

КРУГЛЫЙ СТОЛ

«АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ СФЕРЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ МОТОРНОГО ТОПЛИВА»

20 апреля 2009 г. в торгово-промышленной палате Российской Федерации состоялось заседание комитета по энергетической стратегии и развитию ТЭК, которое возглавил заместитель председателя комитета, президент Союза нефтегазопромышленников России Геннадий Иосифович Шмалев.

Заседание проходило в форме «круглого стола». После вступительного слова Г.И. Шмалева, с докладом на тему «Актуальные вопросы законодательного обеспечения сферы использования альтернативных видов моторного топлива» выступил председатель подкомитета по газомоторному топливу, генеральный директор ОАО «Газэнергосеть» Андрей Игоревич Дмитриев.

В своем выступлении г-н Дмитриев обрисовал сегодняшнее положение на газомоторном рынке России, подчеркнул достижения в направлении перевода транспорта на газомоторное топливо и обратил внимание на то, что торможение развития применения газомоторного топлива происходит из-за отсутствия законодательной базы.

Далее депутат Госдумы РФ Василий Васильевич Зинovieв рассказал участникам круглого стола о том, как проходит работа над обсуждением проекта Федерального закона «Об использовании альтернативных видов моторного топлива».

В своих выступлениях участники круглого стола говорили о тех вопросах, которые должны быть решены принятием закона «Об использовании альтернативных видов топлива».

Закон подготовлен с учётом положений Подзельного закона, при-



нятого Межпарламентской Ассамблеи СНГ и направленного в парламенты стран Содружества для использования в национальном законодательстве (протокол МПА СНГ от 15.11.03 № 22-10).

Законопроект корреспондируется с ратифицированными Российской Федерацией Киотским протоколом и Рамочной конвенцией ООН об изменении климата, а также с итоговыми документами, принятыми на саммите «Большой восьмёрки» в Санкт-Петербурге. В их числе план действий «Энергетическая безопасность», предусматривающий увеличение использования компримированного и сжиженного природного, сжиженного нефтяного газа и синтетических видов жидкого топлива на транспорте и продолжение работ по проекту «Голубой коридор» ЕЭК ООН (транспортные средства на природном газе).

Выступающие отметили необходимость указать в преамбуле Закона также поручение Прези-

дента Российской Федерации В.В. Путина «О стимулировании широкомасштабного перевода сельскохозяйственной техники на газомоторное топливо» (№ Пр-1686 ГС от 18.10.04), поручение первого заместителя Председателя правительства российской Федерации Д.А. Медведева «О необходимости развития рынка газомоторного топлива» (ДМ-П9-5169 от 02.11.06); резолюцию ЕЭК ООН от 12 декабря 2001 г., предусматривающую перевод к 2020 г. 23% автомобилей парка стран Европы на альтернативные виды моторного топлива, в том числе на природный газ – 10% (23,5 млн.единиц), на биогаз 8% (18,8 млн.единиц) и на водород 5% (11,7 млн. ед).

Об актуальности тематики экономики углеводородного топлива и использования его альтернативных видов свидетельствует принятие Указа Президента № 889 ОТ 04.06.2008 г. «О некоторых мерах по повышению энергетической и экологической эффективнос-



ти российской экономики» и утверждённых распоряжением правительства РФ от 08 января 2009 г. № 1-р «Основных направлений государственной политики в сфере повышения энергетической эффективности электроэнергетики на основе использования возобновляемых источников энергии на период до 2020 г.». Отмечено, что законопроект нацелен на решение двудеиной задачи.

Использование альтернативных, экологически более чистых видов моторного топлива (компримированного и сжиженного природного газа – метана, сжиженного углеводородного газа – пропан-бутановые смеси, диметилофира, водорода, биогаза и других его видов) – это прежде всего сохранение здоровья граждан и окружающей среды на основе повышения экологической безопасности транспортных средств, имеющих двигатели внутреннего сгорания.

В настоящее время в России основными альтернативными видами моторного топлива являются компримированный природный газ (КПГ) и пропан-бутан СУГ, которые используются в основном на автомобильном транспорте.

Вместе с тем участники круглого стола считают, что Россия при наличии благоприятной ресурсной базы заметно отстает от передовых

стран по объемам переведённого и темпам перевода автотранспорта на альтернативные виды моторного топлива. В качестве одного из главных сдерживающих факторов развития этой сферы является несовершенная нормативно-правовая база, включая систему налогов.

Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания, использующих природный газ, по наиболее вредным компонентам в 2-3 раз менее опасны, чем выхлопы двигателей, работающих на традиционных моторных топливах. Его использование сокращает выбросы парниковых газов транспортными средствами более чем на 25 процентов.

Не менее важная цель законопроекта – это достижение долгосрочной обеспеченности Российской Федерации в невозобновляемых ископаемых энергоносителях.

В Российской Федерации имеются достаточно благоприятные условия для газификации транспортных и других средств, прежде всего за счёт использования природного газа. Его запасы составляют 32% от мировых и дают возможность рассматривать его как надёжный энергоресурс. Единая система газоснабжения обеспечивает подачу природного газа более чем в 20 тыс. населённых пунктов России, в том числе в 700 городов,

автотранспорт которых является потенциальным потребителем этого вида моторного топлива.

В развитых странах проводится государственная политика по использованию альтернативных видов моторного топлива, в первую очередь газомоторного топлива. К 2010 году в Германии будет 500 000 автомобилей работать на газе, в Японии 1000000 единиц. К 2020 г. планируется перевод на газ 23% транспорта. В Российской Федерации парк автомобилей на газомоторном топливе оценивается величиной около 100 тыс. единиц на КПГ и 400000 единиц на СУГ.

Вышесказанное свидетельствует об актуальности разработки нормативной базы для развития использования альтернативных видов моторного топлива в Российской Федерации. Принятие технических регламентов, регулирующих строительство газозаправочных станций, а также нормативных актов, регулирующих поставку на российский рынок автомобилей с уже заводской установкой ГБО и создание сети сертифицированных дилерских центров по установке ГБО на транспортные средства без потери гарантийных обязательств на автомобиль, позволит обеспечить гарантии безопасности при реализации проектов с использованием газового топлива.

Особенностью отечественного пути использования альтернативных видов моторного топлива, связанной с климатическими условиями и проблемами сельскохозяйственного производства, должен стать предусмотренный законопроект запрет на использование сельскохозяйственной продукции пищевого назначения для производства альтернативных видов моторного топлива. Одно это положение делает необходимым принятие такого рамочного закона.

Отечественное направление использования природного газа и СУГ показало возможность использования их для двигателей



ным газом» во многом утратило актуальность и недостаточно эффективно влияет на развитие этого сегмента экономики, но его суть должна остаться.

Реализация положений законопроекта не требует бюджетного финансирования.

За расчётный период налоговые поступления от реализации Комплексной программы ОАО «Газпром» составляют около 30 млрд. рублей, в том числе около 26 млрд. руб. – в федеральный бюджет и около четырёх млрд. руб. – в бюджеты краевых, областных и городских уровней (в ценах 2007 г.), («АГЗК+АТ» № 6 (36) 2007 г.).

Расчётное увеличение числа рабочих мест составит по сети АГНКС и её инфраструктуре – 850-1000 рабочих мест, по автотранспортной инфраструктуре – 150-200 тыс. рабочих мест.

Масштабное использование природного газа в качестве моторного топлива позволит существенно уменьшить экологический ущерб.

Расчёт, проведенный в соответствии с Методикой ФГУП «НАМИ» («Сборник научных трудов НАМИ», «Экология двигателя и автомобиля» стр. 3-11, г. Москва, 1998 г.), показывает, что предотвращённый экологический ущерб только на 100 тыс. единиц автомобилей, переведённых на использование в качестве моторного топлива природного газа, за шесть лет составит около пяти млрд. руб.

Как показывает мировая практика, практически всеми странами в период внедрения альтернативных видов моторного топлива приняты пакеты законодательных актов, стимулирующие и регулирующие их использование.

Многочисленные отзывы, поступившие на предыдущие версии законопроекта показывают положительное, заинтересованное отношение к нему субъектов Российской Федерации. Принятие настоящего закона Российской Федерации будет способствовать

различных марок автомобилей практически без изменения их конструкции.

Законопроектом предусматривается передача субъектам Российской Федерации и органам местного самоуправления ряда полномочий в области стимулирования использования альтернативных видов моторного топлива.

Для обоснования передачи этих полномочий должен быть внесён параллельно настоящему законопроекту сопутствующий проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты в связи с принятием Федерального закона «Об использовании альтернативных видов моторного топлива». Этим законопроектом вносятся изменения в статью 26.3; Федерального закона «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» и статьи 15 и 16 Федерального закона «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».

Также законопроектом предусматривается право субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления разрабатывать программы и осуществлять мероприятия по переводу на альтернативные виды моторного топлива отдельных категорий транспортных средств, находящихся как в государственной и муниципальной, так и в част-

ной собственности. Для снятия противоречия со статьёй 209 ГК в данном случае в тексте законопроекта уточнено, что указанные программы и мероприятия должны стимулировать такой перевод, а не предписывать владельцам его в директивном порядке.

Для широкого масштабного перевода транспорта на альтернативные виды моторного топлива недостаточно простой разницы в ценах на бензин и газ. Для получения существенного экономического эффекта необходимо развитие инфраструктуры использования газомоторного топлива: сети сервисного обслуживания по оснащению транспортных средств оборудованием для использования газа, сеть автозаправочных станций, организации газоснабжения и выделения лимитов газа для функционирования этих станций, особенно в сельской местности. **Такие инфраструктурные изменения возможны при активной политике государства в этом вопросе.**

Выражением политики государства должно стать создание законодательной и нормативно-правовой базы, регулирующей и стимулирующей использование альтернативных видов моторного топлива.

Действующее в настоящее время постановление правительства Российской Федерации от 15.01.93 г. № 31 «О неотложных мерах по расширению замещения моторных топлив природ-

принятию аналогичных законодательных актов в субъектах Российской Федерации.

На основании вышеизложенного участники круглого стола полагают необходимым:

Создание рабочей группы под руководством ОАО «Газэнерго-сеть» для разработки технических регламентов;

Продолжить работу над проектами федеральных законов «Об использовании альтернативных видов моторного топлива» и «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам эффективного использования нефтяного (попутного) газа», с тем, чтобы в текущем году они были окончательно рассмотрены Государственной Думой ФС РФ;

Инициировать разработку и утверждение в установленном порядке технических регламентов для автозаправочных станций (в т.ч. АГЗС, АГНКС, МАЗС) и для объектов газораспределения и газопотребления, работающих на СУГ;

Внести изменения, связанные с таможенным оформлением: отменить необходимость представления в таможенные органы ресурсной справки для оформления отгрузки СУГ на экспорт; отменить привязку экспортной пошлины на СУГ к экспортной пошлине на нефтепродукты;

Внести изменения в главу 28 «Транспортный налог» части второй Налогового кодекса Российской Федерации в части уменьшения в два раза налоговых ставок при использовании транспортными средствами газомоторного топлива;

Внести изменения в главу 30 «Налог на имущество организаций» части второй Налогового кодекса Российской Федерации в части освобождения от налогообложения налогом на имущество организаций в отношении имущества, включая производственное оборудование и транспортные средства, используемого для хранения, транспортировки, слива и



налива (перевалки) сжиженного углеводородного газа;

Внести изменения в главу 30 «Налог на имущество организаций» части второй Налогового кодекса Российской Федерации в части освобождения от налогообложения налогом на имущество организаций в отношении транспортных средств и оборудования котельных установок, использующих в качестве топлива сжиженный углеводородный газ;

Внести изменения в главу 26.3 «Система налогообложения в виде единого налога на вмененный доход для отдельных видов деятельности» части второй Налогового кодекса Российской Федерации, а именно разрешить предприятиям малого и среднего бизнеса применять с 01 января 2010 г. единый налог на вмененный доход в отношении предпринимательской деятельности по розничной реализации газа через автогазозаправочные и многотопливные заправочные станции. При этом для исключения единого налога на вмененный доход по данному виду деятельности применять физический показатель «Газовый заправочный пистолет (выводной трубопровод) на топливораздаточной колонке (установке)» и базовую доходность в размере 45000 руб. в месяц с каждого газового за-

правочного пистолета (выводного трубопровода) на топливораздаточной колонке (установке);

Внести уведомительный порядок возмещения налога на добавленную стоимость при предоставлении в налоговый орган поручительства банка или банковской гарантии;

Отменить положения, касающиеся установления предельной величины процентов по долговым обязательствам, признаваемым расходом в целях налогообложения прибыли. В крайнем случае ввести удвоенный размер предельной величины процентов, признаваемых расходом в целях налогообложения прибыли;

Инициировать разработку нормативных документов, стимулирующих поставки на российский рынок отечественными и зарубежными автопроизводителями автомобилей с ГБО, работающих на СУГ;

Разработать систему аккредитации автопроизводителями специализированных центров на территории РФ по переоборудованию автомобилей на ГБО для сохранения гарантийных обязательств.

Редакция благодарит Е. Силаеву за предоставленные фотоснимки