогов основаны на данных об объеме двигателя (Украина, Кыргызстан) или мощности автомобиля (Россия), в то время как ни один ни другой показатель не отображают объемы выбросов CO<sub>2</sub> автомобильным транспортом.

На данный момент Кыргызстан нуждается в наиболее существенной реформе транспортного сектора. Более 50 % автомобилей, импортируемых в страну, имеют срок эксплуатации более 10 лет, при этом в стране не действуют никакие экологические стандарты контроля уровня выбросов вредных веществ. Большая часть автомобилей

сконцентрирована в столице и все это приводит к экологической катастрофе, вызванной уровнем загазованности города. Реформирование сбора за первую регистрацию и налога на движимое имущество на основе данных о выбросах CO<sub>2</sub> позволит привлечь внимание автомобилистов к проблеме и стимулировать рынок экологически безопасных автомобилей.

Россия имеет достаточно обоснованную систему налогообложения транспортных средств, за исключением того, что она базируется на мощности транспортного средства, который не является объективным экологическим показателем. Учет уровня выбросов CO<sub>2</sub> позволит снизить риск экологической катастрофы, связанной со стремительным ростом уровня автомобилизации. Отдельной задачей по повышению уровня экологичности транспортных средств для России является стимулирование отечественного производителя повысить стандарты экологичности выпускаемых автомобилей.

В системе налогообложения Украины в последнее время произошли изменения и появился налог на владение транспортным средством, который распространяется только на новые автомобили с большим объемом двигателя. Внедрение такого налога является позитивным шагом,

в то же время использование значений выбросов CO<sub>2</sub> обеспечит более объективную реализацию принципа «загрязнитель платит» при этом позволит создать целевой фонд бюджета для развития экологического сектора в стране. Привязка налоговой системы к соответствию уровню выбросов CO<sub>2</sub> позволит повлиять на тенденцию к покупке крупногабаритных, экологически непривлекательных автомобилей, которая сложилась в Украине за последние 15 лет.

Взимая с автовладельцев полную стоимость использования личного автотранспорта государство сможет стимулировать использование более экологичных транспортных средств, реализовать экологический принцип «загрязнитель платит», а также создать финансовую основу для реализации экологических программ, инвестировать в научно-исследовательскую деятельность, создать пункты утилизации транспортных средств и многое другое.



[www.infoclimate.org](http://www.infoclimate.org)

**Климатическая сеть НПО ВЕКЦА** это региональная часть международной климатической сети The Climate Action Network International ([www.climatenetwork.org](http://www.climatenetwork.org)).

**CAN-International** – это всемирная коалиция более чем 900 неправительственных организаций, совместно работающих с целью уменьшения влияния человека на климат Земли.

*«Несмотря на то, что уровень автомобилизации в странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА) значительно ниже, чем в Европе, загрязнение окружающей среды транспортными средствами является довольно острой проблемой».*

*«На данный момент в странах ВЕКЦА не существует ни одного фискального инструмента, который бы действовал по принципу «загрязнитель платит», т. е. предусматривал бы налогообложение владельцев автомобилей в соответствии с объемами выбросов вредных веществ в атмосферу».*

