

*Вчера прозвучало сразу два громких предложения, которые серьезно повлияют на кошелек автовладельцев.*

Начнем с того, которое имеет все шансы быть оформленным в ближайшее время. Речь идет о стоимости полиса ОСАГО. Банк России предлагает повысить территориальные коэффициенты, но при этом не трогать тариф этого вида страхования.

Напомним, что страховщики уже давно и настойчиво требуют поднять тариф на ОСАГО. На сегодняшний день он равен 1980 рублям для легковых автомобилей физических лиц. Этот тариф ни разу не изменялся с момента появления такой услуги, как обязательное страхование автогражданской ответственности. На сегодняшний момент, по мнению участников рынка, убыточность этого вида страхования уже подошла к критической черте 77 процентов. А в некоторых регионах перевалила за 100 процентов. И это при нынешнем уровне ответственности.

Напомним, что в Госдуме ко второму чтению готовятся поправки в закон об ОСАГО, согласно которым лимит ответственности страховщиков по этому виду страхования вырастет в разы. По материальному ущербу он составит 400 тысяч рублей против сегодняшних 120 тысяч. По жизни и здоровью – 500 тысяч против ныне действующих 160 тысяч. Таким образом, затраты страховщиков должны резко увеличиться. Соответственно, увеличится и убыточность компаний. Именно поэтому они настаивали на увеличении базового тарифа. Однако мегарегулятор этого рынка Центробанк, похоже, принял другое решение. Оставить тарифы на том же уровне, но увеличить территориальные коэффициенты. В число регионов, в которых будет изменен территориальный коэффициент, вошли Адыгея, Башкортостан, Бурятия, Республика Марий Эл, Мордовия, Татарстан, Удмуртия, Хакасия, Чувашия, Камчатский край, Амурская, Архангельская, Владимирская, Волгоградская, Воронежская, Ивановская, Калужская, Кемеровская, Кировская, Курганская, Курская, Липецкая, Мурманская, Нижегородская, Оренбургская, Пензенская, Томская, Ульяновская, Челябинская, Ярославская области и Ненецкий АО. Среди городов с наиболее существенным увеличением регионального коэффициента оказались Казань, где предлагается повышение с 2 до 2,3, Петропавловск-Камчатский – с 1,1 до 1,9, Благовещенск – с 1,4 до 2,1, Иваново – с 1,8 до 2,4, Ульяновск – с 1,4 до 2,1, Челябинск – с 2 до 2,4 и Мурманск с максимальным коэффициентом – 2,5 против 1,7 ранее.

На сегодняшний день максимальный коэффициент равен 2. Он применяется в Москве.

Кстати, в столице, а также в Московской области, Санкт-Петербурге и Ленинградской области коэффициенты предлагается оставить прежними.

Владельцы электромобилей и гибридов могут полностью перестать платить транспортный налог. Экспертный совет Думы по стимулированию экологически чистого автотранспорта поддержал инициативу по изменению налоговой базы при расчете транспортного налога для электромобилей и гибридов. И направил обращение в Минфин и Минпромторг.

Депутаты предлагают исключить мощность электродвигателя из налогооблагаемой базы. «Сейчас владельцы электромобилей с увеличенным запасом хода и гибридов вынуждены платить транспортный налог фактически два раза – исходя из определения максимальной мощности и бензинового генератора, и электрических двигателей. И это при том, что мощность электродвигателей не наносит ущерба экологии. В то время как владельцы автомобилей с мощным двигателем внутреннего сгорания и, соответственно, с большим количеством выбросов CO<sub>2</sub> платят транспортный налог в меньшем объеме», – пояснил автор инициативы, председатель подкомитета по стратегическим инновациям в автомобильной сфере Торгово-промышленной палаты Андрей Панков.

Среди владельцев гибридов и электромобилей примерно 60–70 процентов составляют физлица, рассказывает эксперт Денис Рассомахин. С вступлением инициативы в законную силу транспортный налог для владельцев гибридов уменьшится примерно на 50 процентов (местами и больше), а для электромобилей – на все 100 процентов, поскольку именно столько в налогооблагаемой базе приходится на мощность электродвигателя в этих авто.

К примеру, владелец электромобиля Mitsubishi i-MiEV в Москве сейчас платит транспортный налог в размере 804,00 рубля, а после исключения мощности электродвигателя из налогооблагаемой базы налог составит 0,00 рубля. Владелец Toyota Prius в Москве платит транспортный налог в размере 2825,00 рубля, а будет – 912,00 рубля, подсчитывает Сергей Варламов, партнер компании «Налоговик». По его словам, изменение расчета транспортного налога вкупе с обнулением ввозных пошлин на электромобили (а это решение в этом году уже приняла Евразийская экономическая комиссия) послужит дополнительным доводом для населения в пользу приобретения «чистого» транспорта.

До сих пор люди переплачивали 40–50 процентов стоимости автомобилей уже во время их покупки и дальше платили внушительные суммы на их содержание, в том числе и в виде транспортного налога. Например, стоимость электромобиля Mitsubishi i-MiEV – 1,8 миллиона рублей. Около 40 процентов цены составляют таможенные пошлины (19 процентов для электромобилей), НДС и утилизационный сбор. «Отмена и снижение подобных расходов оживят этот рынок», – считает Варламов.

В большинстве стран экологически чистый транспорт пользуется спросом в том числе и потому, что ему предоставляются различные преференции. В России пока доля электротранспорта в общем количестве автомобилей составляет порядка 3–4 процентов. А это для загрязненных автомобильными выхлопами городов очень мало.

**Источник:** [Российская газета](#), № 65, 21.03.14

**Авторы:** Баршев В., Зыкова Т.