

*Минпромторг предлагает повысить ставки транспортного налога и тарифы ОСАГО для старых автомобилей, принадлежащих юридическим лицам. Об этом «Известиям» сообщил источник в правительстве. По его словам, такие предложения Минпромторг в конце сентября направил в кабинет министров – пакет мер разработан для повышения устойчивости российской экономики и поддержки уязвимых секторов в условиях ВТО. Эксперты скептически оценивают подобное предложение: рост ставок заодно снизит рентабельность автоперевозчиков. В выигрыше, впрочем, останутся страховые компании.*

Сегодня базовые ставки ОСАГО и формулу расчета, предусматривающую различные повышающие коэффициенты, утверждает правительство. Транспортный налог находится в ведении регионов, их ставки устанавливаются региональными законодательными собраниями. Наибольшее влияние на итоговую стоимость полиса ОСАГО оказывает мощность двигателя. Возраст транспортного средства при расчете страхового взноса не учитывается.

В Министерстве сельского хозяйства заявили, что не комментируют эту инициативу. Кроме сельхозпроизводителей, которые должны оформлять ОСАГО на комбайны и тракторы, инициатива Минпромторга затронет автоперевозчиков. Глава правления региональной Ассоциации перевозчиков пассажиров Василий Киселев напомнил, что, по данным Минтранса, около 60% автобусов в России эксплуатируются свыше 25–30 лет.

– Количество таких автобусов будет только расти. Новая дифференциация ОСАГО не станет основой для пополнения парков новыми машинами, потому что они стоят дорого, – отмечает Киселев. Он считает, что многие региональные перевозчики и сейчас находятся на грани рентабельности, так как расходы растут каждый год, а тарифы на многие перевозки зафиксированы – эта мера может ударить по ним. При этом, по его словам, выплаты по ОСАГО получить довольно сложно и часто они компенсируют только половину ущерба.

Сейчас, по словам Киселева, траты на ОСАГО для автобусов сопоставимы с расходами на уплату транспортного налога. К примеру, в Петербурге налог и ставка ОСАГО составляют примерно 16–18 тыс. рублей в год – на каждую машину свыше 200 л.с. На

автобусы свыше 150 л.с. это 12–15 тыс. рублей.

Фактически в России всего два крупных производителя автобусов, которые могут выиграть от удорожания ОСАГО для старой техники: «Русские автобусы – Группа ГАЗ» и Нефтекамский автозавод (принадлежит «КамАЗу»). Но Киселев подчеркивает, что российские производители особо не нуждаются в такой помощи, так как, например, ПАЗ (входит в группу ГАЗ) успешно конкурирует по цене даже с китайскими производителями.

Аналитик ИК «Финам» Алексей Захаров напомнил, что у страховых компаний есть сложные расчеты баланса выплат и ставок страхования, поэтому эта мера будет неудобна и самим страховщикам.

– Это просто приведет к сокращению парков, потому что автоперевозчики отнюдь не купаются в деньгах. У них нет свободных денег, чтобы добавить и купить новый автобус, – поясняет Захаров. – Что касается грузовой техники, правильно отремонтированная старая машина в эксплуатации может быть не хуже относительно новой. У «КамАЗа» есть база данных по эксплуатантам. У них в базе данных автомобили, которые были выпущены 30 лет назад: от оригинальной машины осталась только рама с серийным номером, но это означает, что машина постоянно поддерживается в эксплуатационном состоянии путем ремонта. И этот автомобиль, прошедший квалифицированный капитальный ремонт на «КамАЗе», может быть по своим характеристикам лучше, чем выпущенный на «КамАЗе» четыре года назад.

Источник «Известий» в Минфине сообщил, что в ведомстве знакомы с предложениями Минпромторга. Тем не менее финансовое министерство выступает против предложенной дифференциации транспортного налога и ОСАГО по возрасту транспортного средства. Окончательное решение предстоит принять правительству.

Источник: [Известия](#) , 08.10.12

Автор: Киселева М.