

Наступление 2010 года чуть было не ознаменовалось для автомобилистов если не финансовым нокаутом, то по крайней мере болезненным ударом по карману. Причем ударом, как это часто у нас бывает, со стороны государства: Совет Федерации одобрил в конце прошлого года закон, позволяющий региональным властям повышать транспортный налог в 10 раз. Кроме того, теперь ставки налога, установленные в регионе, могут зависеть от количества лет, прошедших с момента выпуска машины, а также от экологического класса.

Такие действия властей вызвали, ясное дело, недовольство среди автовладельцев. Возможно, оно могло бы даже вылиться в серьезные акции протеста (автовладельцы весьма активны в защите своих прав, это показал прежде всего опыт Приморья, Калининграда). Однако многие регионы либо совсем отказались повышать налог, побоявшись массовых протестов, за которые при нынешней российской политической системе вполне могли бы “полететь” чьи-то чиновничьи головы, а также ухудшения статистики по безработице (для многих транспортных компаний, и так работающих на грани рентабельности, повышение могло стать фатальным), либо повысили налог незначительно.

Так, москвичи продолжают платить прошлогодние ставки. Транспортный налог начисляется исходя из мощности двигателя в лошадиных силах. Столичные автовладельцы, предпочитающие легковые авто с двигателем мощностью до 70 л.с., транспортный налог вообще не платят. Московские власти объясняют это заботой об экологии. Те, кто владеет машинами мощностью от 70 до 100 л.с., платят 7 рублей за лошадиную силу в год. Разъезжающие на автомобилях мощностью от 100 до 125 “лошадок” платят уже по 20 рублей. От 125 до 150 – уже 30. От 150 до 175 – 38 рублей. Сорок пять рублей в год за лошадиную силу мотора отдают владельцы машин с мощностью двигателя 175-200 единиц. Ставка 60 рублей применяется при мощности двигателя 200-225 л.с. Владельцы легкового транспорта мощностью 225-250 л.с. платят 75 рублей. И уж совсем пожалеть остается несчастных обладателей автомобилей с двигателями мощнее 250 л.с. – они отдают государству по 150 рублей за каждую лошадиную силу, спрятанную под капотом их авто.

Для примера. Владелец старенькой 100-сильной “Волги” (ГАЗ 24-10) заплатит в год 700 рублей (а мог бы начать платить 7000). Плюс наверняка (во всяком случае законом это теперь разрешено) могла добавиться какая-то сумма за “выслугу лет” автомобиля: чем авто старше, тем дороже, исходя из логики, оно должно обходиться его владельцу. Сидящим за рулем Renault Logan повезло больше. Максимальная мощность двигателя “француза” ныне 84 л.с. Значит налог за него – аж 592 рубля в год. Стодвадцатисильная

Audi A4 1,8T обойдется уже в 2400 рублей в год, что, впрочем, тоже не назовешь существенной суммой. Кроссовер KIA Sorento с двигателем 2,4 л, мощностью 175 л.с. “потянет” на 6650 рублей. Toyota Land Cruiser Prado со своим четырехлитровым двигателем, развивающим мощность в 249 “лошадок”, – 18 675 рублей. А двухсотвосьмидесятисильный Volkswagen Touareg (3,6 л) обойдется уже в 42 000 рублей в год.

В регионах свои правила. В Петербурге упомянутая выше “Волга” в 2010 году будет стоить ее владельцу 2400 рублей (24 рубля за лошадиную силу, в 2009 году – 22, в 2008-м – 20). А Volkswagen Touareg обойдется в ту же сумму, что и в Москве, – налог не повышен, хотя еще в октябре 2009 года местные власти грозились поднять его до 300 рублей за л.с. В Рязани за Renault Logan придется отдать 672 рубля в год (8 руб. за лошадиную силу), а за Audi A4 1,8T – 1800 (15 рублей за лошадиную силу). В Краснодаре за “Волгу” попросят 1200 рублей (12 рублей за л.с.), а за KIA Sorento нужно будет выложить 8750 рублей (50 рублей за л.с.).

Недавно ЛДПР внесла в Госдуму закон, по которому предлагается включить транспортный налог в стоимость бензина (как в США, например). Налоговая ставка – 3-6% от цены литра топлива. В случае принятия нового закона у автовладельцев должна появиться возможность планировать свои расходы – вместо ежегодных квитанций человек сам решает, когда ему платить налог. По подсчетам составителей, цена на бензин не повысится, а, наоборот, понизится. “Будет много заинтересованных лиц в контроле проходящих финансов, операции по сбору налога станут прозрачными”, – сообщил первый заместитель главы фракции ЛДПР в Думе Максим Рохмистров на пресс-конференции в “АиФ” 9 февраля 2010 г.

“Законопроект не поддерживает правительство России, так как не видит предмета налогообложения. Сбор не привязан к месту прохождения технического осмотра. Но в этом-то и заключается наша концепция, – заявил М. Рохмистров, – там, где ты загрязняешь, ты и обязан платить налог”.

Однако многие эксперты солидарны с правительством, считая, что транспортный налог на автомобиль должны платить те люди, которые владеют транспортом, так как в этом случае есть объект налогообложения. В противном случае налоговое бремя ложится не на владельца, а на того, кто автомобиль использует. Когда автомобиль не эксплуатируется, получается, и налог не уплачивается, а значит, повышение собираемости налога, на которое рассчитывают в ЛДПР (с 60 до 100 млрд рублей), также под вопросом. Кроме того, удивление экспертов и обычных автовладельцев

вызывают и выводы о снижении стоимости бензина.

Существует, правда, и противоположное мнение. Якобы чиновники боятся злоупотреблений со стороны заправок, а также лоббируют интересы отечественной “нефтянки”, ограждая ее “хрупкие плечи” от перекладывания на них процедуры уплаты налогов, которые ныне граждане платят самостоятельно.

А как в других странах? За что там платят автомобилисты? В Германии до середины прошлого года транспортный налог также был “разведен” по регионам. Причем, в отличие от России, где могут быть разные ставки, но принцип (за мощность двигателя) один, бюргеры могли в зависимости от места проживания платить и за массу авто и его габариты. Но в большинстве земель все же брали в расчет экологический класс.

С июля 2009 года в ФРГ введен единый принцип налогообложения автомобилистов. Водители платят за объем двигателя и за объем выброса CO₂. “Кубики” машин с бензиновыми двигателями стоят 2 евро за каждые 100 см³. Объемы дизельных автомобилей обходятся в 9 евро за каждые 100 см³. За CO₂ с немцев-автовладельцев дерут нещадно: 2 евро за грамм! Однако если автомобиль выделяет 120 г или меньше на километр пути – владелец ничего не платит. “Бесплатный лимит”, впрочем, будет постепенно снижаться. К 2014 году он составит уже 95 г.

Во Франции, регистрируя новую машину, владелец уплачивает пошлину, рассчитанную, правда, исходя из мощности двигателя, а не из объема. Плюс плата за грамм CO₂. Здесь тоже есть “бесплатный лимит”, но, в отличие от немецкого, он составляет 200 г газа на километр.

По сравнению с Данией мы в России живем, что называется, в раю. Во всяком случае в том, что касается транспортного налога. При покупке авто датский водитель платит в казну взнос от 100 до 180 процентов от его стоимости! Прибавьте сюда еще акцизы на бензин (довольно внушительные). Такая ситуация сложилась из-за того, что датское правительство активно поддерживает экологичные виды транспорта (велосипеды, мопеды и т. д.). Нам с вами такое “датское счастье” явно не грозит – велика Россия, велосипедом ее “не измеришь”. Собственно, в Дании вообще высокие налоги, не только транспортные, но и система соцобеспечения в этой стране одна из лучших в мире...

В США, как уже было сказано, транспортный налог включен в стоимость бензина. Чем больше топлива пожирает твой автомобиль и чем больше ты едешь, тем больше отчисляешь в бюджет. “Транспортные” поступления идут на строительство и содержание дорог.

Автовладельцы Израиля тоже оказались с прошлого лета не в самой лучшей ситуации. Все автомобили в этом государстве поделены на экологические группы. Их 15 (различные уровни загрязнения окружающей среды). Те, кто покупает наиболее “вредные” с точки зрения загрязнения экологии машины, разово платят почти 100% ее стоимости в казну. Минимум – 10% – платят владельцы электромобилей. А хозяевам “гибридов” придется раскошелиться на 30 процентов от стоимости своего “железного коня”.

Японцы не могут поставить машину на учет в соответствующих органах, если у них нет справки о наличии для авто парковочного места. Земли в Стране восходящего солнца мало, поэтому аренда одного парковочного места стоит в Токио, к примеру, около 1000 долларов США (в пересчете с местной валюты) в месяц. При регистрации нового авто необходимо также пройти техосмотр – процедура обойдется в 1300 долларов (у нас тоже надо, но все же ТО стоит дешевле, впрочем, в России и доходы другие). Потом его надо повторять. Сначала через три года, а потом каждый год. Одновременно надо заплатить 5% стоимости машины. Кроме того, при регистрации платится налог за объем двигателя и массу автомобиля. Этот налог потом платится каждый год. Для небольшого автомобильчика сумма может быть равной 50-60 долларов США. А для неповоротливых джипов – доходить до 600.

Китайцы с недавнего времени используют американский опыт – налог включен в стоимость бензина. При покупке китайского автомобиля платится сбор 10% от стоимости, импортного – 40%.

Австралийцы отдают в казну 5% стоимости легковушки. Однако владельцы роскошных авто доплачивают в казну еще 33%. Роскошным считается автомобиль, стоящий более 57 000 долларов.